



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral de l'aviation civile OFAC

14.11.2018

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

**Partie IIC Fiche d'objet Aéroport de Genève
avec rapport explicatif et rapport d'examen**

Impressum

Editeur

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de la culture OFC

Office fédéral de l'environnement OFEV

Office fédéral de la protection de la population OFPP, liste des biens culturels

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2018 swisstopo

Elaboration des cartes et réalisation graphique

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Distribution

En version électronique : www.bazl.admin.ch

11.2018

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

**Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève
avec rapport explicatif et rapport d'examen**

14.11.2018

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) constituent les principaux instruments d'aménagement aux mains de la Confédération. Ils lui permettent non seulement de satisfaire à l'exigence légale de planifier et de coordonner ses activités à incidence spatiale, mais également de mieux maîtriser, par ce biais, les problèmes de plus en plus complexes liés à la réalisation de tâches ou de projets d'intérêt national. Dans le cadre de ses conceptions et plans sectoriels, la Confédération montre comment elle prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique et précise notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Elaborés sur la base d'un partenariat entre les autorités fédérales et cantonales, ces instruments contribuent à une meilleure harmonisation des efforts de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire.

Sommaire

Introduction

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

Fiche par installation (partie III C)

Fiche d'objet Aéroport de Genève

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Annexes (voir rapports séparés)

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Introduction

Le 18 octobre 2000, le Conseil fédéral a adopté la partie conceptuelle (chapitres I à III B) du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation (PSIA partie III C). Le Conseil fédéral a approuvé à ce jour les fiches de 56 aérodromes, dont celles des aéroports de Zurich et de Bâle-Mulhouse.

Seule la fiche par installation (partie III C) suivante est présentée :

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelle fiche	GE	Genève	Aéroport national

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 14.11.2018)

IIIA	Principes de gestion du PSIA		Décision
	Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1	18.10.2000
	Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2	18.10.2000
	Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3	18.10.2000
	Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4	18.10.2000
IIIB	Objectifs et exigences conceptuels		
	Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3	18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3	18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique (adaptation du principe 6)	IIIB – 3	15.05.2013
	Intégration dans le système global des transports	IIIB – 7	18.10.2000
	Protection globale de l'environnement	IIIB – 10	18.10.2000
	Coordination spatiale	IIIB – 15	18.10.2000
	Réseaux partiels		
	B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
	B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile : adaptation du réseau / suppression de l'aérodrome d'Interlaken	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile : adaptation du principe 5	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile : suppression de l'aéroport militaire avec utilisation civile de Dübendorf (ZH) du réseau partiel	IIIB1 – B7 – 13	31.08.2016
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile : suppression du champ d'aviation Mollis (GL) du réseau partiel	IIIB1 – B7 – 13	28.06.2017
	B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
	B4 – Champs d'aviation : intégration du champ d'aviation de Lodrino (TI)	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
	B4 – Champs d'aviation : intégration du champ d'aviation de Dübendorf (ZH)	IIIB1 – B7 – 20	31.08.2016
	B4 – Champs d'aviation : intégration du champ d'aviation de Mollis (GL)	IIIB1 – B7 – 20	28.06.2017
	B5 – Hélicoptères	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
	B5 – Hélicoptères : adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
	B5 – Hélicoptères : abandon du projet d'héliport de Val Müstair (GR)	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
	B5 – Hélicoptères : suppression de l'héliport de Benken (SG)	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
	B5 – Hélicoptères : suppression de l'héliport de Lodrino (TI) du réseau partiel	IIIB1 – B7 – 24	20.11.2013
	B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000

B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)		III B6a	27.06.2007
B6a – Places d'atterrissage en montagne : adaptation et suppression des fiches de la région Valais sud-est (VS-SE), PAM 1		III B1 – B7 – 31	21.10.2015
B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux		III B1 – B7 – 34	18.10.2000
B6c – Places de chargement		III B1 – B7 – 35	18.10.2000
B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre		III B1 – B7 – 36	18.10.2000
B6e – Autres places d'atterrissage		III B1 – B7 – 37	18.10.2000
B7 – Installations de navigation aérienne		III B1 – B7 – 38	18.10.2000
III C Objectifs et exigences concernant les installations			
Fiches par installation		série	
ZH	Zürich	III C – ZH-1	26.06.2013
ZH	Zürich (adaptation)	III C – ZH-1	18.09.2015
ZH	Zürich (adaptation)	III C – ZH-1	23.08.2017
ZH	Hausen am Albis	3 III C – ZH-2	18.08.2004
ZH	Hausen am Albis (mise à jour)	11 III C – ZH-2	03.02.2016
ZH	Speck-Fehraltorf	3 III C – ZH-3	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf (adaptation)	10 III C – ZH-3	17.12.2014
ZH	Hasenstrick	4 III C – ZH-4	02.11.2005
ZH	Winterthur	9 III C – ZH-5	20.11.2013
BE	Bern-Belp	1 III C – BE-1	30.01.2002
BE	Bern-Belp (adaptation)	8 III C – BE-1	04.07.2012
BE	Bern-Belp (adaptation)	13 III C – BE-1	14.11.2018
BE	Interlaken	3 III C – BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (adaptation)	4 III C – BE-2	02.11.2005
BE	Interlaken (mise à jour)	12 III C – BE-2	28.06.2017
BE	Reichenbach	2 III C – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4 III C – BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (adaptation)	6 III C – BE-4	01.07.2009
BE	Courtelary (mise à jour)	11 III C – BE-4	03.02.2016
BE	Biel-Kappelen	4 III C – BE-5	02.11.2005
BE	Biel-Kappelen (adaptation)	11 III C – BE-5	03.02.2016
BE	Langenthal	4 III C – BE-6	02.11.2005
BE	Langenthal (mise à jour)	11 III C – BE-6	03.02.2016
BE	Saanen	5 III C – BE-7	07.12.2007
BE	Saanen (mise à jour)	11 III C – BE-7	03.02.2016
BE	St.Stephan	4 III C – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5 III C – BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (mise à jour)	9 III C – BE-9	20.11.2013
BE	Thun	8 III C – BE-10	04.07.2012
BE	Thun (mise à jour)	11 III C – BE-10	03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12 III C – BE-11	28.06.2017
LU	Triengen	5 III C – LU-1	07.12.2007

LU	Triengen (mise à jour)	12	III C – LU-1	28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6	III C – LU-2	01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (mise à jour)	13	III C – LU-2	14.11.2018
UR	Erstfeld	12	III C – UR-1	28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11	III C – SZ-1	03.02.2016
SZ	Wangen	13	III C – SZ-2	14.11.2018
GL	Mollis	12	III C – GL-1	28.06.2017
NW	Buochs	6	III C – NW-1	01.07.2009
FR	Ecuvillens	1	III C – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	III C – FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (mise à jour)	11	III C – FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	1	III C – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	III C – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	III C – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6	III C – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	III C – SO-2	18.08.2004
SO	Olten (mise à jour)	12	III C – SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		III C – BS/BL-1	15.05.2013
BL	Dittingen	10	III C – BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	III C – SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11	III C – SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	III C – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	III C – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	III C – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	III C – AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (adaptation)	10	III C – AG-1	17.12.2014
AG	Birrfeld (adaptation)		III C – AG-1	17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	4	III C – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (mise à jour)	9	III C – AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	III C – AG-4	17.12.2014
TG	Amlikon	4	III C – TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (mise à jour)	11	III C – TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	III C – TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (mise à jour)	11	III C – TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	III C – TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (adaptation)	11	III C – TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	III C – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	III C – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	III C – TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	III C – TI-4	17.12.2014
VD	Lausanne-La Blécherette	4	III C – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	III C – VD-1	18.08.2004

VD	Lausanne-La Blécherette (2 ^e -adaptation)	5	III C – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3 ^e -adaptation)	5	III C – VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (4 ^e adaptation)	11	III C – VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	III C – VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (adaptation)	10	III C – VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (adaptation)	12	III C – VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	III C – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adaptation)	5	III C – VD-3	07.12.2007
VD	Bex (mise à jour)	12	III C – VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	III C – VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (mise à jour)	11	III C – VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	III C – VD-5	28.06.2017
VS	Münster	2	III C – VS-2	14.05.2003
VS	Münster (adaptation)	10	III C – VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	III C – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	III C – VS-6	14.05.2003
VS	Région Valais sud-est (VS-SE)	PAM 1	III C – PAM VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	PAM 1	III C – PAM 1	17.09.2010
VS	Alphubel	PAM 1	III C – PAM 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	PAM 1	III C – PAM 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	PAM 1	III C – PAM 4	17.09.2010
VS	Trift	PAM 1	III C – PAM 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	PAM 1	III C – PAM 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	III C – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (adapt.)	4	III C – NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	10	III C – NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	III C – NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (mise à jour)	11	III C – NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	III C – NE-3	07.12.2007
GE	Genève		III C – GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	III C – JU-1	18.08.2004
	Balzers (Principauté du Liechtenstein)		III C – Balzers	12.04.2017

D'autres séries de fiches sont en préparation

Fiche d'objet Aéroport de Genève

Sommaire

Situation initiale

Informations générales et données techniques	13
Rôle et fonction de l'installation	13
Collaboration avec la France	14
Etat de la coordination	14

Décisions

1 Rôle et fonction de l'installation	17
2 Conditions générales de l'exploitation	18
3 Exposition au bruit	19
4 Documentation de l'exposition au bruit	20
5 Aire de limitation d'obstacles	20
6 Périmètre d'aérodrome	21
7 Protection de la nature et du paysage	22
8 Protection des eaux	22
9 Accessibilité terrestre de l'aéroport	23
10 Protection de l'air	25

Explications

1 Rôle et fonction de l'installation	25
2 Conditions générales de l'exploitation	26
3 Exposition au bruit	27
4 Documentation de l'exposition au bruit	29
5 Aire de limitation d'obstacles	30
6 Périmètre d'aérodrome	31
7 Protection de la nature et du paysage	33
8 Protection des eaux	34
9 Accessibilité terrestre de l'aéroport	35
10 Protection de l'air	37
11 Caractère contraignant de la présente fiche	39

Cartes par installation

1 Territoire exposé au bruit (VP DS II) (Valeur de planification degré de sensibilité II, enveloppante)	41
2 Aire de limitation d'obstacles	43
3 Périmètre d'aérodrome	45
Légende des cartes par installation	47
Explication des termes utilisés	49

Installation : **Genève**

GE-1

Réseau partiel : Aéroport national

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques :

- Canton de site : Genève
- Communes de site : Bellevue, Le Grand-Saconnex, Meyrin, Vernier
- Communes avec limitation d'obstacles (projet de nouveau plan de la zone de sécurité) : GE: Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bellevue, Bernex, Carouge (GE), Cartigny, Chancy, Collex-Bossy, Cologny, Confignon, Dardagny, Genève, Genthod, Laconnex, Lancy, Le Grand-Saconnex, Meyrin, Onex, Pregny-Chambésy, Russin, Satigny, Vernier, Versoix
- Communes avec exposition au bruit (valeur de planification DS II) : GE: Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bellevue, Bernex, Cartigny, Chancy, Collex-Bossy, Dardagny, Genthod, Laconnex, Le Grand-Saconnex, Meyrin, Pregny-Chambésy, Russin, Satigny, Vernier, Versoix
VD: Mies
- Prestations de trafic :
 - ø moyenne 4 ans (2014–2017): 189260
 - max. 10 ans (2012): 192943
 - base de référence CB: 170568 (2009)
 - Prévion de la demande 2030 (potentiel PSIA): 236000

Rôle et fonction de l'installation :

Créé en 1920, l'aéroport de Genève appartient au réseau des aéroports nationaux. Il est exploité par l'Aéroport International de Genève (AIG), établissement de droit public autonome. Il représente, avec les aéroports de Zurich et de Bâle-Mulhouse, un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse. Sa fonction est axée sur les vols intercontinentaux nécessaires à l'échelon régional et sur le trafic aérien européen. La première priorité revient au trafic de ligne.

Renvois :

Réseau aéroports nationaux III – B1

Documents de base :

- concession d'exploitation du 31.05.2001
- règlement d'exploitation du 31.05.2001
- cadastre d'exposition au bruit de mars 2009
- cadastre de limitation d'obstacles de septembre 2016
- plan de la zone de sécurité de mars 1978
- protocole de coordination, version définitive du 12 juillet 2016

Collaboration avec la France :

Le 25 avril 1956, la Convention franco-suisse concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin fut conclue entre la Suisse et la France. L'aéroport de Genève est un aéroport exclusivement helvétique entièrement en territoire suisse; une partie de l'espace aérien français est nécessaire aux opérations de l'aéroport. Les relations franco-suisse se déroulent dans le cadre fixé par la Convention de 1956, laquelle a confié à une « Commission mixte franco-suisse » la tâche d'aplanir les difficultés pouvant résulter du fonctionnement du régime prévu et de préparer, le cas échéant, des propositions aux deux gouvernements. Pour l'AIG, l'importance des relations entre la Suisse et la France va au-delà des rapports qui découlent de l'application de la Convention de 1956; le volet des « services de la navigation aérienne » est crucial pour la gestion des mouvements opérés sur l'aéroport.

Durant le processus de coordination, l'OFAC a régulièrement informé la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Par ailleurs, les communes françaises touchées par le développement de l'aéroport à l'horizon 2030 ont été invitées aux séances d'information organisées par le Canton de Genève, au même titre que les communes suisses. La France (la DGAC ainsi que les communes françaises touchées par le développement de l'aéroport à l'horizon 2030) a été consultée lors de la procédure d'adoption de la fiche PSIA.

Pour le développement de l'installation au-delà de 2030, le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* indique que la France devrait être associée.

Etat de la coordination :

La *fonction* et les *conditions générales de l'exploitation* pour le développement de l'aéroport de Genève, comme spécifiées dans cette fiche par installation, sont basées sur les dispositions conceptuelles du PSIA relatives aux aéroports nationaux (parties IIIB et IIIB1 du PSIA du 18 octobre 2000) et sur le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016*. Elles sont le résultat d'un processus de coordination entre les organes compétents de la Confédération, du Canton de Genève et de l'aéroport de Genève. Le Canton de Vaud et Skyguide ont également participé à ce processus pour les thématiques qui les concernaient. La version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016 fait état des discussions qui se sont déroulées lors du processus de coordination qui avait été initié le 14 mars 2013.

Comme mentionné dans le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016*, l'aéroport de Genève, en tant qu'aéroport national, représente pour la Suisse une plaque tournante du trafic aérien international. Son importance au niveau économique est confirmée dans plusieurs études. En tant qu'aéroport national, il fait partie des infrastructures aéroportuaires les plus importantes de Suisse et occupe une position centrale dans le système global des transports et pour la desserte internationale de la Suisse.

L'*exploitation* se poursuit dans le cadre actuel instauré par le règlement d'exploitation en vigueur approuvé le 31 mai 2001, moyennant l'intégration d'une restriction concernant les avions long-courriers planifiés à l'horaire durant les heures de la nuit (voir paragraphe ci-dessous *L'exposition au bruit PSIA*). Ce règlement d'exploitation a fait l'objet d'un recours auprès de la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN, remplacée aujourd'hui dans ses attributions par le Tribunal administratif fédéral [TAF]). La CRINEN a confirmé la décision d'approbation du règlement d'exploitation mais a demandé d'analyser à nouveau certains points (procédures « CRINEN »). La procédure CRINEN qui concerne les horaires d'ouverture de l'aéroport est suspendue par l'OFAC par décision du 18 septembre 2012, dans l'attente de l'adoption de la présente fiche PSIA par le Conseil fédéral.

Afin de définir le cadre de développement de l'aéroport à l'horizon 2030, des pronostics sur les *prestations de trafic* fondés sur la demande ont été réalisés en 2014. Les pronostics retenus prévoient 236 000 mouvements annuels à l'horizon 2030 dont 191 000 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 une seule piste en dur. La piste en herbe sera à terme supprimée. Afin de répondre à la demande lors des heures de pointe, il est envisagé d'augmenter la capacité déclarée de la piste de 40 à 47 mouvements (en planification horaire) par heure (aviation commerciale et aviation générale).

La Confédération, le Canton de Genève et l'AIG ont trouvé un consensus concernant *l'exposition au bruit PSIA* après la fin du processus de coordination. L'exposition au bruit PSIA détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien.

Dans la présente fiche sont fixées deux courbes d'exposition au bruit PSIA. La courbe de bruit à moyen terme, contraignante pour les autorités et l'exploitant, correspond au développement prévu de l'aéroport à moyen terme. Elle est inscrite dans l'état de « coordination réglée ». La courbe de bruit à long terme « 2030 » correspond quant à elle à l'évolution de l'exposition au bruit pour le long terme à l'horizon 2030. Cette courbe de bruit prend en compte le renouvellement de la flotte, la diminution des retards pronostiqués des vols long-courriers planifiés le jour mais décollant après 22h00, et la possible planification de trois vols long-courriers durant les heures de la nuit (22h00–24h00) opérés avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques. Cette courbe de bruit à long terme « 2030 » est inscrite en « coordination en cours ». Avec cette courbe de bruit, qui traduit une diminution de l'exposition au bruit, une partie de la population et certains terrains devraient être libérés de la contrainte du bruit des avions d'ici 2030.

Ainsi, après une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit qui atteindra le maximum défini par la courbe de bruit à moyen terme, s'ensuivra une phase de stabilisation de plusieurs années suite à laquelle il est attendu que l'exposition au bruit commence à diminuer pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme « 2030 », conséquence notamment du renouvellement avancé de la flotte.

Après l'adoption de la fiche PSIA, le bruit admissible selon l'art. 37a de l'OPB devra être fixé dans le cadre d'une procédure administrative déterminante et le cadastre de bruit sera adapté de suite. Le bruit admissible ne devra pas dépasser la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée ». Le contrôle, les démarches et les procédures envisagées en cas de dépassement de l'exposition au bruit admissible selon l'art. 37a de l'OPB ont été définis.

L'impact sur la *qualité de l'air* a été analysé dans une étude sur l'état futur de la qualité de l'air à l'horizon 2030, notamment au sujet des oxydes d'azote (NO_x) et des poussières fines (PM10). Les résultats de cette étude ont été présentés et discutés dans le cadre du processus de coordination.

Le développement prévu des *infrastructures* et du *périmètre* à l'horizon 2030 a été discuté et coordonné par les partenaires au processus de coordination. De nouvelles infrastructures sont prévues pour le roulage et le stationnement des aéronefs, l'accueil des passagers et pour les installations techniques et de secours. Le périmètre d'aérodrome englobe les infrastructures actuelles ; le développement de l'aéroport prévu à l'horizon 2030 se fera donc sur les surfaces actuelles, hormis pour le projet d'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute dont le périmètre a été agrandi et se trouve en catégorie « coordination en cours ». Ce projet nécessite encore la poursuite de la coordination entre les autorités.

L'*accessibilité terrestre* de l'aéroport a fait l'objet d'une étude dans le cadre du processus de coordination dont les principales conclusions font notamment état d'un développement fort du secteur, lié aux « Grands projets » définis dans le plan directeur du Canton de Genève et au développement de l'aéroport. Sur la base des conclusions de cette étude, l'AIG et le Canton de Genève ont défini des mesures à réaliser d'ici 2030.

Le plan actuel de la zone de sécurité date de mars 1978 et est en cours de mise à jour, sur la base du cadastre de limitation d'obstacles de septembre 2016. Cette procédure est indépendante de la fiche PSIA et fera l'objet d'une mise à l'enquête publique par l'exploitant dans les communes touchées par le nouveau plan.

Concernant la prévention des accidents majeurs, un rapport succinct selon l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) a été transmis à l'OFAC.

<p>Dans le domaine de la <i>protection de la nature et du paysage</i>, les surfaces vertes de l'installation doivent continuer d'être valorisées selon la conception <i>Paysage Suisse</i> et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). 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. Il dispose également d'un « inventaire de la faune et la flore » ainsi que d'une cartographie des stations dignes de protection.</p> <p>Concernant les <i>eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines</i>, il n'existe à priori pas de conflits potentiels entre l'exploitation de l'aéroport et les zones de protection des eaux souterraines. Le réseau privé de l'aéroport fait l'objet d'un plan général d'évacuation des eaux (PGEE) dont la mise en œuvre et les actions doivent être poursuivies.</p> <p>Le développement prévu de l'aéroport à l'horizon 2030 n'a pas d'impact sur les surfaces d'assolements (SDA) ni sur les activités agricoles à l'intérieur du périmètre d'aérodrome défini.</p> <p>Les décisions indiquées dans la fiche par installation reposent donc sur un équilibre général entre les intérêts de la société, de l'économie et de la protection de l'environnement. Au niveau du plan sectoriel, elles sont ainsi conformes aux principes du développement durable.</p> <p>Le Plan directeur du Canton de Genève devra être adapté en conséquence afin qu'il ne subsiste aucune contradiction avec les éléments déterminés dans la présente fiche PSIA.</p>			
<p>D É C I S I O N S</p> <p>1 Rôle et fonction de l'installation :</p> <p>L'aéroport de Genève est un aéroport national. Constituant un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et du système de transport national et international, il est voué avant tout au trafic aérien européen et aux vols intercontinentaux répondant aux nécessités régionales.</p> <p>L'aéroport doit pouvoir se développer de manière à répondre à la demande du trafic aérien dans le respect des principes du développement durable. Les décisions suivantes sont conformes à ces prescriptions.</p> <p>L'aéroport 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.</p> <p>La première priorité revient au trafic de ligne. L'aéroport est libre d'offrir d'autres types de trafic dans la limite de ses capacités, avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR).</p>	<p>P/CR</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<p>CC</p>	<p>IP</p>

	P/CR	CC	IP
<p>2 Conditions générales de l'exploitation :</p> <p>L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les heures d'exploitation correspondent à celles qui sont décrites à l'art. 39 ss de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA).</p> <p>L'aéroport est exploité de manière à ce que la sécurité soit garantie en permanence. Les normes et directives nationales et internationales sont mises en œuvre en tenant compte des caractéristiques de l'aéroport.</p> <p>L'exploitation de l'aéroport se fait avec la piste revêtue actuelle et le maintien d'une capacité pour accueillir les hélicoptères. La piste en herbe sera à terme supprimée.</p> <p>La capacité actuelle déclarée de la piste revêtue est de 40 mouvements par heure (en planification horaire). L'objectif est de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030.</p> <p>Les procédures de vol actuelles (y compris <i>holdings</i>) sont maintenues. 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. Les procédures de descente continue (<i>Continuous Descent Operation, CDO</i>) et les procédures de montée continue (<i>Continuous Climb Operation, CCO</i>) sont favorisées.</p> <p>Une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30.</p> <p>Il est envisagé d'étendre l'exploitation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00, conformément aux heures d'ouverture de l'aéroport.</p> <p>Il convient de limiter préventivement l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement selon les principes du droit de l'environnement. Les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables. Concrètement, les émissions de bruit et de substances polluantes doivent être limitées à la source, ainsi qu'en optimisant les flux de trafic et les procédures d'exploitation, en instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants. Sur le plan de l'infrastructure, les possibilités de progrès techniques doivent être mises en vigueur, dès qu'elles sont applicables.</p> <p>Afin de limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport durant les heures de nuit (22h00–24h00), les nouveaux vols long-courriers planifiés durant cette tranche horaire devront être exploités par les avions long-courriers les plus performants au niveau acoustique. Cette restriction sera intégrée dans le règlement d'exploitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

	P/CR	CC	IP
<p>L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin de diminuer les retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00; l'exploitant met également en place les mesures nécessaires afin que les vols planifiés après 22h00 respectent les heures de décollage planifiées.</p> <p>3 Exposition au bruit:</p> <p>Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien (carte 1). La courbe de bruit à moyen terme est contraignante pour les autorités et l'exploitant. Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>La courbe de bruit à long terme « 2030 » représente le scénario d'exposition au bruit pour le long terme à l'horizon 2030. L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin d'y parvenir.</p> <p>Le Canton de Genève peut – dans certains secteurs identifiés dans le plan directeur cantonal – se baser sur la courbe de bruit à long terme « 2030 » pour sa planification. La preuve d'une baisse du bruit devra être fournie lorsque le Conseil d'Etat approuve le PLQ. La loi de modification du plan de zone devra contenir les conditions correspondantes pour permettre l'adoption du plan d'affectation détaillé (PLQ) qui suivra. La tendance en matière de bruit au cours des trois années civiles précédant la décision d'adoption du PLQ est déterminante à ce propos. Pour qu'un PLQ puisse être adopté, l'exposition au bruit de la 3^{ème} année du contrôle de l'exposition au bruit, correspondant à l'année précédant l'adoption du PLQ, devra être plus petite que l'exposition au bruit de la 1^{ère} année du contrôle de l'exposition au bruit. Cette diminution de l'exposition au bruit devra se manifester spécifiquement sur le périmètre du PLQ voué au logement.</p> <p>Le bruit admissible (art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit [OPB]), avec ses effets juridiques selon l'OPB, sera fixé dans le cadre d'une procédure administrative déterminante. Ce bruit admissible doit se trouver à l'intérieur du cadre défini par le territoire exposé au bruit qui figure sur la carte 1, à savoir la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée ».</p> <p>Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour de suite.</p> <p>Le bruit admissible du bruit de l'industrie et des arts et métiers (selon l'annexe 6 OPB) doit être fixé dans une procédure administrative déterminante. Une fois que ce bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers devra être établi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

	P/CR	CC	IP
<p>4 Documentation de l'exposition au bruit :</p> <p>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 du bruit admissible, les mesures qu'il propose afin d'éviter que le dépassement ne se reproduise.</p> <p>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.</p> <p>S'il est établi ou anticipé que les immissions de bruit dépassent notablement (augmentation de 1dB ou plus par rapport au bruit admissible) et durablement (pendant au moins trois ans consécutifs) l'exposition au bruit admissible, les services fédéraux compétents, après consultation des cantons concernés, prennent les mesures qui s'imposent pour atténuer l'exposition au bruit.</p> <p>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.</p> <p>La procédure de fixation du nouveau bruit admissible comprend la demande d'allègements. Suite à la fixation du nouveau bruit admissible, l'adaptation du concept d'insonorisation est effectuée.</p> <p>Une fois le nouveau bruit admissible fixé, l'autorité d'exécution adaptera le cadastre de bruit de suite.</p> <p>Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit constituent un cadre de référence cantonal et ne lient pas la Confédération.</p> <p>5 Aire de limitation d'obstacles :</p> <p>L'aire de limitation d'obstacles recouvre la zone dans laquelle les objets qui s'y trouvent ne peuvent dépasser une certaine hauteur (carte 2). Elle est déterminée sur la base des exigences internationales et au regard des trajectoires de vol du trafic existant.</p> <p>Font foi les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan de la zone de sécurité de mars 1978. Le canton et les communes concernés tiennent compte de ce plan dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Il est interdit de délimiter de nouvelles zones à bâtir ou de modifier des zones à bâtir existantes si ces zones risquent d'entrer en conflit avec les surfaces de limitation d'obstacles déterminantes en cas de construction.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • • • 		

	P/CR	CC	IP
<p>Le plan de la zone de sécurité de mars 1978 actuellement en vigueur doit être mis à jour selon les normes internationales en vigueur et ensuite mis à l'enquête publique par l'exploitant dans le cadre de la procédure administrative déterminante.</p> <p>Si la limitation des obstacles n'est pas déjà garantie par le plan de la zone de sécurité de manière contraignante pour les propriétaires fonciers, le canton veille à ce que ses plans de zones soient réexaminés et que l'« aire de limitation d'obstacles » telle que définie sur la carte 2 soit prise en compte. Il engage les procédures nécessaires à cet effet. Tant que l'adaptation n'a pas été réalisée, on évitera que de nouvelles constructions, des transformations du bâti existant ou des plantations entrent en conflit avec les surfaces de limitation d'obstacles déterminantes.</p> <p>6 Périmètre d'aérodrome :</p> <p>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 dont les effets sont connus (carte 3).</p> <p>A l'intérieur du périmètre fixé, il est notamment prévu la construction de sorties rapides au nord et au sud de la piste, de voies multiples d'entrée en pistes 22 et 04 et d'une voie de circulation au nord qui mène au seuil de piste 04 [1] dans le but d'augmenter la capacité de la piste. Des positions supplémentaires sont prévues pour les avions de ligne et charter au sud de la plateforme [2] et de nouvelles positions au nord pour l'aviation générale [3], la piste en herbe étant supprimée et remplacée à terme notamment par une aire de trafic. Les satellites 20, 30 et 40 seront rénovés et de nouveaux satellites sont envisagés à l'ouest du satellite 20 [4]. De nouvelles infrastructures d'accueil sont prévues, de même que des projets hôteliers et/ou commerciaux au sud-ouest de la plateforme. D'autres aménagements à l'intérieur de ce périmètre sont également projetés (construction d'une ou plusieurs installations pour le tri des bagages, déplacement de la caserne du service de lutte contre les incendies d'aviation (SSLIA) et relocalisation de certaines infrastructures techniques). Des bassins de rétention pour les bassins versants du Vengeron [5] et du Nant d'Avanchet [6] seront aménagés. D'autres infrastructures secondaires ne sont pas exclues.</p> <p>Le projet d'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute [7] nécessite encore la poursuite de la coordination entre les autorités. L'extension du périmètre devra être définie sur la base du projet définitif.</p> <p>Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aéroport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

	P/CR	CC	IP
<p>Le Canton de Genève reprend le périmètre d'aérodrome dans ses instruments d'aménagement du territoire et définit, à l'intérieur de ce périmètre, l'utilisation du sol pour les éventuelles installations annexes.</p> <p>Des conditions d'utilisation du sol qui entrent en contradiction avec les objectifs de développement de l'aéroport ou qui entravent la création d'installations d'aérodrome ne sont pas permises.</p> <p>7 Protection de la nature et du paysage :</p> <p>Les surfaces du périmètre aéroportuaire que l'aviation n'utilise pas doivent en principe faire l'objet d'une valorisation écologique – sous réserve des exigences aéronautiques (normes de sécurité, développement de l'aéroport) – selon l'art. 18b al. 2 LPN et d'après la conception « Paysages Suisse » et les principes du PSIA sur le sujet. Ces surfaces doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. Si cela ne peut se faire à l'intérieur du périmètre, alors des terrains situés à l'extérieur peuvent faire l'objet d'une compensation, en coordination avec la planification cantonale. Un concept de valorisation devra être établi pour l'installation dans son ensemble dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans.</p> <p>L'aéroport de Genève doit comprendre des surfaces gérées de manière extensive à l'intérieur du périmètre d'aérodrome répondant aux objectifs de la compensation écologique. La gestion différenciée des surfaces herbeuses doit être poursuivie et une attention particulière doit être apportée à la qualité et à la diversité des espaces concernés. Les développements prévus de l'aéroport devront en outre garantir le maintien d'un réseau d'espaces naturels et agricoles non fragmentés. Afin de continuer de valoriser les zones vertes de l'installation, l'exploitant a soumis son manuel d'aménagement et de gestion paysagers aux autorités compétentes. De même, le suivi du Système de management environnemental (SME) doit être maintenu.</p> <p>Les mesures de reconstitution et de remplacement selon l'art. 18 al. 1ter LPN, exigées obligatoirement du fait de la construction d'installations aéroportuaires, doivent être réalisées autant que possible à l'intérieur du périmètre aéroportuaire. L'exploitant de l'aéroport est responsable pour la réalisation de ces mesures de remplacement écologiques. L'étendue et la qualité des mesures de remplacement, liées à la protection de la nature et du paysage, sont équivalentes à la valeur écologique des surfaces utilisées pour y implanter des installations aéroportuaires.</p> <p>8 Protection des eaux :</p> <p>Le Plan général d'évacuation des eaux de l'aéroport (PGEE) doit être finalisé par l'exploitant de l'aéroport. Le Canton est compétent en matière de protection des eaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 		

	P/CR	CC	IP
<p>Les mesures concernant l'évacuation des eaux mentionnées tant dans les plans régionaux d'évacuation des eaux (PREE) que dans le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'aéroport doivent être prises en compte dans le cadre de l'exploitation et des projets d'infrastructure de l'aéroport.</p> <p>En cas de réalisation d'un puits de pompage en France, des mesures de protection de la ressource sur le territoire suisse devront être prises, comme la délimitation d'une zone de protection des eaux souterraines. Aucune sonde géothermique dans cette zone amont n'est autorisée.</p> <p>Le projet de puits d'exploitation d'eau potable en France doit impérativement être coordonné avec l'exploitation de l'aéroport de Genève, de manière à ce qu'il n'y ait pas de zone(s) de protection des eaux souterraines S1 et/ou S2 dans le périmètre de l'aéroport et que les prescriptions valables en zone S3 puissent être respectées.</p> <p>L'exploitant suit l'évolution des processus de dégivrage des avions et de déverglacement des aires de mouvement et met en œuvre les processus les plus respectueux possibles de l'environnement compte tenu des impératifs de la sécurité.</p> <p>9 Accessibilité terrestre de l'aéroport :</p> <p>Confédération, Canton et exploitant coordonnent les projets et œuvrent chacun dans leur domaine de compétence afin de garantir sur le long terme une accessibilité fiable, sûre, confortable et en capacités suffisantes à l'aéroport.</p> <p>L'objectif est de réduire la part des déplacements effectués au moyen des transports individuels motorisés par rapport à l'ensemble du trafic terrestre au départ ou à destination de l'aéroport. Les objectifs à atteindre en termes de parts modales à l'horizon 2030 sont les suivants : 58 % des passagers utilisant les transports publics et 44 % des employés de l'aéroport utilisant les transports publics, les modes doux et le covoiturage. L'atteinte de ces objectifs est conditionnée à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics.</p> <p>La Confédération soutient les objectifs en matière de desserte terrestre de l'aéroport en étoffant le réseau ferroviaire et routier. Il est question d'améliorer l'accessibilité au site aéroportuaire par train (Léman-Express) avec transbordement à Cornavin. Les décisions du plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail, s'appliquent à cet égard. L'infrastructure autoroutière sera améliorée par l'élargissement prévu de l'A1 dans les secteurs Perly – Bernex, Bernex – Genève-Aéroport, Genève-Aéroport – Le Vengeron, Le Vengeron – Coppet et Coppet – Nyon. Afin de réduire le trafic de transit en front d'aérogare et d'améliorer l'accessibilité pour les usagers de l'aéroport, il est envisagé de modifier les accès autoroutiers dans le secteur. Les décisions du plan sectoriel des transports, partie infrastructure route, s'appliquent à cet égard.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • 		

	P/CR	CC	IP
<p>Le Canton de Genève prévoit, au niveau des transports publics et des modes doux, les mesures suivantes: le prolongement des tramways entre Meyrin-CERN et St-Genis ainsi qu'entre la Place des Nations et le parking P47, la réalisation de voies de bus en site propre le long de la façade aéroportuaire entre Blandonnet et la jonction autoroutière du Grand-Saconnex ainsi que dans le tunnel de Ferney, le prolongement de lignes de bus de part et d'autre de l'autoroute et la réalisation d'un axe fort tangentiel par bus à haut niveau de service entre l'aéroport et le secteur de la zone industrielle de Plan-les-Ouates. Il est également envisagé d'améliorer l'accessibilité en accroissant l'amplitude horaire des lignes de bus et en développant des services de navettes. D'autres mesures sont prévues, notamment la requalification de l'avenue Louis-Casaï et l'aménagement d'un axe fort pour les transports publics entre l'aéroport et Grand-Saconnex ainsi qu'entre Gex (F) et la Place des Nations. Les projets d'axes forts et de sites propres intègrent également les modes doux avec, en particulier, un nouvel itinéraire de mobilité douce sur la façade sud de l'aéroport (entre l'aéroport et le tunnel de Ferney). D'autres systèmes de transport sont à l'étude.</p> <p>Le Canton de Genève prévoit la construction de parkings d'échange bien desservis par les transports publics ou par des navettes. Ces parkings d'échange seront réalisés ou agrandis pour desservir les secteurs périphériques de l'agglomération.</p> <p>La desserte des nouveaux développements urbains dans le secteur de l'aéroport devra être coordonnée et en cohérence avec les mesures prévues pour l'accessibilité de l'aéroport.</p> <p>Les besoins de places de stationnement supplémentaires sont liés à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics. Les nouvelles places de stationnement à construire par l'exploitant seront localisées en fonction des besoins et en accord avec le Canton de Genève. L'offre de places de stationnement pour les deux roues sera également adaptée.</p> <p>Les parkings destinés aux passagers qui sont situés hors du périmètre aéroportuaire et gérés par des tiers (par exemple Valet Parking) ne font pas partie des installations aéroportuaires et sont régis par la législation cantonale.</p> <p>Pour améliorer l'accueil des transports publics sur le site, l'exploitant et le Canton de Genève souhaitent réorganiser et développer la plateforme multimodale existante en lien avec les besoins aéroportuaires.</p> <p>L'exploitant va continuer à développer les offres et les mesures mises en œuvre dans le cadre de son plan de mobilité ainsi que les offres d'incitations pour les passagers. Il s'agit également d'optimiser la gestion des flux et des accès, en particulier concernant les dispositifs de dépose et de prise en charge des passagers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • 		

	P/CR	CC	IP
<p>10 Protection de l'air :</p> <p>L'aéroport de Genève doit pouvoir être développé pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique.</p> <p>Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton.</p> <p>Les mesures ciblées du Plan de mesures OPair concernant les infrastructures de l'aéroport doivent être prises en compte dans les procédures relatives aux infrastructures de l'aéroport.</p> <p>L'exploitant poursuit et optimise les mesures mises en place pour l'amélioration de la qualité de l'air, de la politique climatique et de la gestion de l'énergie pour ce qui touche aux infrastructures de l'aéroport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 		
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>1 Rôle et fonction de l'installation :</p> <p>L'aéroport de Genève appartient au réseau des aéroports nationaux, au même titre que Bâle-Mulhouse et Zurich. 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 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. Le trafic de ligne y revêt la première priorité. 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.</p> <p>Le <i>Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016</i> confirme 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.</p> <p>La demande en trafic aérien à l'aéroport de Genève est multiple (vols moyen- et 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'aéroport de Genève 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.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i> Aéroport International de Genève, Case postale 100, 1215 Genève 15</p>		

2 Conditions générales de l'exploitation :

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). La CRINEN a confirmé la décision d'approbation de 2001 en demandant toutefois de réévaluer certains points comme l'adaptation des mouvements nocturnes (CRINEN I) et une réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère (CRINEN II). L'AIG ne prévoit pas de modification du cadre instauré par le règlement d'exploitation, mis à part l'intégration d'une restriction concernant les avions long-courriers planifiés à l'horaire durant les heures de la nuit (voir ci-après).

Les heures d'exploitation correspondent à celles qui sont décrites aux art. 39 ss de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA). Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 06h00, une redevance additionnelle (additionnelle à la redevance bruit) est perçue par l'aéroport (redevance incitative).

L'exploitation de l'aéroport se fait avec la piste revêtue actuelle et le maintien d'une capacité pour accueillir les hélicoptères. La piste en herbe sera à terme supprimée.

La capacité actuelle déclarée de la piste revêtue est de 40 mouvements par heure (en planification horaire). 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). L'objectif est donc de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030.

Les procédures de vols aux instruments (*Instrument flight rules, IFR*) de départ et d'approche sont publiées dans la *Publication Aéronautique Suisse (AIP)* et font partie intégrante du règlement d'exploitation. La procédure de départ en piste 22 avec virage à droite puis longeant le massif du Jura (routes KONIL [D3.0 GVA]) est interdite aux aéronefs les plus bruyants (classe de bruit 1 à 3). Par ailleurs, l'exploitant et l'OFAC ont la volonté de continuer à favoriser les procédures de descente continue (*Continuous Descent Operation, CDO*) et les procédures de montée continue (*Continuous Climb Operation, CCO*). Avec l'évolution de la technologie, des optimisations des procédures existantes sont envisageables. L'impact des modifications, notamment en termes de sécurité et d'environnement, sera évalué dans le cadre de la procédure administrative déterminante.

Les secteurs d'attente (*holding*) sont également publiés dans l'AIP. L'exploitant ne prévoit pas de modification des secteurs d'attente.

Les procédures actuelles de vols à vue (*Visual flight rules, VFR*) 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 ont été révisés, avec pour corolaire l'introduction d'une demande PPR (*Prior permission required*) pour les mouvements VFR sur la piste en gazon. Une poursuite de la diminution du nombre de mouvements VFR est anticipée. En 2030, il n'y aura plus qu'une part marginale de mouvements VFR sur l'aéroport de Genève.

Les procédures actuelles VFR pour les hélicoptères sont publiées dans la *Publication Aéronautique Suisse (AIP) VFR Manual*. Le règlement d'exploitation a été modifié en décembre 2012 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 introduites : la vitesse maximale a été limitée à 100 nœuds pour les hélicoptères en vol à l'intérieur et à proximité de la zone de contrôle (CTR) et l'altitude de survol a été augmentée à 500 pieds par rapport aux prescriptions antérieurement publiées et ceci sur l'essentiel des routes d'arrivées et de départ. L'introduction d'une demande PPR aviation légère VFR 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 d'effectuer un mouvement est en outre liée à la garantie d'un poste de stationnement (PPR stationnement hélicoptères). À court-moyen terme, une zone dédiée à l'approche et au décollage des hélicoptères sur l'aire Nord est envisagée (*Final approach and take-off area, FATO*) conformément aux normes internationales.

La route KONIL « courte » correspond à la procédure de décollage en piste 22 avec virage à droite en direction du massif du Jura. Pour faire suite à la procédure CRINEN (Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, aujourd'hui remplacée dans ses attributions par le Tribunal administratif fédéral, TAF), la fiche PSIA fixe dans la partie décision qu'« une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ».

Actuellement, il n'y a plus d'activités sur l'aire Nord à partir de 22h00. 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).

Afin de limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport durant les heures de la nuit (22h00–24h00), les nouveaux vols long-courriers planifiés durant cette tranche horaire devront être exploités par les avions long-courriers les plus performants au niveau acoustique. Cette restriction sera intégrée dans le règlement d'exploitation.

Pour diminuer l'exposition au bruit durant les heures de la nuit, l'exploitant doit mettre en place les mesures nécessaires afin de diminuer les retards des vols planifiés à l'horaire avant 22h00 mais décollant après 22h00. L'exploitant devra également mettre en place les mesures nécessaires afin que les vols planifiés après 22h00 respectent les heures de décollage planifiées.

3 Exposition au bruit :

Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments : le nombre de mouvements annuels est l'un de ceux-ci ; les autres sont : la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un élément change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

Le territoire exposé au bruit (voir carte 1) de la courbe de bruit PSIA à moyen terme se fonde sur le potentiel de 199 000 mouvements (pronostics pour l'année d'exploitation 2019). Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 19 200 mouvements, et le trafic des grands avions avec 168 400 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 7 600 mouvements durant la 1^{ère} heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3 800 mouvements durant la 2^{ème} heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00).

Le territoire exposé au bruit (voir carte 1) de la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » se fonde sur le potentiel de 236 000 mouvements. Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 18 500 mouvements, et le trafic des grands avions avec 205 900 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 8 300 mouvements durant la 1^{ère} heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3 300 mouvements durant la 2^{ème} heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00).

Les deux courbes de bruit représentées sur la carte 1 sont de nature différentes (voir explications ci-dessous). Chacune de ces courbes montre la courbe enveloppante de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II), i.e. elle enveloppe les courbes de bruit VP DS II de toutes les tranches horaires d'une journée avec les limites définies selon l'Annexe 5 de l'OPB : heures de jour (57 dB(A)), 1^{ère} heure de la nuit (50 dB(A)) et 2^{ème}/3^{ème} heure de la nuit (47 dB(A)). Chacune de ces deux courbes représente toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit à moyen terme, contraignante pour les autorités et l'exploitant, correspond au développement de l'aéroport prévu à moyen terme. Elle est inscrite dans l'état de « coordination réglée ». Le bruit admissible selon l'art. 37a de l'OPB ne devra pas dépasser cette courbe de bruit.

La courbe de bruit à long terme « 2030 » correspond quant à elle à l'évolution de l'exposition au bruit à long-terme à l'horizon 2030. Cette courbe de bruit prend en compte le renouvellement de la flotte, une diminution des retards pronostiqués des vols long-courriers planifiés le jour mais décollant après 22h00 et la possible planification de trois vols long-courriers durant les heures de la nuit (22h00–24h00) opérés avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques. Cette courbe est inscrite en « coordination en cours ».

L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin de parvenir à la courbe de bruit à long terme « 2030 ». Ainsi, après une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit qui atteindra le maximal défini par la courbe de bruit à moyen terme, s'ensuivra une phase de stabilisation de plusieurs années suite à laquelle il est attendu que l'exposition au bruit commence à diminuer pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme « 2030 », conséquence notamment du renouvellement avancé de la flotte.

Sur la base de la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée », contraignante pour les autorités et l'exploitant, les cantons et les communes concernés tiennent compte du territoire exposé au bruit dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Ce n'est qu'à partir du moment où le bruit effectif se sera stabilisé au niveau attendu de la courbe de bruit à long terme « 2030 » que cette dernière passera dans l'état de « coordination réglée ».

En vue notamment de contribuer à la lutte contre la pénurie de logements, le Canton de Genève peut, dans certains secteurs identifiés dans le plan directeur cantonal, se baser sur la courbe de bruit à long terme « 2030 » pour sa planification, évitant ainsi de bloquer les zones de développement dans sa planification. La preuve d'une baisse du bruit devra être fournie lorsque le Conseil d'Etat approuve le PLQ. La loi de modification du plan de zone devra contenir les conditions correspondantes pour permettre l'adoption du plan d'affectation détaillé (PLQ) qui suivra. La tendance en matière de bruit au cours des trois années civiles précédant la décision d'adoption du PLQ est déterminante à ce propos. Pour qu'un PLQ puisse être adopté, l'exposition au bruit de la 3^{ème} année du contrôle de l'exposition au bruit, correspondant à l'année précédant l'adoption du PLQ, devra être plus petite que l'exposition au bruit de la 1^{ère} année du contrôle de l'exposition au bruit. Cette diminution de l'exposition au bruit devra se manifester spécifiquement sur le périmètre du PLQ voué au logement. Par exemple, cela signifierait que pour un projet de PLQ dont l'adoption serait prévue en 2023, c'est l'exposition au bruit enregistrée en 2022 (3^{ème} année du contrôle) qui serait comparée à celle enregistrée en 2020 (1^{ère} année du contrôle).

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des « immissions de bruit admissibles » au sens de l'art. 37a de l'OPB. Autrement dit, les « immissions de bruit admissibles » ne doivent pas dépasser le territoire délimité par la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée ». Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure administrative déterminante et doivent figurer dans la décision administrative correspondante. Les « immissions de bruit admissibles » tiennent compte des considérations liées au principe de prévention et implique l'octroi d'allègements de la part de l'autorité d'exécution. La décision sur les « immissions de bruit admissibles » est opposable par les tiers.

Le bruit admissible actuellement en vigueur, consigné dans le cadastre d'exposition au bruit de 2009, doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative déterminante. Sur cette base, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour de suite.

Le bruit admissible du bruit de l'industrie et des arts et métiers doit être fixé dans une procédure administrative déterminante. Le calcul de ce bruit admissible se base sur le bruit du jour (de 7h00 à 19h00) et de la nuit (de 19h00 à 7h00) selon l'Annexe 6 de l'OPB. Une fois que ce bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers devra être établi.

4 Documentation de l'exposition au bruit :

Les immissions de bruit générées par le trafic aérien sont calculées annuellement conformément à l'annexe 5 de l'OPB et comparées aux « immissions de bruit admissibles ». Ce calcul annuel ne porte en principe que sur le bruit du trafic aérien à évaluer conformément à l'annexe 5 de l'OPB. Toutefois, les installations aéroportuaires génèrent également du bruit qui entre dans la catégorie du « bruit de l'industrie et des arts et métiers », lequel englobe la circulation au sol des aéronefs et doit être évalué conformément à l'annexe 6 de l'OPB. Les hypothèses de calcul relatives à ce type de bruit sont à vérifier dans le cadre d'une première phase d'exploitation. Il n'est à calculer que si les conditions se sont notablement modifiées et en cas de dépassement présumé des valeurs limites, plus précisément en cas d'écart par rapport aux « immissions de bruit admissibles ».

S'il apparaît que le dépassement des « immissions de bruit admissibles » générées par le trafic aérien n'est pas un cas isolé mais traduit une modification durable des conditions d'exploitation, des mesures seront immédiatement prises afin de régulariser l'exposition au bruit sans attendre le délai ordinaire de trois ans. Par modification durable des conditions d'exploitation, il faut entendre par exemple la modification des routes aériennes ou le changement de la composition des flottes d'aéronefs. Par cas isolé, il faut entendre les situations météorologiques exceptionnelles ou des modifications de trafic pour cause d'évènements temporaires imprévus. L'exploitant d'aéroport procède au calcul annuel du bruit pour le compte des services fédéraux compétents. Les calculs sont adressés à l'OFAC qui informe et consulte les autres services fédéraux compétents, notamment l'OFEV. Le calcul du bruit doit être réalisé dans les cinq mois qui suivent la période de relevé acoustique (coïncide en principe avec l'année civile).

Le calcul comprendra au moins les informations suivantes : statistiques des mouvements d'aéronefs, représentation cartographique de l'exposition au bruit effective et analyse des différences entre les résultats (diagramme des différences) pour la région pertinente en vertu de l'OPB (VP DS II), analyse de la situation et, en cas de dépassement des « immissions de bruit admissibles », les mesures antibruit proposées. Le calcul de l'exposition au bruit repose sur le même modèle de calcul que celui utilisé pour les « immissions de bruit admissibles » ci-dessus.

Les services fédéraux s'appuient sur les calculs du bruit opérés par l'exploitant d'aéroport pour examiner et décréter des mesures antibruit. De telles mesures devront notamment être ordonnées lorsque le dépassement des « immissions de bruit admissibles » concernent un vaste territoire et lorsque ce faisant l'exposition au bruit se déplace vers d'autres régions (perspective globale). Tant les calculs que le résultat des vérifications des services fédéraux doivent être communiqués au canton de Genève.

Au cas où ces mesures se révéleraient impraticables pour des questions d'ordre technique ou opérationnel, on étudiera l'éventualité d'adapter les « immissions du bruit admissibles ». Cette adaptation ne peut se faire que dans le cadre d'une procédure administrative en vertu de la loi sur l'aviation. Les exigences relatives au « territoire exposé au bruit » doivent à cet égard être respectées ; autrement dit, le dépassement des courbes de bruit indiquées dans la fiche du PSIA relative à l'aéroport n'est possible que dans certaines conditions et moyennant une modification de ladite fiche.

Toute enquête supplémentaire sur l'exposition au bruit qui serait exigée par le canton d'implantation de l'aéroport (du type du *Zürcher Fluglärm Index* (ZFI) réalisé par le Canton de Zurich ou encore du *Routenindex*) doit être convenue directement entre le canton en question et l'exploitant d'aéroport. Une telle enquête devra être réglementée dans les instruments cantonaux adéquats et coordonnée dans le cadre des travaux exigés par le PSIA. Les enseignements fournis à travers de tels mécanismes de surveillance cantonaux ne sauraient engager la Confédération, ni à fortiori l'exploitant d'aéroport en tant que titulaire de concession.

5 Aire de limitation d'obstacles :

Le plan de la zone de sécurité garantit que les couloirs d'approche et de départ soient dégagés d'obstacles. Il se base sur les normes internationales en vigueur (Règlement (CE) n° 139/2014), est contraignant pour les propriétaires de biens-fonds et doit être pris en compte lors de la délivrance de permis de construire. Le plan de la zone de sécurité acquiert force obligatoire par sa publication dans la feuille officielle cantonale (art. 43 LA).

L'« aire de limitation d'obstacles » représentée sur la carte 2 correspond au pourtour extérieur des surfaces de limitation d'obstacles qui figurent sur le plan de la zone de sécurité. Cette « aire de limitation d'obstacles » se base sur le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de septembre 2016. Sont représentées sur la carte 2 les surfaces d'approche et de montée au décollage ainsi que la surface horizontale.

Sur la carte 2 figure donc en rouge (coordination réglée) le plan de la zone de sécurité de mars 1978 actuellement en vigueur. Un nouveau plan de la zone de sécurité est en cours d'élaboration et le remplacera. Ainsi, en orange (coordination en cours) figure le pourtour du futur plan de la zone de sécurité. Il se base sur le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles (CSLO) de septembre 2016; de nouvelles communes seront touchées par le nouveau plan de la zone de sécurité. Si la limitation des obstacles n'est pas déjà garantie par le plan de la zone de sécurité de manière contraignante pour les propriétaires fonciers, le canton veille à ce que ses plans de zones soient réexaminés et que l'« aire de limitation d'obstacles » telle que définie sur la carte 2 soit prise en compte. Il engage les procédures nécessaires à cet effet. Tant que l'adaptation n'a pas été réalisée, on évitera que de nouvelles constructions, des transformations du bâti existant ou des plantations entrent en conflit avec les surfaces de limitation d'obstacles déterminantes.

Le canton et les communes touchées prennent en considération dans leurs instruments d'aménagement le territoire des surfaces de limitation d'obstacles qui figure dans le plan de la zone de sécurité en ce sens qu'ils ne créeront aucune zone à bâtir dont les constructions pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles. Selon la *Conception Energie éolienne* du 28 juin 2017 (p. 18), si une zone à l'intérieur de la surface horizontale se prête à l'exploitation de l'énergie éolienne, le canton peut éventuellement désigner cette zone en tant que telle dans son plan directeur après consultation de l'OFAC et de Skyguide. L'« aire de limitation d'obstacles » n'est en soi pas directement liée à une limitation de la hauteur des objets mais renvoie simplement à la zone concernée du plan de la zone de sécurité.

De plus, toute installation ou plantation atteignant une hauteur de 60 mètres au moins dans une zone construite et 25 mètres au moins dans une autre région est considérée comme obstacle à la navigation aérienne et doit être annoncée et faire l'objet d'une autorisation (art. 63 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, OSIA).

La procédure concernant l'entrée en force du nouveau plan de la zone de sécurité est indépendante de la fiche PSIA et fera l'objet d'une mise à l'enquête publique par l'exploitant dans les communes touchées.

6 Périmètre d'aérodrome :

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Le canton et communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

La capacité actuelle déclarée de la piste revêtue est de 40 mouvements par heure (en planification horaire). L'objectif est de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030. A cet effet, il est prévu, notamment, de construire une nouvelle sortie rapide en piste 04, de nouvelles sorties rapides pour l'aire Nord (pistes 04 et 22), des voies multiples d'entrée de piste ainsi qu'une voie de circulation au nord qui mène au seuil de piste 04. Par ailleurs, une nouvelle tour de contrôle est à l'étude.

Des positions supplémentaires au sud sont nécessaires pour stationner les avions de ligne et charter. Les positions réservées à l'aviation générale qui se trouvent actuellement au sud seront déplacées au nord, avec notamment la suppression de la piste en herbe. Il est prévu qu'une capacité pour accueillir les hélicoptères soit maintenue.

Les différentes infrastructures techniques se situeront au sud et au nord. Dans la zone Pré-Bois, le bâtiment technique sera reconstruit. La centrale thermique devrait être déplacée au sud de la station de dégivrage et de distribution du carburant (bâtiment ADIC). Ces deux installations (chauffe-rie et bâtiment ADIC) sont assujetties à l'ordonnance sur les accident ma-jeurs (OPAM).

L'enregistrement des passagers se fait actuellement dans le Terminal T1 et dans le Terminal T2 (pour les vols charters les week-ends en hiver). La construction de nouvelles salles d'embarquement, en remplacement du bâtiment gros-porteur, est en cours à l'est du Terminal T1. A l'horizon 2030, les satellites seront rénovés et leur capacité sera augmentée. De nouveaux satellites seront éventuellement construits à l'ouest du satellite 20. La partie ouest du Terminal T1 sera prolongée. Par ailleurs, un pavillon VIP sera construit sur l'aire Nord et des projets hôteliers et/ou commerciaux sont à l'étude au sud-ouest. La zone d'enregistrement sera étendue perpendicu-lairement à l'axe du Terminal T1 existant, au-dessus de l'autoroute, avec le développement d'un pôle d'activités (projet « Cointrin Vision »). La cons-truction d'une ou plusieurs installations pour le tri des bagages est prévue sur l'aire Sud. L'Administration fédérale des douanes (AFD) indique que les coûts supplémentaires (infrastructure et personnel) suite à l'augmentation prévue de la capacité de l'aéroport doivent être pris en charge par l'ex-ploitant de l'aéroport et le Canton de Genève.

Des systèmes décentralisés de collecte des eaux sont actuellement utilisés. Il est prévu la réalisation d'un réseau de canalisations et de bassins de ré-ten-tion pour les bassins versants du Vengeron et du Nant d'Avanchet.

Les projets prévus à l'horizon 2030 ont été pris en compte. D'autres in-frastructures secondaires ne sont pas exclues. A l'exception du projet « Cointrin Vision », l'ensemble des projets se trouve à l'intérieur du péri-mètre PSIA en catégorie « coordination réglée » (périmètre représenté en rouge sur la carte). Le projet « Cointrin Vision » nécessite encore la pour-suite de la coordination entre les autorités et se trouve par conséquent à l'intérieur du périmètre PSIA en catégorie « coordination en cours » (péri-mètre représenté en orange sur la carte). Les décisions de l'Office fédéral des routes (OFROU) relatives à l'autorisation du projet « Cointrin Vision » au-dessus de l'autoroute demeurent réservées.

Le périmètre PSIA intègre les feux d'approche des pistes 22 et 04, créant des extensions vers l'autoroute A1 et la route de Meyrin. 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 7) ne sont pas des installations d'aérodrome ; en revanche, les niveaux -1 et -2 de la Halle 7 sont affectés à des installations d'aérodrome (parking pour les passagers et les bus-passagers). De même, les habitations qui se situent au nord-est du péri-mètre (secteur des feux d'approche) ainsi que les projets hôte-liers/commerciaux à l'étude au sud-ouest de la plateforme ne sont pas des installations d'aérodrome.

7 Protection de la nature et du paysage :

En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement obligatoires liées à un projet selon l'art. 18 al. 1bis et 1ter de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) 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*) qui amènent une contribution pour la nature et le paysage en compensation des activités de l'installation aéroportuaire. Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées ont élaboré un document d'aide à la mise en œuvre (*La compensation écologique sur les aéroports, Recommandations, Environnement pratique, 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 ; c'est une valeur indicative et non fixe. Aujourd'hui, l'aéroport de Genève comprend déjà des surfaces gérées de manière extensive à l'intérieur du périmètre aéroportuaire répondant aux objectifs de la compensation écologique. L'exploitant doit poursuivre la gestion différenciée des surfaces herbeuses et l'application des principes et lignes directrices contenues dans la recommandation citée plus haut. Dans ce cadre, l'exploitant portera une attention particulière à la qualité et à la diversité des espaces concernés. L'OFEV recommande la mise en place d'une valorisation des surfaces par point qui facilitera la planification future. Selon le Plan directeur du Canton de Genève, les développements de l'aéroport prévus devront garantir le maintien d'un réseau d'espaces naturels et agricoles non fragmentés.

L'exploitant doit encore concrétiser la mise en œuvre des mesures exigées dans les charges de la décision d'approbation du règlement d'exploitation du 31 mai 2001. En effet, le suivi du Système de management environnemental (SME) doit être concrétisé. L'art. 6 du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève stipule que l'exploitant doit mettre en œuvre un SME. Il permet de disposer d'un ensemble de principes et de procédures propres à mesurer l'impact sur l'environnement de toutes les activités exercées sur le site afin de mettre au point les améliorations possibles. L'exploitant développe actuellement un Manuel SME qui documente le fonctionnement du SME. Il rassemble toute la documentation 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.

Un Manuel de l'aménagement et de gestion paysagers a été réalisé par l'exploitant. A la demande du Canton de Genève, un complément de synthèse doit être élaboré afin de donner une vision globale et un aperçu de l'évolution de la situation. Ce Manuel d'aménagement et de gestion paysagers correspond au concept de valorisation de l'installation dans son ensemble demandé à l'exploitant. Ces documents ont été transmis à la Confédération. L'exploitant a également réalisé un plan de gestion des surfaces herbeuses, des inventaires faunes et flores ainsi qu'une cartographie des stations dignes de protection. Dans la gestion des espaces verts, l'exploitant doit tenir compte des impératifs découlant des normes de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi que des recommandations de l'OFAC, notamment en lien avec la prévention du péril animalier (PPA).

Les mesures de remplacement écologiques exigées du fait de la construction d'installations aéroportuaires doivent être réalisées autant que possible à l'intérieur du périmètre aéroportuaire par la valorisation de surfaces adéquates. L'étendue et la qualité des mesures de remplacement sont équivalentes à la valeur écologique des surfaces utilisées pour y implanter des installations aéroportuaires. Le détail des mesures de remplacement est fixé dans la décision d'approbation des plans liée à chaque projet. L'exploitant de l'aéroport est responsable pour la réalisation de ces mesures de remplacement écologiques.

Le périmètre d'aérodrome ne se situe pas sur des surfaces d'assolement (SDA); aucun conflit n'est par conséquent identifié.

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 (paysages, biotopes, sites et monuments naturels) après avoir consulté les cantons. 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: IFP n° 1204 et n° 1207. Ces deux objets se trouvent sous la CTR, respectivement sous la TMA, de l'aéroport de Genève. Aucun inventaire ne se trouve à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. Il n'y a pas de conflit identifié avec les buts de protection.

Mis à part le « site prioritaire flore » se trouvant à l'intérieur du périmètre PSIA, il n'y a pas de conflit identifié avec les inventaires cantonaux. 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.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro :

IFP :	Nr. 1204	Le Rhône genevois – Vallons de l'Allondon et de La Laire
	Nr. 1207	Marais de la haute Versoix
Zone alluviale :	Nr. 112	Vallon de la Laire
	Nr. 113	Vallon de l'Allondon
	Nr. 114	Moulin de Vert
	Nr. 115	Les Gravines
	Nr. 218	Vers Vaux
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs :	Nr.9	Rhône-Verbois (GE)
	Nr.11	Rive droite du Petit-Lac (GE, VD)
	Nr.118	Rive gauche du Petit-Lac (GE)

8 Protection des eaux :

Le Plan général d'évacuation des eaux de l'aéroport (PGEE) doit être finalisé par l'exploitant de l'aéroport. Ce dernier poursuit en outre la mise en œuvre des actions du PGEE sur le bassin versant du Vengeron et termine le PGEE sur le bassin versant du Nant d'Avanchet. Il finalise et met en œuvre le concept d'évacuation des eaux du bassin versant du Nant d'Avanchet et met en œuvre le concept d'évacuation des eaux du bassin versant du Vengeron.

Les mesures concernant l'évacuation des eaux mentionnées tant dans les plans régionaux d'évacuation des eaux (PREE) que dans le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'aéroport doivent être prises en compte dans le cadre de l'exploitation et des projets d'infrastructure de l'aéroport.

En cas de réalisation d'un puits de pompage en France, des mesures de protection de la ressource sur le territoire suisse devront être prises, comme la délimitation d'une zone de protection des eaux souterraines. Aucune sonde géothermique dans cette zone amont n'est autorisée.

Le projet de puits d'exploitation d'eau potable en France doit impérativement être coordonné avec l'exploitation de l'aéroport de Genève, de manière à ce qu'il n'y ait pas de zone(s) de protection des eaux souterraines S1 et/ou S2 dans le périmètre de l'aéroport et que les prescriptions variables en zone S3 puissent être respectées.

L'exploitant suit l'évolution des processus de dégivrage des aéronefs et de déverglacement des aires de mouvement et met en œuvre les processus les plus respectueux possibles compte tenu des impératifs de la sécurité.

9 Accessibilité terrestre de l'aéroport :

Au cours du processus de coordination PSIA, le Canton de Genève a mené une étude en collaboration avec l'exploitant et les offices concernés de la Confédération sur l'estimation de la demande et le dimensionnement des infrastructures dans le secteur aéroportuaire à l'horizon 2030 (*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).

Suite à cette étude, un plan d'action a été élaboré portant sur la déclinaison des mesures d'infrastructures à réaliser à l'horizon 2030 afin d'accompagner la croissance attendue de l'aéroport et les différents développements urbanistiques planifiés dans les communes alentour (*Etude de mobilité pour le secteur aéroportuaire, Plan d'action à l'horizon 2030*, République et Canton de Genève et Genève Aéroport, novembre 2017). La présente fiche PSIA se base sur ce plan d'action pour coordonner et assurer l'accessibilité de l'aéroport à l'horizon 2030.

Ainsi, Confédération, Canton et exploitant coordonnent les projets et œuvrent chacun dans leur domaine de compétence afin de garantir sur le long terme une accessibilité fiable, sûre, confortable et en capacités suffisantes à l'aéroport. L'état de coordination « CR » (coordination réglée) fixé dans la partie « Décisions » fait référence au niveau de la coordination entre les différentes instances concernant leurs tâches et compétences et non au niveau de la coordination des mesures elles-mêmes.

L'objectif est de réduire la part des déplacements effectués au moyen des transports individuels motorisés par rapport à l'ensemble du trafic terrestre au départ ou à destination de l'aéroport. Les objectifs à atteindre en termes de parts modales à l'horizon 2030 sont les suivants: 58 % des passagers utilisant les transports publics et 44 % des employés de l'aéroport utilisant les transports publics, les modes doux et le covoiturage. L'atteinte de ces objectifs est conditionnée à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics.

La Confédération soutient les objectifs en matière de desserte terrestre de l'aéroport en étoffant le réseau ferroviaire et routier. Il est question d'améliorer l'accessibilité au site aéroportuaire par train en mettant en service la liaison ferroviaire Léman-Express (tronçon CEVA) avec transbordement à Cornavin et en améliorant la ligne RER Léman-Express (tronçon Coppet – Genève) ainsi que la ligne ferroviaire Bellegarde – Genève. Le Canton de Genève et les CFF étudient à long terme (au-delà de 2030) un prolongement de la ligne Léman-Express d'Annemasse à l'aéroport sans transbordement à Cornavin. Ce prolongement nécessite une nouvelle ligne ferroviaire en tunnel et une seconde gare souterraine à l'aéroport. Les décisions du plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail, s'appliquent à cet égard. Au niveau routier, il est notamment prévu l'élargissement de l'autoroute dans les secteurs Perly – Bernex, Bernex – Genève-Aéroport, Genève-Aéroport – Le Vengeron, Le Vengeron – Coppet et Coppet – Nyon. Afin d'améliorer l'accessibilité pour les usagers de l'aéroport et de réduire le trafic de transit en front d'aérogare, il est envisagé de modifier les accès autoroutiers dans le secteur. En effet, d'autres activités génèrent du trafic dans le secteur de l'aéroport, notamment les spectacles à l'Arena, les expositions à Palexpo, de même que les zones commerciales dans le secteur Pré-Bois. Les décisions du plan sectoriel des transports, partie infrastructure route, s'appliquent à cet égard.

Le Canton de Genève prévoit, au niveau des transports publics, les mesures suivantes: l'utilisation des voies réservées aux bus dans le tunnel de Ferney, le prolongement des tramways entre Meyrin-CERN et St-Genis ainsi qu'entre la Place des Nations et le parking P47, la réalisation de voies de bus en site propre le long de la façade aéroportuaire entre Blandonnet et la jonction autoroutière du Grand-Saconnex ainsi que dans le tunnel de Ferney, le prolongement de lignes de bus de part et d'autre de l'autoroute et la réalisation d'un axe fort tangentiel par bus à haut niveau de service entre l'aéroport et le secteur de la zone industrielle de Plan-les-Ouates. Il est également envisagé d'améliorer l'accessibilité en accroissant l'amplitude horaire des lignes de bus et en développant des services de navettes. D'autres mesures sont prévues, notamment la requalification de l'avenue Louis-Casäi, le réaménagement de la route de Pré-Bois, la réalisation d'un axe bidirectionnel pour les bus « route de Meyrin – Aéroport » (via Ailes et Vorge) et l'aménagement d'un axe fort pour les transports publics entre l'aéroport et Grand-Saconnex (section Ferney – François-Peyrot – Aéroport) ainsi qu'entre Gex (F) et la Place des Nations. Les projets d'axes forts et de sites propres intègrent également les modes doux. D'autres systèmes de transport dont la faisabilité doit être étudiée en collaboration avec l'aéroport sont envisagés, comme par exemple la desserte de l'aéroport avec un système de transport par câble entre l'aéroport et Plan-les-Ouates ou encore l'organisation d'un rabattement TIM/TC sur des parkings dédiés à destination de l'aéroport, situés en périphérie du Canton et en lien avec des axes majeurs de circulation.

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

Le Canton de Genève prévoit la construction de parkings d'échange bien desservis par les transports publics ou par des navettes. Ces parkings d'échange seront réalisés ou agrandis pour desservir les secteurs périphériques de l'agglomération.

Les besoins en places de stationnement supplémentaires sont liés à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics. Les nouvelles places de stationnement à construire par l'exploitant seront localisées en fonction des besoins et en accord avec le Canton de Genève. L'offre de places de stationnement pour les deux roues sera également adaptée.

La construction de parkings pour les besoins de l'aéroport doit faire l'objet d'une demande d'approbation des plans auprès de la Confédération conformément aux dispositions légales de la loi fédérale sur l'aviation (LA). Par contre, la construction de parkings définis comme installations annexes est traitée dans le cadre d'une procédure cantonale.

Pour améliorer l'accueil des transports publics sur le site, l'exploitant et le Canton de Genève souhaitent réorganiser et développer la plateforme multimodale existante en lien avec les besoins aéroportuaires. Il est également prévu d'améliorer l'accessibilité en accroissant l'amplitude horaire des lignes de bus, de créer de nouvelles navettes de même que de créer un nouvel itinéraire de mobilité douce sur la façade sud de l'aéroport (entre Blandonnet et le tunnel de Ferney).

L'exploitant va continuer à développer les offres et les mesures mises en œuvre dans le cadre de son plan de mobilité (développement des navettes personnels aéroport, promotion et incitation à l'usage des TP, des modes doux et du covoiturage, autres actions à définir) ainsi que les offres d'incitation pour les passagers (incitation à l'usage des TP par des offres et produits adaptés, prise en charge des bagages au domicile, autres actions à définir). Il s'agit également d'optimiser la gestion des flux et des accès, en particulier concernant les dispositifs de dépose et de prise en charge des passagers.

10 Protection de l'air :

Selon le principe 6 de la partie conceptuelle du PSIA, adapté le 15 mai 2013, 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 économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique. Le principe 7 prévoit qu'une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures élaboré par l'aéroport respectivement par le canton. Les principes 6 et 7 sont ancrés dans la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000 et s'appliquent aux aéroports nationaux suisses.

Dans le cadre du processus de coordination, l'exploitant a réalisé une étude ainsi qu'un complément sur l'état futur de la qualité de l'air à l'horizon 2030 dont les principaux résultats sont les suivants. Au niveau des oxydes d'azote (NO_x), une augmentation des valeurs d'émissions entre 2020 et 2030 (à l'instar des émissions des industries) est attendue. Sur le territoire genevois, les concentrations moyennes annuelles de NO₂ diminuent, bien que la limite OPair fixée à 30 µg/m³ soit dépassée en moyenne annuelle au centre-ville et à proximité de l'aéroport. L'impact des émissions de l'aéroport en termes d'immissions de NO₂ est particulièrement marqué sur le tarmac. Il est anticipé que la contribution relative de l'aéroport par rapport

aux émissions cantonales pourrait augmenter de 24 % en 2012 à 40 % en 2030. Les VLI pour les PM10 sont dépassées au centre-ville ainsi qu'en bordure de l'autoroute, même sans prendre en compte les émissions des activités aéroportuaires. Les émissions totales de PM10 de l'aéroport à prendre en compte pour 2030 sont estimées à 21.6 t. La contribution estimée de l'aéroport aux émissions de PM10 du Canton de Genève sera de 6.6 %.

L'aéroport de Genève est certifié depuis 2011 au niveau 3 du programme d'Accréditation Carbone des Aéroports (programme volontaire, mis en place par l'*Airports Council International Europe* (ACI Europe) et ayant pour but la réduction des gaz à effet de serre sur les aéroports (y.c. trafic aérien)). L'exploitant effectue également des mesures de la qualité de l'air et les actions suivantes sont déjà prises : le prélèvement d'une surtaxe sur les émissions gazeuses (NO_x) des avions ; l'optimisation des procédures d'approche et de départ ; l'utilisation des systèmes fixes de fourniture d'énergie aux avions (Ground Power Supply Systems, GPSS) rendue obligatoire sur les positions équipées ; la mise en place d'installations solaires photovoltaïques ; l'adoption d'un plan de mesures de réduction de la pollution de l'air liée aux véhicules et engins circulant sur le tarmac ; la mise en place d'exigences accrues pour les émissions des véhicules circulant dans l'enceinte aéroportuaire ; la modulation des tarifs des autorisations de circuler sur le tarmac ; le développement d'un plan de mobilité pour les employés ; l'installation de distributeurs de billets gratuits de transports publics dans le hall de distribution des bagages de l'aéroport ; la participation de l'aéroport à différents programmes de gestion de l'énergie.

Dans le futur, l'exploitant prévoit l'extension de systèmes GPSS sur d'autres positions de stationnement d'avions et la poursuite de 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. Les véhicules et engins thermiques qui ne répondent pas au minimum à la norme « euro 3 » ou « euro phase 2 » seront interdits dans l'enceinte aéroportuaire dès 2019 et les Ground Power Unit (GPU) des agents d'assistance seront progressivement équipés de filtres à particules.

La mesure n°13 concernant l'aéroport contenue dans le Plan de mesures OPair 2018-2023 du Canton de Genève vise à limiter les émissions polluantes dues au site aéroportuaire. Le contenu de la mesure est le suivant :

- réduire la consommation énergétique (électrique et thermique) des bâtiments du site aéroportuaire
- utiliser de l'énergie renouvelable pour le chauffage des bâtiments. Par exemple, remplacer les chaudières à mazout par la connexion au réseau GeniLac couplée à des sondes géothermiques
- poursuivre la hausse du taux de véhicules et engins de type éco-compatibles sur le tarmac (électriques, hybrides, gaz), tout en limitant l'augmentation du nombre total de véhicules (p. ex. auto-partage)
 - remplacer notamment les bus thermiques de transport de passagers sur le tarmac par des bus électriques ou « rétrofittés »
 - déployer une infrastructure de recharge pour les véhicules et engins électriques circulant sur le tarmac.

11 Caractère contraignant de la présente fiche :

Une fois adoptée par le Conseil fédéral, la partie « Décisions » est contraignante pour les autorités, quel que soit leur échelon. Conformément à l'art. 22 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1), elles sont également contraignantes pour l'Aéroport International de Genève (AIG), qui, en tant que concessionnaire, appartient aux « organisations et aux personnes de droit public ou de droit privé » qui « assument des tâches publiques ».

Afin d'éviter les malentendus au sujet du caractère contraignant du PSIA, il convient de préciser que le PSIA, de par sa nature de plan sectoriel, ne crée des obligations pour le concessionnaire que dans le cadre de l'aménagement du territoire et qu'il n'établit aucune obligation de prendre des mesures de construction. Autrement dit, le concessionnaire n'est tenu de se conformer aux exigences du PSIA que dans sa planification. Les autorités compétentes statuent définitivement sur la réalisation des mesures de construction uniquement lors des procédures ultérieures. À cet effet, elles se basent d'abord sur le droit en vigueur et à titre subsidiaire sur le PSIA.


La partie « Explications » vise à préciser les décisions établies et n'est de ce fait pas contraignante en tant que telle. Il en va de même pour les données techniques et les informations relatives à l'état de la planification et de la coordination figurant dans la partie « Situation initiale ».


Carte 1

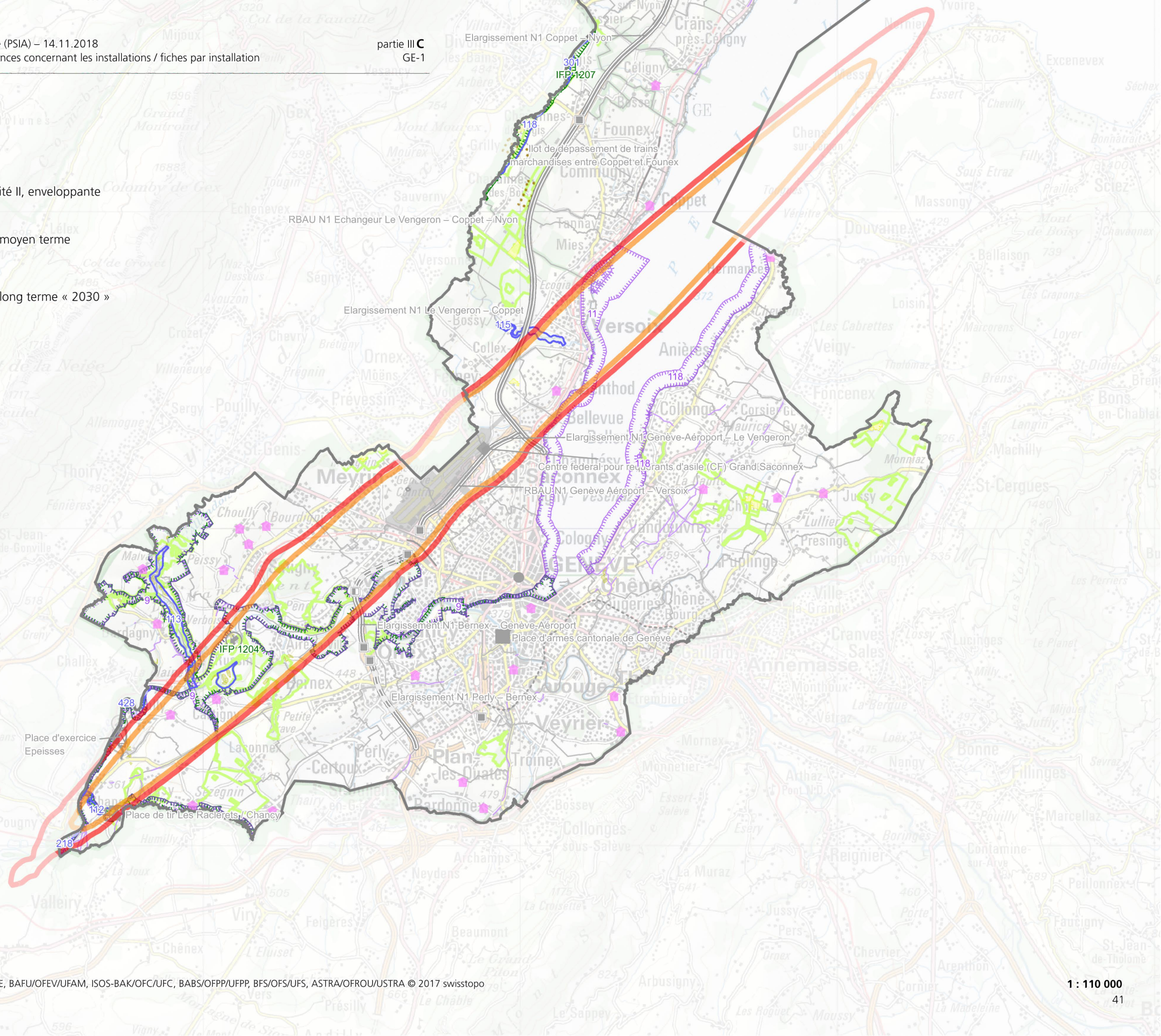
Aéroport national
Genève

Territoire exposé au bruit (VP DS II)

Valeur de planification degré de sensibilité II, enveloppante

 Courbe de bruit PSIA à moyen terme

 Courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »



Carte 2
Aéroport national
Genève

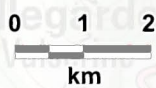
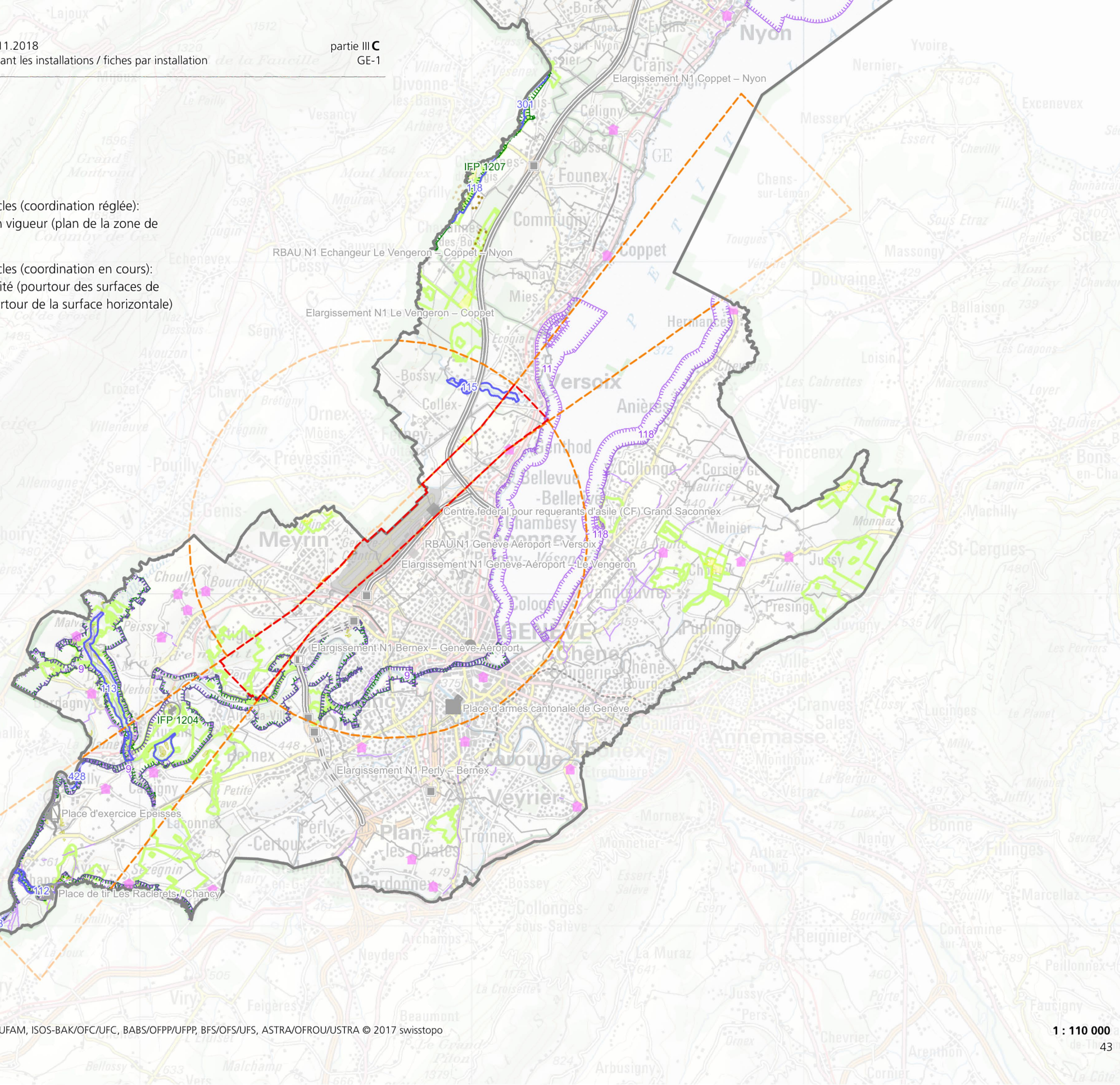
Aire de limitation d'obstacles



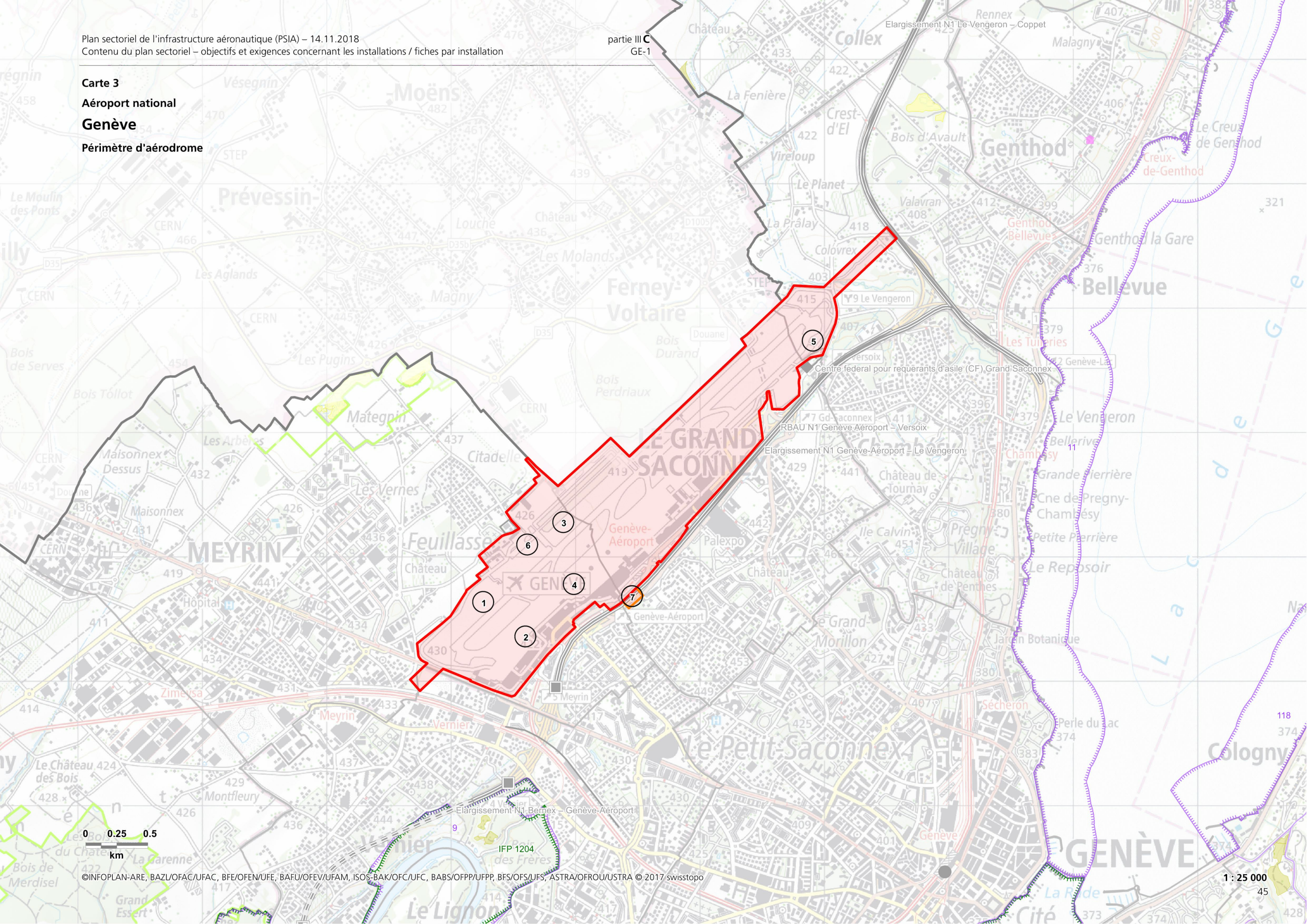
Territoire avec limitation d'obstacles (coordination réglée):
zone de sécurité actuellement en vigueur (plan de la zone de sécurité de mars 1978)



Territoire avec limitation d'obstacles (coordination en cours):
projet de nouvelle zone de sécurité (pourtour des surfaces de décollage et d'atterrissage et pourtour de la surface horizontale)



Carte 3
Aéroport national
Genève
Périmètre d'aérodrome



Legende/Légende/Leggenda

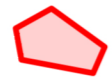
Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)*
territoire exposé au bruit (VP DS II)*
aera con esposizione al rumore (VP GS II)*

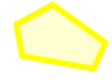
Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito



Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio



Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo



...

...

...

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale

Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali

Infrastruktur Strasse
infrastructure route
infrastruttura stradale

Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria

Infrastruktur Schifffahrt
infrastructure navigation
infrastruttura navigazione

Militär*
militaire*
militare*

Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrorodotti

Geologische Tiefenlager
dépôts en couches géologiques
profondes
depositi in strati geologici profondi

Asyl
Asile
Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017;
planerische Massnahmen Stand SPM 2001 bzw. Sachplan
Waffen- und Schiessplätze 1998

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM
du 08.12.2017; mesures planifiées état PSM 2001 ainsi que
PS des places d'armes et de tir de 1998

* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM
del 08.12.2017; misure di pianificazione stato PSM del 2001
risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale

BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP

Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre

Flachmoor
bas-marais
palude

Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione

Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi

Auengebiet
zone alluviale
zona golenale

Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori

Jagdbanngebiet
district franc
bandita

Wildtierkorridor überregional
corridor faunistique suprarégional
corridoio faunistico sovvraregionale

Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte
site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants
sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili

ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS

Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
(mit Substanz bzw. viel Substanz)
voie de communication historique d'importance nationale
(avec substance, resp. beaucoup de substance)
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale
(con sostanza, risp. con molta sostanza)

Explication des termes utilisés

Communes de site	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.
Communes avec limitation d'obstacles	Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixé dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnaires, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan de la zone de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1).
Communes avec exposition au bruit	Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41)).
Prestations de trafic	
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.
Décisions	<ul style="list-style-type: none">• Coordination réglée CR• Coordination en cours CC• Information préalable IP

**Coordination
réglée**

Les décisions entrant dans la catégorie « coordination réglée » se réfèrent à des activités à incidence spatiale qui sont coordonnées entre elles et pour lesquelles les conditions générales suivantes sont remplies:

CR

- la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée;
- les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale).

Conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), un projet particulier ne peut être arrêté en tant que « coordination réglée » que s'il répond à un besoin, si d'autres lieux d'implantation ont été examinés, si le lieu retenu constitue la meilleure solution, si ses effets sur le territoire et l'environnement peuvent être globalement appréciés sur la base des documents disponibles et qu'à première vue, il est compatible avec la législation en vigueur.

Les mesures de la catégorie « coordination réglée » sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure; elles fixent les conditions spatiales, l'organisation et le calendrier que les autorités sont appelées à respecter dans l'accomplissement de leurs tâches à incidence spatiale.

**Coordination
en
cours**

Les décisions entrant dans la catégorie « coordination en cours » se réfèrent à des activités à incidence spatiale n'ayant pas encore été totalement coordonnées entre elles. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

CC

- la collaboration entre les autorités concernées a été engagée;
- il n'est pas encore possible de déterminer de façon définitive si les exigences matérielles posées à la coordination sont remplies.

Les mesures de catégorie « coordination en cours » sont contraignantes pour les autorités quant à la procédure; elles peuvent l'être également pour ce qui est du contenu, dans la mesure où certains aspects fondamentaux de la solution à mettre en place auraient déjà trouvé l'accord de toutes les parties en présence. Elles engagent les autorités à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.

Les mandats d'examiner certains aspects sont classés par définition en catégorie « coordination en cours ».

**Information
préalable****IP**

Les informations préalables ont trait à des activités qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol et l'occupation du territoire, mais ne sont pas définies de manière suffisamment précise pour qu'une concertation puisse avoir lieu. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- le besoin de coordination ne peut pas encore être déterminé de manière précise;
- la collaboration n'a pas encore été engagée.

Les informations préalables sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est de la procédure; elles les engagent à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.



14.11.2018

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIC Fiche d'objet Aéroport de Genève

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Prise en compte des propositions formulées dans le cadre de la consultation des autorités (22.11.2017-16.03.2018), de l'information et participation de la population (22.11.2017-08.01.2018) et de la deuxième consultation des offices fédéraux (06.09.2018-21.09.2018)

Impressum

Editeur

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de la culture OFC

Office fédéral de l'environnement OFEV

Office fédéral de la protection de la population OFPP, liste des biens culturels

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2018 swisstopo

Réalisation graphique

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Distribution

En version électronique : www.bazl.admin.ch

11.2018

Sommaire du rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

1	Contexte et objet de l'examen	5
2	Contenu de la fiche par objet	5
3	Déroulement de la consultation	6
4	Traitement des demandes issues de la consultation des autorités ainsi que de l'information et participation de la population	7
4.1	Procédure et documents	7
4.1.1	Procédure	7
4.1.2	Documents	9
4.2	Acceptation générale / rejet de l'adoption de la fiche PSIA	11
4.3	Pondération des différents intérêts	11
4.4	Rôle et fonction de l'installation	13
4.5	Conditions générales de l'exploitation	16
4.5.1	Cadre actuel de l'exploitation	16
4.5.2	Heures d'exploitation	17
4.5.3	Sécurité	20
4.5.4	Piste en herbe	21
4.5.5	Capacité de la piste	22
4.5.6	Procédures de vol	23
4.5.7	Extension de l'exploitation de l'aire Nord	28
4.5.8	Limiter préventivement l'impact	29
4.5.9	Nouveaux vols long-courriers opérés la nuit par les avions les moins bruyants	31
4.1.10	Diminution des retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00	32
4.6	Exposition au bruit	33
4.6.1	Pronostics	33
4.6.2	Calcul de l'exposition au bruit	35
4.6.3	Courbe de bruit à moyen terme et courbe de bruit à long terme « 2030 »	36
4.6.4	Courbe de bruit PSIA à moyen terme	39
4.6.5	Courbe de bruit à long terme « 2030 »	40
4.6.6	Plan localisés de quartier (PLQ)	42
4.6.7	Bruit admissible	43
4.6.8	Dévaluation foncière	44
4.7	Documentation de l'exposition au bruit	44
4.7.1	Respect du bruit admissible	44
4.7.2	Organes concernés	46
4.7.3	Mesures d'isolation acoustique	50
4.8	Aire de limitation d'obstacles	51
4.9	Périmètre d'aérodrome	53

4.10	Protection de la nature et du paysage	56
4.11	Protection des eaux	59
4.12	Accessibilité terrestre de l'aéroport	60
4.13	Protection de l'air	68
4.14	Autres thèmes	76
4.14.1	Impact économique et vols low cost	76
4.14.2	Secteur France	78
4.14.3	Coûts des pertes	79
4.14.4	Santé	79
4.14.5	Climat	81
4.14.6	Alternatives	82
4.14.7	Points particuliers de l'organisation et de l'exploitation de l'aéroport	84
5	Résultat de la consultation des offices fédéraux	85
6	Coordination avec les plans directeurs cantonaux	86
 Annexes		 87
1	Liste des prises de position issues de la consultation des autorités et de l'information et participation de la population	89
2	Propositions issues de la consultation des autorités et de l'information et participation de la population sur la fiche par installation de l'aéroport de Genève	97

1 Contexte et objet de l'examen

Une procédure par étapes a été choisie tant pour l'élaboration que pour l'adoption du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Dans une première phase, le Conseil fédéral a adopté le 18 octobre 2000 la partie conceptuelle du plan (parties I – IIIB).

Depuis, des fiches sont établies pour chaque aéroport en spécifiant leurs exigences propres (partie III C). L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches par installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés et en tenant compte des plans directeurs cantonaux.

De 2002 à 2018, le Conseil fédéral a adopté les fiches de 56 installations, soit 2 aéroports nationaux, 10 aéroports régionaux, 2 aéroports militaires avec utilisation civile, 36 champs d'aviation et 6 hélicoptères (cf. partie Contenu du plan sectoriel, p. 7).

La partie conceptuelle, les fiches par installation, de même que les rapports explicatifs et rapports d'examen établis pour chaque série de fiches sont publiés sur Internet à l'adresse suivante :

<https://www.bazl.admin.ch/psia>

Ce présent rapport explicatif synthétise l'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève (GE). La fiche se base sur les décisions fixées dans la partie conceptuelle du PSIA adoptée le 18 octobre 2000 et ses adaptations subséquentes. La fiche s'inscrit également dans la vision du *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Ce rapport mentionne en outre que l'aéroport de Genève, en tant qu'aéroport national, représente pour la Suisse une plaque tournante du trafic aérien international. En tant qu'aéroport national, il fait partie des infrastructures aéroportuaires les plus importantes de Suisse et occupe une position centrale dans le système global des transports et pour la desserte internationale de la Suisse. Enfin, la fiche se base sur la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016. Ce document fait état des discussions qui se sont déroulées lors du processus de coordination, initié le 14 mars 2013, relatives à l'exploitation et au développement de l'aéroport à l'horizon 2030. La version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016, avec ses annexes, est disponible sur le site Internet de l'OFAC :

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/securite/infrastructure/aerodromes/aerports-nationaux/aeroport-de-geneve.html>.

Les discussions subséquentes à la version définitive du protocole de coordination, entre la Confédération et le Canton de Genève, ont permis d'aboutir à une solution novatrice en matière d'exposition au bruit et d'élaborer le projet de fiche.

2 Contenu de la fiche par objet

Sur la base de la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016 et des discussions subséquentes entre la Confédération et le Canton de Genève, l'OFAC a élaboré un projet de fiche PSIA. Cette fiche définit le cadre d'exploitation et le développement de l'infrastructure de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030. Elle détermine notamment les points énumérés suivants.

- Le rôle et la fonction de l'aéroport conformément aux principes de la partie conceptuelle du PSIA applicables à l'aéroport de Genève.

- Les conditions générales de l'exploitation.
- Le territoire exposé au bruit, à savoir la courbe de bruit enveloppante, englobant les courbes de bruit du jour et de la nuit pour les valeurs de planification (VP) du degré de sensibilité II (DS II).
- L'aire de limitation d'obstacles, qui correspond au pourtour extérieur des surfaces de limitation d'obstacles (délimitant l'espace aérien qui doit, sauf exception, être dépourvu d'obstacles pour que la sécurité de l'aviation soit assurée), comprenant notamment le plan de la zone de sécurité de mars 1978. A noter que, comme indiqué dans la fiche, ce plan devra être adapté dans le cadre d'une procédure ad hoc.
- Le périmètre d'aérodrome, qui délimite la zone occupée par les installations aéroportuaires. A l'intérieur de ce périmètre d'aérodrome, les installations aéroportuaires sont prioritaires même si d'autres constructions et installations (installations annexes) restent envisageables.

3 Déroulement de la consultation

Le projet de fiche PSIA a fait l'objet d'une première consultation des offices fédéraux du 27 septembre 2017 au 20 octobre 2017. Suite à plusieurs adaptations de ce projet de fiche, l'OFAC et l'ARE ont mené une information et participation de la population suisse et française du 22 novembre 2017 au 8 janvier 2018 et une consultation des autorités suisses et françaises du 22 novembre 2017 au 16 mars 2018. Une conférence de presse a eu lieu le 15 novembre 2017 et l'ensemble des documents ont été publiés à cette date sur le site Internet de l'OFAC. Le 30 novembre 2017, l'OFAC a participé à une séance d'information pour le public, organisée par le Canton de Genève. Les entités suisses suivantes ont pris part à cette large consultation : 2 cantons, 27 communes, 7 sociétés, 7 partis politiques, 39 organisations/associations et 164 personnes privées (71 prises de position individuelles et 93 prises de position standard). En France, les entités suivantes ont participé : la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), 1 Région, 1 Département, 38 communes, 2 groupements de communes, 9 organisations/associations, 47 personnes privées (18 prises de position individuelles, 29 prises de position standard). Au total, l'OFAC a reçu 345 prises de position. L'annexe 1 documente l'origine et le nombre des prises de position et l'annexe 2 compile l'ensemble des propositions issues des prises de position.

Sur la base de l'information et participation de la population ainsi que de la consultation des autorités, le projet de fiche a été ensuite à nouveau adapté en vue de la deuxième consultation des offices fédéraux, organisée du 6 septembre au 21 septembre 2018. Les services fédéraux ont vérifié que la fiche par installation de l'aéroport de Genève coïncidait avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elle n'était pas incompatible avec leur conception et plan sectoriel existants au sens de l'art. 13 LAT. Les résultats sont également récapitulés ci-après.

4 Traitement des demandes issues de la consultation des autorités ainsi que de l'information et participation de la population

Les différentes demandes formulées durant la consultation des autorités ainsi que lors de l'information et participation de la population sont traitées par thématiques dans les chapitres suivants. Chaque thématique expose dans un premier temps les diverses demandes issues de la consultation. Il s'ensuit une analyse de celles-ci et la manière dont elles sont traitées dans la fiche PSIA. Le cas échéant, les modifications apportées à la fiche PSIA sont signalées à la fin de chaque chapitre. Le texte souligné (exemple) correspond au texte modifié de la fiche PSIA. Les parties de texte supprimées de la fiche PSIA sont barrées (~~exemple~~).

4.1 Procédure et documents

4.1.1 Procédure

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Un certain nombre de communes, d'associations et de personnes privées considèrent que la consultation a été trop courte et concentrée sur les fêtes de fin d'année.

Des demandes sont également adressées pour suspendre le processus d'adoption de la fiche PSIA dans l'attente des résultats de la votation cantonale populaire relative à l'initiative « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » qui aura lieu en 2019 ou alors jusqu'à ce que le règlement d'exploitation prenne notamment en considération des mesures contraignantes visant à limiter les nuisances de bruit et de pollution de l'air. Il est également exprimé l'opinion qu'il est prématuré de soumettre la fiche PSIA pour consultation avant que les décisions dont le statut est en « coordination en cours » dans la fiche PSIA ne soient résolus ou que la décision concernant la procédure CRINEN (Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, aujourd'hui remplacée dans ses attributions par le Tribunal administratif fédéral, TAF) ne soit rendue.

Il est relevé que des points majeurs sont occultés, comme l'impact sur la santé et les apprentissages des enfants soumis au bruit, le changement climatique et la perte de valeur foncière. Il est également demandé par une personne privée qu'un nouveau processus PSIA soit entamé et respecte les désirs de sécurité et de protection de la population ainsi que le principe selon lequel « les frais de prévention et de réparation soient à la charge de ceux qui les causent ».

Il est également fait mention d'un déficit démocratique, les courbes de bruit précises par tranches horaires n'étant pas à disposition dans le cadre de la consultation. Il est aussi fait état de difficultés pour la société civile d'avoir eu accès aux informations au cours du processus PSIA.

Une association et une personne privée mentionnent que l'adresse pour l'envoi des observations sur le projet de fiche PSIA ne figurait nulle part.

Un certain nombre d'associations demande pour quelle raison elles n'ont pas été invitées à la séance d'information sur le projet de fiche PSIA du 20 novembre 2017 à Genève dédiée aux associations. Concernant la séance d'information publique du 30 novembre 2017 à l'aéroport de Genève, il est demandé pour quelle raison les associations n'ont pas eu droit à la parole.

Plusieurs communes françaises revendiquent d'être associées comme partie prenante à part entière dans l'élaboration de la fiche PSIA; à défaut, elles refusent le survol illégitime du territoire de leur commune, « non voisin de l'aéroport » comme mentionné dans l'accord du 22 juin 2001 et en vertu de l'article 3.1 de cet accord qui stipule que « le présent accord ne porte aucun préjudice à la souveraineté entière et exclusive de la France sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, ni à sa compétence d'exercer ses prérogatives en ce qui concerne la sécurité et la défense de son espace aérien national » (*Accorde entre l'Etat français et la Confédération suisse relatif à la délégation consentie par la France à la Suisse pour la fourniture des services de la circulation aérienne dans une partie de l'espace aérien français, 2001*).

Une association française regrette le manque de discussions préalables à l'établissement du projet de fiche PSIA avec les autorités françaises chargées de protéger les populations, selon les normes environnementales européennes et françaises.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Une conférence de presse a été organisée à l'aéroport de Genève le 15 novembre 2017, date à laquelle l'ensemble de la documentation concernant le projet de fiche PSIA a été mis à disposition sur le site Internet de l'OFAC. L'invitation à l'information/participation de la population a été publiée dans la Feuille fédérale (FF) du 21 novembre 2017 ainsi que dans les feuilles cantonales et communales. Le délai pour faire parvenir ses observations a été fixé au 8 janvier 2018; cette durée est conforme à l'art. 19 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1). Les fêtes judiciaires selon l'art. 22a de la loi fédérale sur la procédure administrative du 20 décembre 1968 (RS 172.021) ont été pris en compte.

Le projet de fiche PSIA se base sur la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016, coordonné entre les autorités compétentes. La fiche PSIA doit permettre de fixer une sécurité juridique pour l'aéroport de Genève, dernier aéroport national à se doter d'une fiche PSIA. A ce titre, il n'y a pas de raison légitime pour suspendre le processus. La suite à donner pour les décisions dont le statut est en « coordination en cours » dans la fiche PSIA, ainsi que la décision à rendre avec la procédure CRINEN et la modification du règlement d'exploitation, découleront de l'adoption de la fiche. En effet, la fiche PSIA aborde les thématiques au niveau de l'aménagement du territoire; la mise en œuvre concrète des mesures et projets de développement fera l'objet de procédures administratives dès lors que la fiche PSIA, cadre du développement, aura été adoptée.

Comme la fiche PSIA est un instrument d'aménagement du territoire, les deux courbes de bruit représentées dans le projet de fiche sont les courbes de bruit enveloppantes, englobant les courbes de bruit du jour et de la nuit pour les valeurs de planification (VP) du degré de sensibilité II (DS II); ces courbes sont déterminantes pour la mise en zone à bâtir uniquement. Le bruit admissible, selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) sera fixé après l'adoption de la fiche; il sera mis à l'enquête publique et fixé dans le cadre d'une procédure administrative fédérale déterminante. Ce bruit admissible devra être égal ou inférieur à la courbe de bruit PSIA à moyen terme fixée en l'état de « coordination réglée ». Le bruit admissible tient compte du principe de prévention et implique l'octroi d'allègements de la part du DETEC. Ces courbes de bruit sont également déterminantes pour délivrer les permis de construire. C'est dans le cadre de la fixation du

bruit admissible que le bruit selon les différentes plages horaires selon l'annexe 5 de l'OPB seront précisées.

Durant le processus de coordination, cinq séances d'information aux communes ont été organisées par le Canton de Genève (12 janvier 2015, 2 mars 2015, 4 mai 2015, 29 septembre 2015 et 10 décembre 2015). Dans le cadre de la large consultation sur le projet de fiche PSIA, l'OFAC a transmis, sur demande, les courbes de bruit enveloppantes des différents degrés de sensibilité (DS). En outre, l'ensemble des documents a été mis à disposition dans les lieux de consultation tels que décrits dans la Feuille fédérale (FF) du 21 novembre 2017 et les feuilles officielles cantonales ou communales. Des informations complémentaires liées au projet de fiche PSIA ont été transmises sur demande.

L'adresse pour transmettre les observations était indiquée dans la Feuille fédérale et les publications cantonales et communales, de même que sur le site Internet de l'OFAC où figurent les procédures de participation publique.

La séance d'information du 20 novembre 2017 dédiée aux associations a été organisée par le Canton de Genève; l'OFAC n'y a pas participé. Lors de la séance d'information publique du 30 novembre 2017, organisée par le Canton de Genève, il a été expliqué en séance de laisser la parole aux personnes privées, les associations ayant eu l'opportunité de poser leurs questions lors de la séance du 20 novembre 2017 dédiée aux associations.

Enfin, le processus d'élaboration d'une fiche PSIA est conçu en deux étapes. La première étape est le processus de coordination qui englobe plusieurs discussions, menées entre les différentes autorités concernées, qui aboutissent à un protocole de coordination. C'est une étape informelle pour laquelle il n'existe juridiquement aucun droit à une participation. La deuxième étape consiste en la préparation, sur la base dudit protocole, d'un projet de fiche par objet, soumis à consultation des autorités concernées de même qu'à l'information/participation de la population. C'est dans le cadre de cette deuxième étape qu'est donnée la possibilité de s'exprimer sur le projet de fiche PSIA et d'adresser une prise de position.

L'accord entre l'Etat français et la Confédération suisse relatif à la délégation consentie par la France à la Suisse pour la fourniture des services de la circulation aérienne dans une partie de l'espace aérien français de 2001, mentionné dans diverses prises de position, est distinct du processus d'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève. L'article 7 « Protection de l'environnement » de cet accord, modifié le 25 novembre 2016, définit la concertation entre la France et la Suisse pour les questions relatives aux impacts environnementaux de l'aviation civile (en particulier les nuisances sonores et la qualité de l'air).

4.1.2 Documents

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Certaines prises de position mentionnent que la représentation des courbes de bruit fixées dans la fiche PSIA, de même que celles représentées sur le site Internet <https://map.geo.admin.ch>, ne sont pas assez précises. Il est également fait état que les procédures de départ dites « KONIL » ne sont pas visibles sur l'empreinte de bruit de la fiche PSIA (« il n'y a aucune trace du virage à droite alors que cette trajectoire est pourtant utilisée régulièrement »).

Un parti politique et des associations demandent que soient publiées sur un même plan les courbes 2009, 2016, 2019 et 2030, calculées sur la même méthode, avec, pour chacune, la mention de leur surface.

Plusieurs autorités françaises demandent les données nécessaires afin d'établir l'impact de l'exposition au bruit selon les méthodes habituellement employées en France.

Deux personnes privées demandent que le territoire du Bas-Chablais figure dans l'analyse et les cartes de bruit de la fiche PSIA.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Les deux courbes de bruit représentées dans le projet de fiche PSIA sont les courbes de bruit enveloppantes, englobant les courbes de bruit du jour et de la nuit pour les valeurs de planification (VP) du degré de sensibilité II (DS II); ces courbes sont déterminantes pour la mise en zone à bâtir uniquement. Comme ces courbes de bruit sont utilisées au niveau de l'aménagement du territoire, et contraignantes entre autorités et l'exploitant, une marge d'appréciation doit subsister. En revanche, le bruit admissible, qui sera fixé après l'adoption de la fiche PSIA, sera une courbe représentée précisément. Il devra être égal ou inférieur à la courbe de bruit PSIA à moyen terme fixée en l'état de « coordination réglée ». C'est dans le cadre de la fixation du bruit admissible que seront définies les parcelles concernées.

Au niveau de la carte d'exposition au bruit élaborée pour la fiche PSIA, seules les courbes utilisées en aménagement du territoire et liantes entre autorités sont représentées. Ces courbes correspondent à un pronostic, contrairement aux courbes de bruit des années 2009 et 2016 qui représentent l'exposition au bruit effective pour chacune de ces années.

Concernant la surface impactée par les courbes de bruit, dont un parti politique et des associations demandent qu'elles soient mentionnées sur les cartes, il convient de préciser que, au niveau de la planification, l'information qui importe concerne les zones potentiellement touchées par l'exposition au bruit; la surface totale touchée par l'exposition au bruit n'est pas pertinente dans ce contexte.

Concernant les demandes des données liées à l'exposition au bruit nécessaires pour la France, ces données ont été modélisées afin qu'elles puissent être utilisées selon la méthode française. Elles ont été transmises par l'OFAC auprès de la DGAC en date du 6 juin 2018.

Pour ce qui est des prises de position demandant que le territoire du Bas-Chablais figure dans l'analyse et les cartes de bruit de la fiche PSIA, ces courbes de bruit PSIA sont représentées en entier, sur territoire suisse et français. La région du Bas-Chablais en France est touchée à sa marge par les deux courbes de bruit de la fiche PSIA. Il n'y a pas d'analyse plus spécifique à mener à ce sujet.

4.2 Acceptation générale / rejet de l'adoption de la fiche PSIA

L'annexe 2 fait état de l'acceptation ou du rejet de l'adoption de la fiche PSIA; il s'agit d'une approximation. En effet, seules les prises de position qui expriment un avis jugé explicite sur la question ont été comptabilisées.

4.3 Pondération des différents intérêts

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des communes, des partis politiques, plusieurs associations et des personnes privées considèrent qu'il y a un déséquilibre entre les trois dimensions du développement durable (environnement, social et économie) et que la fiche PSIA privilégie un développement économique et quantitatif, ce qui est incohérent avec le principe du développement durable.

Il est demandé que la fiche PSIA fixe des valeurs précises contraignantes et non des objectifs. En outre, une pesée des intérêts entre les différents aspects économiques, les impacts sociaux et environnementaux doit être mentionnée dans les décisions de la fiche PSIA, sur la base d'indicateurs chiffrés.

D'autres demandes sont faites pour que les thèmes de l'aménagement du territoire, du climat et de la santé notamment soient traités dans la fiche PSIA.

Plusieurs communes, partis politiques, associations et personnes privées considèrent que la fiche PSIA ne prend pas en compte plusieurs textes législatifs concernant la protection des habitants au niveau de la santé, de l'air et du climat.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Concernant les prises de position au sujet du développement durable, les décisions inscrites dans la fiche PSIA représentent un équilibre entre la nécessité de disposer d'un aéroport performant et le souci de limiter au maximum les nuisances du trafic aérien pour la population et l'environnement. Comme mentionné dans le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* sur le thème du développement durable et de l'aviation, « les trois dimensions et les nécessités qui en découlent sont conflictuelles à différents niveaux (régional, national, international). La question de la conciliation de ces intérêts contradictoires traverse pratiquement tous les arbitrages et toutes les décisions en matière de politique aéronautique. Il est dès lors essentiel d'identifier, de soupeser et de concilier les impacts sur les trois dimensions du développement durable à tous les échelons et pour toute décision importante tout en sachant que des priorités devront être nécessairement fixées. Le degré de réalisation des objectifs en matière de développement durable pour l'aviation fait l'objet d'un contrôle périodique » (page 1706); pour le surplus, se référer au document *Développement durable dans le transport aérien*, Infras, étude actualisée en 2015.

Concernant les prises de position demandant que la fiche PSIA fixe des valeurs précises contraignantes et non des objectifs, il est à rappeler que la fiche PSIA est un instrument d'aménagement du

territoire qui fixe le cadre pour l'exploitation et le développement de l'aéroport à l'horizon 2030. A ce niveau, le cadre général doit être défini afin que l'aéroport puisse être en mesure de répondre à sa fonction d'aéroport national à l'horizon 2030. Les décisions fixées dans la fiche PSIA ne correspondent pas à des objectifs à atteindre mais doivent rendre possible, au niveau de l'aménagement du territoire, l'évolution pronostiquée à l'horizon 2030. Il n'y a ainsi pas de valeurs contraignantes à fixer.

Plusieurs prises de position demandent que les thèmes de l'aménagement du territoire, du climat et de la santé notamment soient traités dans la fiche. Dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA, la coordination s'est voulue exhaustive dans les seize thématiques abordées dans le cadre du processus de coordination. Les thématiques qui ont été abordées sont principalement déterminantes pour la coordination des impacts territoriaux (Rôle, but et fonction de l'installation; Exploitation; Rôle économique et social; Prestations de trafic; Exposition au bruit; Utilisation du sol; Protection de l'air et climat; Infrastructure, bâtiments; Accès routier, raccordement aux transports publics; Périmètre d'aérodrome; Détente, loisirs, tourisme; Limitation d'obstacles; Prévention des accidents majeurs; Protection de la nature et du paysage; Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines; Agriculture). Ces éléments sont pour la plupart repris dans la fiche PSIA. Les thèmes de l'aménagement du territoire et du climat ont donc fait l'objet de discussions. Concernant les impacts sur la santé, ceux-ci sont sous-jacents à la fixation des valeurs limites d'immissions (en matière de bruit et de pollution de l'air) appliqués pour élaborer la fiche PSIA. Ces valeurs limites d'immissions ne font pas l'objet de la consultation du projet de fiche de l'aéroport de Genève.

Pour répondre aux prises de position considérant que la fiche PSIA ne prend pas en compte plusieurs textes législatifs concernant la protection des habitants au niveau de la santé, de l'air et du climat, les éléments suivants sont développés. Au niveau légal, selon 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 se fonde sur les objectifs et exigences généraux énoncés dans la partie conceptuelle 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. Enfin, la fiche PSIA de l'aéroport de Genève s'inscrit dans la politique décrite dans le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. La fiche PSIA se base sur la législation en vigueur pour l'ensemble des thématiques qui ont été abordées. Elle respecte ainsi les textes législatifs, au niveau national et international.

Les thématiques liées à la protection de l'air, à la santé ainsi qu'au climat sont développées dans les chapitres suivants 4.13 *Protection de l'air*, 4.14.4 *Santé* et 4.14.5 *Climat*.

4.4. Rôle et fonction de l'installation

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

L'aéroport de Genève est un aéroport national. Constituant un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et du système de transport national et international, il est voué avant tout au trafic aérien européen et aux vols intercontinentaux répondant aux nécessités régionales.

L'aéroport doit pouvoir se développer de manière à répondre à la demande du trafic aérien dans le respect des principes du développement durable. Les décisions suivantes sont conformes à ces prescriptions.

L'aéroport 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.

La première priorité revient au trafic de ligne. L'aéroport est libre d'offrir d'autres types de trafic dans la limite de ses capacités, avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR).

Demands issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des communes, des associations et des personnes privées demandent que l'implantation urbaine de l'aéroport de Genève soit prise en compte. La formulation suivante est en outre proposée :

« L'aéroport de Genève est un aéroport national urbain et proche de la France ».

Skyguide est d'avis que les caractéristiques transfrontalières de l'aéroport pourraient être davantage soulignées et il pourrait être mentionné qu'une partie de l'espace aérien étranger est nécessaire aux opérations de l'aéroport. La Communauté de communes du Pays de Gex va dans le même sens concernant l'intégration de la dimension internationale et de la proximité immédiate avec le territoire français.

Il est également demandé que soit précisé le sens des « nécessités régionales » auxquelles il est fait référence concernant le réseau du trafic aérien de l'aéroport de Genève.

Concernant la demande du trafic aérien auquel l'aéroport doit répondre, il est demandé de modifier la phrase de la manière suivante : *« L'aéroport doit pouvoir se développer ~~de manière à répondre à la demande du trafic aérien~~ dans le respect des principes du développement durables »*. Une association demande de mettre en place une stratégie de « maîtrise de la demande » du trafic aérien, initiée et surveillée par les pouvoirs publics, mais portée et réalisée par l'AIG.

Une association et des personnes privées demandent que le « respect des principes du développement durable » soit complété par *« le respect des principes du développement durable et la prise en compte de l'impact des nuisances sur les riverains priment sur toute autre considération »*. Il est également proposé la modification suivante : *« Les étapes d'extension requises sont doivent être engagées en temps utile et optimisées et sont soumises à l'approbation des autorités cantonales »*. Le terme « optimisé » devant être explicité ou alors supprimé.

Concernant l'ordre de priorité du trafic aérien, l'ajout suivant est demandé : *« La première priorité revient au trafic de ligne [...] avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR). Les nuisances subies par les riverains seront dans tous les cas prises en compte et réduites au minimum »*.

Une organisation demande que l'AIG doive continuer d'accueillir les vols non-commerciaux IFR et VFR mais qu'il ne soit pas libre de choisir d'offrir d'autres types de trafic que le trafic de ligne. Une autre organisation estime que le rôle et la fonction de l'installation doit être libellé de manière à reconnaître la situation particulière de l'aviation d'affaires à Genève. Un parti politique, plusieurs associations et des personnes privées demandent de remplacer le dernier paragraphe par le texte suivant : « La première priorité revient aux liaisons nécessaires à l'économie locale. L'aéroport est libre d'offrir d'autres liaisons tout en respectant la limite des nuisances admises par la présente fiche ».

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Concernant les diverses demandes de spécifier et de prendre en compte l'implantation urbaine de l'aéroport, il est à noter que le statut de chaque aérodrome en Suisse est fixé selon la partie conceptuelle du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) du 18 octobre 2000 qui définit les catégories suivantes : aéroports nationaux, aérodromes régionaux, aérodromes militaires avec utilisation civile, champs d'aviation, héliports et terrains d'atterrissage. En Suisse, le statut d'aéroport « urbain » n'est donc pas défini. Le statut de l'aéroport de Genève fixé dans le PSIA correspond à celui d'un aéroport national et constituant, avec les aéroports de Zurich et Bâle-Mulhouse, le réseau des aéroports nationaux. La directive européenne EU (2002/30/CE), adoptée en son temps par la Suisse, contenait une définition pour les « aéroports urbains » qui avaient notamment comme caractéristique d'avoir une longueur de piste pas plus longue que 2000 mètres. L'aéroport de Genève n'entrait donc pas dans cette définition. Cette directive a été remplacée par la directive EU 598/2014/CE ; cette dernière ne contient plus de définition pour les « aéroports urbains ». Comme mentionné dans la fiche A20 du Plan directeur du canton de Genève, « la localisation de l'aéroport, très proche d'un centre urbain, est un atout mais également une contrainte en matière d'aménagement du territoire ». L'élaboration de la fiche PSIA a tenu compte de cette localisation en visant un équilibre entre la nécessité de disposer d'un aéroport performant et le souci de limiter au maximum les nuisances du trafic aérien pour la population et l'environnement. Afin de souligner la prise en compte de l'implantation urbaine de l'aéroport de Genève, la partie « Décision » de la fiche PSIA sera modifiée de la manière suivante : « L'aéroport 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 ».

Plusieurs prises de position sont de l'avis que les caractéristiques transfrontalières de l'aéroport pourraient être accentuées. A cet égard, même si une partie de l'espace aérien français est nécessaire pour l'exploitation de l'aéroport de Genève, la fiche PSIA souligne que l'aéroport de Genève est une installation helvétique et se situe entièrement en territoire suisse afin de le distinguer de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, fruit d'une convention passée entre la France et la Suisse et possédant une forme d'organisation binationale. L'aéroport de Bâle-Mulhouse est situé entièrement sur territoire français. Afin d'intégrer les liens établis avec la France, la fiche PSIA sera modifiée de la manière suivante : « L'aéroport de Genève est un aéroport exclusivement helvétique entièrement en territoire suisse ; une partie de l'espace aérien français est nécessaire aux opérations de l'aéroport ». L'impact de

l'aéroport de Genève sur le territoire français est reconnu, raison pour laquelle les autorités et la population françaises ont été invitées à se prononcer sur le projet de fiche PSIA.

Certaines prises de position demandent des précisions sur le sens des « nécessités régionales » dont il est fait mention dans la fiche. Les « nécessités régionales » pour l'aéroport de Genève correspondent à la demande en trafic aérien au niveau de l'échelon régional. La fonction de chaque aéroport est dépendante de son contexte. Par exemple, la fonction de l'aéroport de Zurich est différente; cet aéroport doit pouvoir assumer son rôle comme l'une des grandes plateformes aéroportuaires européennes du trafic aérien mondial.

Plusieurs prises de position demandent de supprimer le passage relatif au fait que l'aéroport doit répondre à la demande du trafic aérien. Or, le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* considère 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. Dans ce contexte, ils doivent pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes. Dans le cas de l'aéroport de Genève, une solution a été trouvée afin de permettre à l'aéroport à la fois de se développer tout en prenant en compte la protection de la population (voir également le chapitre 4.6 *Exposition au bruit*). En ce sens, la formulation suivante proposée « le respect des principes du développement durable et la prise en compte de l'impact des nuisances sur les riverains priment sur toute autre considération » ne peut être retenue. En effet, la solution trouvée consiste en une pesée des intérêts qui vise un équilibre tenant notamment compte des intérêts des riverains.

Le principe concernant le devoir de l'aéroport d'offrir « une infrastructure performante et dont les étapes d'extension requises doivent être engagées en temps utile et optimisées » est ancré dans la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000; ce principe est rappelé dans la fiche PSIA de l'aéroport de Genève mais ne fait pas l'objet de la consultation. En ce sens, la demande de modifier ce principe ne peut être reprise. Dans tous les cas, il est entendu par « optimisé » d'exploiter les infrastructures de la manière la plus efficiente.

Pour ce qui est de l'ordre de priorité des différents trafics, il est déjà inscrit dans la fiche PSIA que le développement de l'aéroport doit se faire dans le respect des principes du développement durable. Ce principe général n'est pas mentionné pour chaque décision. En ce sens, la proposition suivante « La première priorité revient au trafic de ligne [...] avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR). Les nuisances subies par les riverains seront dans tous les cas prises en compte et réduites au minimum » n'est pas reprise.

Plusieurs prises de position abordent le sujet de l'ordre de priorité du trafic aérien. Concrètement, la première priorité revient au trafic de ligne; il est laissé une marge de manœuvre à l'aéroport pour offrir d'autres types de trafic dans la limite de ses capacités, i.e. en-dehors des heures de pointe, avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR).

Concernant l'aviation d'affaires, il est à noter qu'elle peut revêtir diverses formes et n'est pas une catégorie de vol en tant que telle. Comme inscrit dans la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000, c'est bien les vols de ligne qui ont la première priorité sur les aéroports nationaux. Le critère retenu se base sur le type de trafic, et non sur un principe économique selon lequel « la priorité revient aux liaisons nécessaires à l'économie locale ». Pour le surplus, il est à rappeler le rôle national

de l'aéroport de Genève. Dans tous les cas, l'aéroport doit respecter la limite du bruit du trafic aérien maximal telle que fixée dans la fiche PSIA. Sur la base des explications ci-dessus, les propositions de modification concernant les questions liées à l'ordre de priorité et des différents types de trafic ne sont donc pas reprises.

Considérant tout ce qui précède, le projet de fiche PSIA du 15 novembre 2017 est modifié de la manière suivante :

Partie « Situation initiale » :

« L'aéroport de Genève est un aéroport exclusivement helvétique entièrement en territoire suisse ; une partie de l'espace aérien français est nécessaire aux opérations de l'aéroport ».

Partie « Décision »

L'aéroport 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.

4.5 Conditions générales de l'exploitation

4.5.1 Cadre actuel de l'exploitation

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

L'exploitation se poursuit dans le cadre d'exploitation actuel.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Un parti politique, plusieurs associations et des personnes privées contestent la poursuite du cadre d'exploitation actuel. Ils demandent que le recours de 2001 contre l'approbation du règlement d'exploitation actuellement en vigueur soit pris en considération, qu'il soit tenu compte dans la fiche PSIA des remarques contenues dans la prise de position de l'association CARPE et que la fiche impose que le règlement d'exploitation soit modifié dès l'adoption de la fiche.

Ils considèrent également que la poursuite du cadre d'exploitation laisse supposer un maintien des taxes actuellement en vigueur ; il est demandé une augmentation des taxes pour qu'elles soient réellement incitatives (surtaxe bruit, taxe sur les retards, surtaxe de pollution, taxe sur le CO₂, rendre la compensation climat obligatoire).

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

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 23¹ (CRINEN III). Les questions soulevées dans le cadre de CRINEN I ont trouvé des développements dans le cadre du processus PSIA (voir chapitre 4.5.6 *Procédures de vol*). Comme indiqué dans la décision du 18 septembre 2012 de l'OFAC de suspendre la procédure CRINEN I, cette procédure sera reprise après l'adoption de la fiche PSIA. La procédure CRINEN II est quant à elle encore en cours. Concernant CRINEN III, 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 23¹ 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 Tribunal administratif fédéral (TAF) par arrêt du 5 mai 2015 (*Tribunal administratif fédéral, arrêt du 5 mai 2015, Aéroport international de Genève; décision sur la faisabilité opérationnelle d'une approche segmentée par la piste 23, A-5411/2012*).

Les propositions formulées dans le cadre de la large consultation sur le projet de fiche PSIA font l'objet d'une évaluation dans le présent rapport explicatif. Suite à l'adoption de la fiche, l'aéroport de Genève sera amené à modifier son règlement d'exploitation compte tenu des décisions fixées dans la fiche PSIA, concernant notamment l'inscription de la restriction des trois vols long-courriers potentiels planifiés après 22h00. L'intégration de cette restriction dans le règlement d'exploitation est fixée dans la partie « Décisions » de la fiche PSIA.

Concernant les redevances, la fiche PSIA demande à l'exploitant « que les émissions de bruit et de substances polluantes soient limitées à la source, ainsi qu'en optimisant les flux de trafic et les procédures d'exploitation, en instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants ». Le principe des redevances incitatives est donc fixé dans la fiche PSIA. Le montant des redevances à proprement parler est fixé en marge du processus PSIA et doit respecter notamment l'art. 39 de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0) et l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires (RS 748.131.3). Pour information, les redevances concernant le bruit des aéronefs ont été augmentées de 120 % en moyenne le 1^{er} janvier 2018 à l'aéroport de Genève.

4.5.2 Heures d'exploitation

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Les heures d'exploitation correspondent à celles qui sont décrites à l'art. 39 ss de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA).

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des communes, des partis politiques, des associations et des personnes privées demandent un couvre-feu total de 23h00 à 6h00, garantissant 7 heures de sommeil pour les riverains, comme c'est le cas à l'aéroport de Zurich. D'ici 2030, il est demandé 8 heures de sommeil tel que recommandé par

¹ Dans la nuit du 12 au 13 septembre 2018, la piste de l'aéroport de Genève a changé de nom. Elle ne s'appelle plus 23/05 mais 22/04.

l'OMS. Ces prises de position demandent également que la non-utilisation de la tranche horaire de 5h00 à 6h00 soit inscrite dans la partie « Décision » de la fiche PSIA.

D'autres communes demandent un couvre-feu de 22h00 à 6h00 pour les décollages et de 23h00 à 6h00 pour les atterrissages.

Une association demande que les heures d'exploitation soient de 6h30 à 23h00 du lundi au vendredi et de 7h00 à 23h00 le samedi et dimanche.

Plusieurs propositions sont faites pour que seuls les avions les moins bruyants soient autorisés pour les tranches horaires 6h00-8h00, 20h00-23h00 ou 22h00-23h00.

Une compagnie aérienne explique que si la fermeture de l'aéroport devait intervenir plus tôt en soirée suite aux nouvelles restrictions sur les courbes de bruit, les compagnies aériennes, principalement celles basées sur le site, pourraient rencontrer de réelles difficultés opérationnelles pouvant avoir de graves conséquences sur leur rentabilité. Cette compagnie demande à ce que les autorités aéroportuaires puissent avoir la possibilité de repousser l'heure de fermeture nocturne en cas d'incident opérationnel majeur (fermeture de piste suite à un incident ou problèmes météorologiques sévères). Elle précise ne pas avoir de problème particulier avec la restriction de non-utilisation de la tranche horaire 5h00-6h00 si une disponibilité pour le rapatriement d'avions n'ayant pu rentrer avant le couvre-feu soit garantie.

Une association et des personnes privées demandent de remplacer le 1^{er} paragraphe de la partie « Décisions » par la phrase suivante : « L'exploitation prend en compte le caractère urbain de l'aéroport de Genève et respecte le sommeil des riverains. Les heures d'exploitation sont comprises entre 6h00 et 23h00 du lundi au dimanche, toute l'année. La tranche 22h00-23h00 est utilisée avec parcimonie. La possibilité d'utiliser la troisième heure de la nuit (5h00-6h00) est supprimée ».

Des surtaxes bruit après 22h00 véritablement dissuasives sont demandées pour les vols retardés.

Deux associations expliquent l'importance de la tranche horaire 22h00-24h00 pour les compagnies aériennes basées à Genève et qui doivent rapatrier une partie de leur flotte en fin de journée. Une de ces associations est d'avis qu'il est en outre nécessaire de maintenir la possibilité exceptionnelle d'atterrir entre 24h00 et 00h30.

Plusieurs communes françaises refusent l'autorisation donnée pour la planification de vols de nuit de 22h00 à 24h00 et demandent que soit établi un couvre-feu pour cette période.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

En matière d'heures d'ouverture des aéroports nationaux, le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* indique que « de nouvelles limitations des heures d'ouverture des aéroports nationaux ne devraient entrer en ligne de compte que lorsque des périodes de repos nocturne plus étendues que ce que pratique la Suisse s'imposeront en Europe » (page 1743).

De plus, l'aéroport de Genève est essentiellement un aéroport de type « point à point », et non une plaque tournante de correspondance (« hub ») comme c'est le cas à Zurich. Cela signifie que l'essentiel des passagers (environ 95 %) sont des passagers dits « locaux » qui prennent l'avion au départ de

Genève ou pour se rendre dans la région. Seule une très faible proportion de voyageurs transite par Genève entre deux avions.

Nonobstant une offre de vols long-courriers non négligeable depuis Genève, la majorité du trafic se fait vers des villes européennes, soit comme destination finale, soit pour y prendre une correspondance vers une autre destination en Europe ou outre-mer (vols intercontinentaux). Les vols à destination des plateformes européennes de correspondance sont planifiés de manière à coïncider avec les « vagues » de trafic des compagnies sur leur plateforme de correspondance respective (Swiss à Zurich, Air France à Roissy Charles de Gaulle, British Airways à Londres Heathrow, etc.). Les horaires et les fréquences de ces vols d'apport vers les hubs ou de retour vers Genève sont conçus afin d'offrir le meilleur service aux voyageurs, en optimisant notamment le temps de transit sur les aéroports de correspondance. C'est dans cette perspective que les vols d'apport tôt le matin et de retour en fin de soirée sont importants et c'est à cette fin que la plupart des compagnies de réseaux étrangers opèrent des « night stops » à l'aéroport de Genève, de manière à desservir au mieux les vols long-courriers au départ de leur plateforme d'échange respective.

Dans les cas des compagnies aériennes ayant une base opérationnelle à Genève (easyJet, Swiss), le schéma est différent. Il s'agit avant tout d'utiliser au mieux la flotte et les équipages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport, en planifiant selon les destinations desservies trois ou quatre rotations quotidiennes par avion. Ceci implique logiquement un départ le plus tôt possible (dès 6 heures du matin) et un retour aux environs de 22 heures ou 23 heures, avec la possibilité de pouvoir rapatrier en fin de soirée les avions en retard sur leur horaire planifié.

Plusieurs prises de position demandent que seuls les avions les moins bruyants puissent être exploités pour certaines tranches horaires. Si ces restrictions seraient certes bénéfiques pour les riverains, il s'avère, selon le principe général de la proportionnalité, que ces restrictions sont disproportionnées en regard des contraintes notamment opérationnelles et économiques qu'elles engendreraient pour l'exploitation pérenne de l'aéroport de Genève. Ce dernier étant lié aux autres aéroports mondiaux par son réseau de lignes aériennes, de telles restrictions entraveraient de manière conséquente son exploitation et son développement. Au niveau du renouvellement de la flotte, bénéfique pour les riverains, il est du ressort des compagnies aériennes. Si l'exploitant de l'aéroport de Genève n'a donc pas de maîtrise directe sur ce renouvellement, il peut néanmoins le favoriser avec des redevances incitatives. Ces redevances incitatives sont exigées à l'exploitant dans la partie « Décision » de la fiche PSIA : *« Il convient de limiter préventivement l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement selon les principes du droit de l'environnement. Les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables. Concrètement, les émissions de bruit et de substances polluantes doivent être limitées à la source, ainsi qu'en optimisant les flux de trafic et les procédures d'exploitation, en instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants. Sur le plan de l'infrastructure, les possibilités de progrès techniques doivent être mises en vigueur, dès qu'elles sont applicables »*. La fiche PSIA exige donc, auprès de l'exploitant de l'aéroport, de favoriser le renouvellement de la flotte.

Plusieurs prises de position demandent que les heures d'exploitation soient modifiées en vue de respecter 8 heures nocturnes telles que recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Concrètement, les 8 heures nocturnes font face à une multitude de sources de bruit, dont le trafic aérien en fait partie. A titre de comparaison au niveau de la Suisse, et selon *Rapport 2016 sur*

la politique aéronautique de la Suisse, « 27 000 personnes résident dans des zones où les valeurs limites d'immission liées au trafic aérien sont dépassées durant la journée, contre plus de 1,2 million de personnes pour le trafic routier et 70 000 pour le trafic ferroviaire, tandis que 57 000 personnes sont concernées par le dépassement des valeurs limites la nuit (entre 22h00 et 23h00) lié à l'aviation contre 700 000 personnes pour le trafic routier et 140 000 pour le trafic ferroviaire » (page 1716). Au-delà de ces résultats, le rapport indique qu'il « s'agit de réduire encore davantage les nuisances sonores causées par le trafic aérien. La Confédération attend de l'industrie qu'elle mette en œuvre des mesures de réduction supplémentaires. Les dépassements des valeurs limites d'immission pour le bruit du trafic aérien sont en principe à éviter ou devraient être admis uniquement sur la base d'une pesée soigneuse des intérêts et pour les aérodromes dont le trafic aérien revêt un intérêt public » (page 1716). L'aéroport national de Genève revêt un intérêt public ; un dépassement des valeurs limites peut donc être admis.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les heures d'exploitation telles que présentées dans la fiche PSIA sont conformes aux heures limites définies par la législation suisse à l'art. 39 ss OSIA. Les heures d'exploitation fixées dans cette ordonnance ne font pas l'objet de la consultation sur le projet de fiche PSIA.

Concernant la demande d'instaurer des surtaxes bruit véritablement dissuasives après 22h00 pour les vols retardés, l'aéroport de Genève a augmenté au 1^{er} janvier 2018 de 120 % en moyenne les taxes liées au bruit des aéronefs. Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 6h00, une redevance incitative additionnelle (en plus de la redevance bruit) est perçue par l'AIG pour les avions à réaction, ainsi que pour les avions à hélice d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg. La surtaxe de bruit additionnelle est modulée en fonction du bruit (classe de bruit) et de l'heure du décollage. Le détail des redevances appliquées à l'aéroport de Genève est accessible sur son site Internet. Le produit de ces redevances est affecté au fond environnement.

Pour ce qui est des heures d'exploitation entre 05h00 et 06h00, l'AIG a confirmé dans le cadre du processus de coordination 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 cours du processus, le Conseil d'Etat genevois s'est également positionné pour le maintien des heures d'exploitation actuelles.

Pour les raisons évoquées ci-dessus, les heures d'exploitation de l'aéroport de Genève ne sont pas modifiées.

4.5.3 Sécurité

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

L'aéroport est exploité de manière à ce que la sécurité soit garantie en permanence. Les normes et directives nationales et internationales sont mises en œuvre en tenant compte des caractéristiques de l'aéroport.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Un parti politique, des associations et des personnes privées demandent que soit précisée la notion de sécurité en faisant explicitement référence à la sécurité des passagers, des employés, des riverains et de l'ensemble de la population de la région en cas d'accident, et également à la sécurité sanitaire de ces mêmes personnes, en garantissant notamment qu'elles ne soient pas exposées à des niveaux de bruit et de pollution dangereux pour la santé.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La notion de sécurité de la fiche PSIA fait référence à l'art. 36 LA concernant la concession d'exploitation. Selon cet article, le concessionnaire « a l'obligation [...] de mettre à disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle ». Le concessionnaire est donc responsable d'exploiter l'aéroport de manière à ce que la sécurité soit garantie en permanence. Le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* indique qu'« il s'agit de poursuivre les objectifs en évitant tout compromis sur la sécurité ; l'exploitation et les procédures doivent disposer de marges de sécurité adéquates. Il convient de prendre autant que possible en considération les préoccupations de la population concernant le bruit » (page 1742). De manière plus générale, la sécurité des personnes en lien avec l'exposition au bruit et à la pollution est régie principalement par les normes légales en matière de bruit (OPB) et d'air (OPair).

Sur la base des explications données ci-dessus, le texte de la fiche PSIA ne nécessite pas d'être modifié concernant la thématique de la sécurité.

Les questions liées à l'exposition au bruit et à la pollution de l'air sont traités dans les chapitres 4.6 *Exposition au bruit*, respectivement 4.13 *Protection de l'air*.

4.5.4 Piste en herbe

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

La piste en herbe sera à terme supprimée.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Un parti politique, plusieurs associations, des sociétés et des personnes privées demandent le maintien de la piste en herbe, ce qui serait bénéfique pour la formation des pilotes et les perspectives d'innovation (aviation électrique). Selon eux, la piste en herbe offre une capacité irremplaçable qui prime sur le développement de l'aire Nord.

Il est également mentionné que la fiche PSIA ne tient pas compte du *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* qui mentionne que « la formation et le perfectionnement aéronautiques répondent à un intérêt public. Ils garantissent la relève de pilotes pour l'aviation civile suisse et le maintien de compétences aéronautiques en Suisse. Cela n'est possible qu'en disposant d'une grande variété d'installations » (page 1689).

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Dans le cadre du processus de coordination, la planification directrice de l'aéroport a été élaborée. Pour permettre à l'aéroport de répondre à la demande pronostiquée dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA, l'aviation de ligne et charter nécessitera plus d'espace sur l'aire Sud de l'aéroport. Cette extension se fera sur l'espace réservé actuellement à l'aviation générale de l'aire Sud. Cet espace, quant à lui, sera déplacé au nord. Ce déplacement nécessite notamment la suppression de la piste en herbe.

De plus, il est important de relever que, en date du 30 octobre 2017, l'exploitant de l'aéroport de Genève a déposé auprès de l'OFAC une demande pour fermer la piste en herbe, principalement pour des motifs liés à la sûreté des opérations mais également à des fins de planification future des infrastructures. En effet, le plan d'obstacles de la piste en herbe est percé à de nombreux endroits par les arbres de la forêt de Ferney-Voltaire, ce qui ne permet plus d'opérer en toute sécurité. Par ailleurs, et comme expliqué ci-dessus, à terme, la planification directrice prévoit de développer des postes de stationnement pour avions sur le périmètre occupé par la piste en herbe.

La fermeture de la piste en herbe répond donc à des critères de sécurité et de planification ; la fiche PSIA n'est par conséquent pas modifiée sur ce point.

4.5.5 Capacité de la piste

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

La capacité actuelle déclarée de la piste revêtue est de 40 mouvements par heure (en planification horaire). L'objectif est de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des communes, des partis politiques, des associations et des personnes privées demandent de supprimer l'objectif de 47 mouvements par heure et le maintien de 40 mouvements par heure. Il est mentionné que cet objectif est contradictoire avec la volonté annoncée de la fiche PSIA de limiter les nuisances générées par l'aéroport et le trafic aérien. De plus, cet objectif ne fait pas de distinction entre les horaires diurnes et nocturnes : il laisse ainsi la possibilité d'effectuer 47 mouvements par heure durant les périodes de la nuit.

Une association et des personnes privées demandent que le paragraphe consacré à la capacité de la piste soit revu et clarifié ; il devrait tenir compte du fait que la première heure de la nuit nécessite de diminuer notablement le nombre de mouvements afin de respecter le sommeil des riverains et que ni la deuxième heure de la nuit (23h00-24h00) ni la troisième heure de la nuit (5h00-6h00) ne soient utilisées.

Des personnes privées dont d'avis que cette augmentation de la capacité va augmenter les risques d'accidents.

Une compagnie aérienne, une association et deux organisations soutiennent l'objectif de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030.

Une association française demande le retrait de cet objectif tant que ne soit pas appliquée une technologie permettant le séquençage des avions avec des trajectoires passant en tout temps par le milieu du petit lac.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Selon le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*, « afin de détendre la situation sur le front de la saturation programmée à court et à moyen termes des aéroports nationaux, il s'agit d'exploiter aussi efficacement que possible les capacités disponibles [...] » (page 1742). L'augmentation de la capacité de 40 à 47 mouvements par heure en planification doit permettre à l'aéroport de Genève de répondre à la demande en termes de mouvements annuels telle qu'elle est pronostiquée dans la fiche PSIA à l'horizon 2030 (voir chapitre 4.6.1 *Pronostics*).

Ainsi, l'augmentation de la capacité visée à 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 doit permettre à l'aéroport de répondre à la demande durant la journée, en particulier pour les heures de pointe. Les heures de la nuit (22h00-23h00 et 23h00-24h00) ne sont pas des heures de pointe. Dans tous les cas, une planification de 47 mouvements par heure durant les heures de la nuit ne serait de toute façon pas envisageable car l'exposition au bruit générée par ces mouvements dépasserait le cadre fixé dans la fiche PSIA.

Pour ces raisons, la capacité visée de 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 n'est pas modifiée dans la fiche PSIA.

Concernant les heures d'ouverture, se référer au chapitre 4.5.2 *Heures d'exploitation*. Pour les questions liées aux risques d'accident, voir le chapitre 4.5.3 *Sécurité*.

4.5.6 Procédures de vol

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Les procédures de vol actuelles (y compris *holdings*) sont maintenues. 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. Les procédures de descente continue (*Continuous Descent Operation, CDO*) sont favorisées.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

La Commune de Mies fait remarquer que la gêne pour ses habitants augmente car les avions toujours plus nombreux qui décollent en utilisant la piste 05² (décollage en direction de l'est) avec un virage côté Jura et survolant son territoire sont toujours plus nombreux. Elle estime que ces mouvements risqueront d'augmenter avec le développement prévu.

² Dans la nuit du 12 au 13 septembre 2018, la piste de l'aéroport de Genève a changé de nom. Elle ne s'appelle plus 23/05 mais 22/04.

La Commune de Versoix propose que l'exploitant de l'aéroport de Genève et Skyguide étudient de manière précise et préventive les trajectoires des avions, selon l'orientation de la piste et en fonction de l'évolution technologique, de manière à favoriser des nouvelles trajectoires délimitées par des couloirs de moindre exposition aux nuisances.

Une compagnie aérienne est d'avis que de nouveaux secteurs d'attente (en anglais : holding) devraient être prévus dans la fiche PSIA dans le but de raccourcir les routes d'arrivée, d'optimiser le trafic lors de perturbations météorologiques, d'accroître la réactivité lors de la fermeture de pistes et de diminuer les déroutements.

Selon Skyguide, les procédures d'approche et de départ peuvent être optimisées suivant des techniques de vols dites de descentes et de montées en continu (CCO/CDO). Les responsabilités pour l'optimisation de l'utilisation de ces procédures sont partagées et l'interdépendance de ces procédures avec d'autres facteurs (comme la sécurité des vols) est également à relever. Selon Skyguide, des études devraient être conduites afin d'estimer le potentiel d'amélioration.

Un parti politique, plusieurs associations et des personnes privées demandent de remplacer le paragraphe par la formulation suivante : « Des optimisations de procédures existantes doivent être étudiées. Skyguide doit veiller à se tenir informé des innovations en la matière. Si des procédures innovantes notamment en matière de limitation de bruit et de pollution existent, mais ne sont pas appliquées à Genève, ce choix devra être justifié auprès de l'aéroport de Genève, des compagnies aériennes, des autorités concernées (Canton et communes) et de la population au travers d'un rapport. La décision de Skyguide sera opposable. Si des optimisations de procédure sont mises en place, l'impact des modifications, notamment en termes de sécurité et d'environnement, sera évalué dans le cadre de la procédure administrative déterminante, qui pourra faire l'objet d'un recours. Dans l'attente de ces améliorations et dès que les méthodes GBAS seront réglementées, la méthode Radar autorise le déplacement des trajectoires vers le milieu du petit lac, l'usage de la KONIL courte est définitivement interdite et l'usage de la KONIL longue est limité aux tranches horaires comprises entre 8h et 22h ».

Diverses demandes suisses et françaises concernent la trajectoire KONIL afin d'en limiter son exploitation. La Commune de Satigny et une association demandent par exemple que la route KONIL soit fermée pour les tranches horaires 6h00-8h00 et 20h00-23h00. Une association et une personnes privée demandent que la procédure KONIL « courte » soit proscrite, et si ce n'est pas le cas, que lors de l'utilisation de cette procédure, le décollage depuis la voie d'accès à la piste ALPHA, en tout début de piste, soit obligatoire pour imposer l'utilisation de la longueur maximale de la piste. La DGAC et la préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes demandent que des solutions soient trouvées concernant la procédure KONIL « courte ».

Plusieurs communes françaises souhaitent supprimer la phrase « *des optimisations de procédures existantes sont envisageables* », considérée comme non contraignante et trop floue.

Une association française demande d'inclure la formulation suivante : *« Dès que les méthodes GBAS seront réglementées par l'OACI, la procédure d'approche en piste 23 sera déplacée vers le milieu du petit lac, et qu'entretiens la méthode RADAR l'autorise. Les décollages par vent du Nord passent par le milieu du lac ».* Elle suggère également que Skyguide soit l'organisme responsable pour évaluer les technologies à disposition permettant de réduire les nuisances physico-chimiques et pour

établir un rapport annuel sur ce sujet. Si des technologies innovantes existent mais ne sont pas appliquées à Genève, ce choix devra être justifié dans ce rapport. La décision de Skyguide sera opposable. Si des optimisations de procédures sont mises en place, l'impact de ces modifications, en termes de sécurité et d'environnement, sera évalué dans le cadre de la procédure administrative déterminante, qui pourra faire l'objet d'un recours. Si ce rapport ne peut pas être produit annuellement par Skyguide, un expert indépendant sera nommé en remplacement.

Diverses prises de position françaises demandent des modifications concernant les trajectoires de vol. La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) demande par exemple que des améliorations concrètes des trajectoires de départ ou d'approche puissent bénéficier aux communes françaises. La préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes demande que des solutions soient trouvées afin de réviser les trajectoires de survol à faible altitude de la presqu'île de Nernier. A cet égard, elle préconise de mettre en place un groupe de travail au sein du comité de concertation sur les questions environnementales.

Une association française et des personnes privées demandent de modifier la procédure d'approche en piste 23 afin d'éviter le survol du Bas-Chablais.

Diverses prises de position demandent qu'une étude soit menée en vue de modifier les trajectoires et que celles-ci passent dans les zones non ou peu habitées. En outre, les avions doivent monter en altitude aussi rapidement qu'il leur est techniquement possible. Il est également demandé que le trafic aérien ne survole plus le petit et le grand Salève.

Trois personnes privées s'opposent à l'intensification des mouvements d'avions sur les mêmes trajectoires d'atterrissage. D'autres prises de position demandent un survol des zones habitées à plus haute altitude et une pente d'atterrissage plus forte, en vue de ne pas utiliser la piste sur toute sa longueur. Enfin, une personne privée demande que le libre choix des pilotes pour la piste d'envol en cas de faible vent soit supprimé, le soir à partir de 20h00 et le matin jusqu'à 8h00.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

En réponse à la Commune de Mies, la carte 1 de la fiche PSIA représente le territoire exposé au bruit ; il détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien. On constate que la courbe de bruit PSIA à moyen terme touche en partie, de manière marginale, le territoire de la Commune de Mies. Les deux courbes de bruit prennent en compte l'augmentation du nombre de mouvements à l'horizon 2030, de sorte que l'exposition au bruit fixée dans la fiche PSIA représente bien le développement maximal du bruit lié au trafic aérien et que la Commune de Mies n'est touchée que marginalement.

Une compagnie aérienne demande de nouveaux secteurs d'attente. Dans le cadre du processus de coordination, durant lequel Skyguide a participé pour les thématiques qui le concernaient, la nécessité de créer des secteurs d'attente supplémentaires n'a pas été identifiée. Par conséquent, et comme inscrit dans la fiche PSIA, « *les procédures de vol actuelles (y compris holdings) sont maintenues* ».

Concernant les demandes relatives aux études à mener pour l'optimisation des trajectoires des avions, notamment sur le potentiel d'amélioration en utilisant des techniques de vols dites de

descentes et de montées en continu (CCO/CDO), la fiche PSIA intègre déjà ces éléments. En effet, la fiche précise que « *des optimisations des procédures existantes sont envisageables* » et que « *les procédures de descente continue (Continuous Descent Operation, CDO) sont favorisées* ». Pour répondre à la demande de Skyguide, la fiche PSIA intégrera également les procédures de montées en continu (Continuous Climb Operation, CCO). La fiche PSIA sera ainsi modifiée de la manière suivante : « *Les procédures de descente continue (Continuous Descent Opération, CDO) et les procédures de montée continue (Continuous Climb Operation, CCO) sont favorisées* ».

Concrètement, les trajectoires de départ et d'arrivée appartiennent à l'exploitant de l'aéroport de Genève, et non à Skyguide ; si les trajectoires sont modifiées et qu'elles ont un impact sur l'exposition au bruit, une demande de modification du règlement d'exploitation doit être déposée par l'exploitant de l'aéroport et une procédure administrative, avec mise à l'enquête publique, est menée. La demande de modification du texte de la fiche PSIA intégrant un nouveau mécanisme, tel que proposé par un parti politique, des associations et des personnes privées ne peut donc pas être intégrée à la fiche PSIA.

Plusieurs prises de position demandent qu'une solution soit trouvée afin de limiter l'exploitation de la route KONIL « courte ». Pour mémoire, la route KONIL « courte » correspond à la procédure de décollage en piste 23³ avec virage à droite en direction du massif du Jura. L'analyse de la restriction d'utilisation de cette procédure, durant les heures de la nuit, s'inscrit dans la procédure CRINEN I (Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, aujourd'hui remplacée dans ses attributions par le Tribunal administratif fédéral, TAF). Afin de mener la suite de cette procédure et de prendre en considération les prises de position issues du projet de fiche PSIA, cette dernière intègre la nouvelle décision suivante au chapitre 2 *Conditions générales de l'exploitation* : « *Une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30* ».

Concernant la demande relative à l'obligation d'utiliser la longueur maximale de la piste pour la trajectoire KONIL « courte » (décollage depuis la voie d'accès ALPHA), cette demande enlèverait une certaine flexibilité dans le séquençage d'avions qui utilisent actuellement également la voie d'accès BRAVO située en amont. En effet, la voie d'accès n'est pas équipée d'une surface permettant d'effectuer des alignements multiples. Renoncer à cette flexibilité du séquençage des avions aurait un impact négatif sur la flexibilité de l'utilisation de la piste ; un temps d'attente plus long pourrait être nécessaire entre 2 décollages. Ce temps d'attente supplémentaire pourrait augmenter les retards au décollage et, consécutivement, faire décoller les avions plus tard, ce qui est problématique en soirée. L'utilisation systématique de la longueur maximale de la piste ne peut donc pas être retenue.

Plusieurs communes françaises souhaitent supprimer la phrase « *des optimisations de procédures existantes sont envisageables* », considérée comme non contraignante et trop floue. Comme expliqué ci-dessus, des optimisations de procédures existantes sont envisageables, notamment concernant les procédures de descente continue (CDO) ou de montée continue (CCO). En ce sens, cet énoncé est clair et doit être maintenu dans la fiche PSIA.

³ Dans la nuit du 12 au 13 septembre 2018, la piste de l'aéroport de Genève a changé de nom. Elle ne s'appelle plus 23/05 mais 22/04.

Concernant la demande d'inclure la formulation suivante dans la fiche PSIA « *Dès que les méthodes GBAS seront réglementées par l'OACI la procédure d'approche en piste 23 sera déplacée vers le milieu du petit lac, et qu'entretiens la méthode RADAR l'autorise. Les décollages par vent du Nord passent par le milieu du lac* », cette question a été traitée dans le cadre de la procédure CRINEN III et l'OFAC a constaté qu'une telle procédure n'était pas envisageable tant pour des questions normatives que des questions de sécurité des opérations. La décision de l'OFAC a été confirmée par le Tribunal administratif fédéral (TAF) (*Tribunal administratif fédéral, arrêt du 5 mai 2015, Aéroport international de Genève; décision sur la faisabilité opérationnelle d'une approche segmentée par la piste 23, A-5411/2012*). Ainsi, la demande visant à déplacer la procédure d'approche en piste 23⁴ vers le milieu du petit lac ne peut pas être retenue.

Concernant les diverses prises de position demandant de modifier les trajectoires de décollage et d'atterrissage, il convient de rappeler ce qui suit. Ces trajectoires sont fixées de manière à permettre un développement du trafic aérien dans un environnement stable. Ce dernier doit prendre en compte le fait que l'aéroport de Genève est situé au centre de l'Europe sous de nombreuses voies aériennes, à proximité d'autres aéroports (Lyon notamment). La modification d'une trajectoire est difficile et doit s'intégrer dans un système complexe. Par ailleurs, toute modification a non seulement une composante technique mais également environnementale en survolant de nouvelles régions. Partant, l'évolution du trafic se fera sur les routes existantes. De plus, la fiche PSIA fixe que les procédures de descente continue (CDO) et les procédures de montée continue (CCO) sont favorisées. Une procédure de descente continue, par opposition à une descente rapide puis une approche en palier, permet de diminuer les nuisances. Sur cette base, le contenu de la fiche PSIA concernant les procédures de vol n'est donc pas modifié.

Concernant la demande d'utiliser un balisage qui permet un décollage plus rapide et un atterrissage retardé, n'utilisant ainsi pas la piste sur toute sa longueur, cette demande touche à des éléments opérationnels qui nécessitent des études approfondies impliquant différents acteurs (dont notamment Skyguide et les compagnies aériennes).

Concernant les demandes des pilotes adressées à Skyguide pour choisir un sens de piste différent que celui en usage au moment de la demande (pratique dite du « contre-sens »), ces cas de figure sont très rares car ils ne sont possibles qu'en situation de faible trafic, en soirée (après 22h00) ou tôt le matin (6h00). Cette pratique répond aux impératifs du contrôle aérien dont une des missions est de minimiser les distances de vol. Cette thématique a été discutée dans le cadre de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA). La solution suivante a été trouvée; réduire au maximum les « contresens » dès 22h durant une phase test, sans modifier les règles en vigueur et pour autant que la sécurité ne soit pas mise en cause et sous réserve de l'opportunité d'éviter le déroutement d'un vol en fin de trafic (voir le procès-verbal de la CCLNTA du 7 septembre 2015, disponible sur le site Internet de l'aéroport de Genève).

Considérant tout ce qui précède, le projet de fiche PSIA du 15 novembre 2017 est modifié de la manière suivante :

⁴ Dans la nuit du 12 au 13 septembre 2018, la piste de l'aéroport de Genève a changé de nom. Elle ne s'appelle plus 23/05 mais 22/04.

Partie « Décisions » :

« Les procédures de descente continue (*Continuous Descent Operation, CDO*) et les procédures de montée continue (*Continuous Climb Operation, CCO*) sont favorisées ».

Une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30.

Partie « Explications »

Par ailleurs, l'exploitant et l'OFAC ont la volonté de continuer à favoriser les procédures ~~actuelles~~ de descente continue (*Continuous Descent Operation, CDO*) et les procédures de montée continue (*Continuous Climb Operation, CCO*).

La route KONIL « courte » correspond à la procédure de décollage en piste 22 avec virage à droite en direction du massif du Jura. Pour faire suite à la procédure CRINEN I (Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, aujourd'hui remplacée dans ses attributions par le Tribunal administratif fédéral, TAF), la fiche PSIA fixe dans la partie décision qu' « une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquence d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ».

4.5.7 Extension de l'exploitation de l'aire Nord

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Il est envisagé d'étendre l'exploitation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00, conformément aux heures d'ouverture de l'aéroport.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

La Commune de Laconnex s'oppose à l'extension de l'exploitation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00. Trois associations et des personnes privées demandent que l'exploitation de l'aire Nord soit fermée à 23h00, et non à 24h00.

La DGAC et la préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes demandent que les communes riveraines françaises potentiellement impactées par les activités de l'aire Nord ainsi que de la FATO soient consultées au même titre que les communes suisses.

La Commune de Ferney-Voltaire fait remarquer que l'extension de l'exploitation de l'aire Nord aura des répercussions sur la vie des riverains, notamment à Ferney-Voltaire et à Prévessin-Moëns. La Communauté de communes du Pays de Gex souhaite des échanges avec les autorités suisses afin de

parvenir à un aménagement partagé et équilibré de l'aéroport ainsi que de ses infrastructures entre les territoires suisses et français.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

L'extension des horaires d'utilisation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00 et son réaménagement font partie des réflexions de l'exploitant pour permettre non seulement d'optimiser son exploitation mais également d'être en mesure de répondre à la demande en trafic aérien pronostiquée à l'horizon 2030. Ce développement tient compte du fait qu'il ne peut avoir lieu qu'à l'intérieur du périmètre PSIA fixé, contraint par un environnement alentour déjà urbanisé.

Ce développement sera dûment analysé dans le cadre de la procédure administrative déterminante, eu égard à tous les aspects (économique, environnemental et social); la procédure sera définie sur la base du projet concret. La nécessité, selon la Convention d'Espoo, de consulter la partie française sera définie à ce moment-là.

Toutes les installations prévues à l'horizon 2030 se trouvent sur territoire suisse. Au-delà de cet horizon, et comme mentionné dans le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*, « la France devrait être associée au développement de l'installation au-delà de 2030 » (page 1743).

Pour les questions liées spécifiquement au secteur France, se référer au chapitre 4.14.2 *Secteur France*

4.5.8 Limiter préventivement l'impact

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Il convient de limiter préventivement l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement selon les principes du droit de l'environnement. Les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables. Concrètement, les émissions de bruit et de substances polluantes doivent être limitées à la source, ainsi qu'en optimisant les flux de trafic et les procédures d'exploitation, en instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants. Sur le plan de l'infrastructure, les possibilités de progrès techniques doivent être mises en vigueur, dès qu'elles sont applicables.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des communes, des associations et des personnes privées demandent que des taxes dissuasives et des redevances incitatives soient mises en place afin de limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.

Un parti politique, des associations et des personnes privées jugent que les incitations par les coûts ne sont pas efficaces et que l'exploitant de l'aéroport de Genève devrait contraindre plutôt qu'inciter. Ils considèrent également que les notions « plus silencieux » ou « moins polluants » sont trop floues. En plus des surtaxes de bruit, il est demandé l'instauration d'une limitation d'utilisation de

l'aéroport de Genève par rapport aux classes de bruit des avions, en pourcentage ou en nombre absolu, suivant les tranches horaires.

La demande est faite de supprimer le passage suivant: « *Les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables* ».

Il est également demandé que le kérosène soit taxé et que les taxes incitatives mentionnées dans la fiche PSIA soient chiffrées. Une association demande l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion, qui pourrait intervenir dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂.

Deux associations demandent que les impacts sur l'environnement soient pris en compte dans la fiche PSIA au-delà du périmètre de l'aéroport.

Un parti politique demande que seuls les avions les moins bruyants (classe 5) soient autorisés à desservir l'aéroport de Genève alors qu'une personne privée demande que les heures nocturnes soient limitées aux aéronefs de classe de bruit 4 et 5.

Une association demande une étroite concertation avec les acteurs du trafic aérien concernant les redevances et autres taxes et que toutes les possibilités alternatives liées aux constructions elles-mêmes aient été explorées en amont, afin de protéger les riverains des nuisances sonores.

Plusieurs autorités françaises demandent des explications concernant la redevance incitative perçue pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 06h00, notamment l'affectation du produit. Certaines autorités françaises souhaiteraient qu'elle soit dédiée à des mesures à mettre en place dans les communes suisses et françaises.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Concernant les demandes liées à l'introduction de taxes dissuasives et de redevances incitatives afin de limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores, la redevance bruit est un moyen d'inciter les compagnies à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants. La fiche PSIA ne retient pas une valeur pour définir les aéronefs « plus silencieux et moins polluants » dans la mesure où cette valeur est sujette à évoluer. Selon l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires (RS 748.131.3), le montant des redevances doit rester globalement proportionnel aux coûts, même si un effet incitatif est recherché. Selon l'art. 20 de cette ordonnance, l'exploitant d'aéroport négocie les tarifs des redevances aéronautiques avec les usagers de l'aéroport. Dans la mesure où le montant des redevances est susceptible d'évoluer dans le temps, la fiche PSIA ne fixe aucun montant précis. Le processus de fixation des redevances se fait en marge du PSIA. En outre, un travail de sensibilisation de la part de l'AIG est effectué dans le but d'avoir des avions de technologie récente qui opèrent sur l'aéroport de Genève.

Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 6h00, une redevance incitative, additionnelle à la redevance bruit, est perçue par l'AIG pour les avions à réaction, ainsi que les avions à hélice d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg. Cette surtaxe de bruit additionnelle est modulée en fonction du bruit (classe de bruit) et de l'heure du décollage. Le détail des redevances appliquées à l'aéroport de Genève est accessible sur son site Internet. Le produit de ces redevances est affecté au fond environnement qui permet notamment de réaliser les mesures d'isolation

acoustique et d'autres projets qui contribuent à la réduction des immissions sonores auprès des riverains.

La demande de supprimer le passage suivant : « *Les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables* » ne peut pas être prise en compte. En effet, la fiche PSIA de l'aéroport de Genève reprend le principe suivant déjà fixé dans la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000 (principe 3, partie IIIB-11) : « *La limitation préventive des atteintes à l'environnement doit se voir accorder une attention particulière. Les mesures économiquement supportables qui s'avèrent réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation seront mises en œuvre [...]* ». Ce principe ne fait pas l'objet de la présente consultation. C'est par ailleurs un principe général qui découle de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) et de l'OPB.

Les demandes liées à la taxation du kérosène ou de l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion vont au-delà du cadre que la fiche PSIA doit fixer spécifiquement pour l'aéroport de Genève. Ces demandes ne sont donc pas traitées dans le cadre de la consultation sur le projet de fiche PSIA pour l'aéroport de Genève.

Pour les prises de position demandant d'autoriser que les aéronefs les moins bruyants pour certaines tranches horaires, voir le chapitre 4.5.2 *Heures d'exploitation*. Concernant la question de la protection des riverains contre les nuisances sonores, se référer au chapitre 4.7.3 *Mesures d'isolation acoustique*. Pour la demande concernant la prise en compte des impacts sur l'environnement au-delà du périmètre de l'aéroport, se référer au chapitre 4.14.3 *Coûts des pertes*.

4.5.9 Nouveaux vols long-courriers opérés la nuit par les avions les moins bruyants

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Afin de limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport durant les heures de nuit (22h00–24h00), les nouveaux vols long-courriers planifiés durant cette tranche horaire devront être exploités par les avions long-courriers les plus performants au niveau acoustique. Cette restriction sera intégrée dans le règlement d'exploitation.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Suite aux exigences de performances acoustiques prévues dans la fiche PSIA pour planifier trois nouveaux vols long-courriers après 22h00, certaines prises de position demandent une forme de flexibilité afin de ne pas entraver le développement de ce type de vols.

Un parti politique, des associations et des personnes privées sont d'avis que la limitation mise en place manque de clarté et regrettent qu'elle ne s'applique pas aux vols long-courriers actuellement en service. A cet égard, il est proposé l'instauration d'une limitation d'utilisation, en pourcentage ou en nombre absolu, par rapport aux classes de bruit en fonction des tranches horaires.

Certaines prises de position s'opposent à la planification de nouveaux vols long-courriers après 22h00 ou 23h00. D'autres s'opposent à l'instauration de vols de nuit.

Une association demande l'interdiction des vols long-courriers entre 21h00 et 06h00 tant que les aéronefs ne sont pas au niveau sonore des aéronefs de catégorie 5.

Une personne privée demande d'indiquer le nombre total de mouvements de vols long-courriers autorisés à Genève afin d'éviter que l'aéroport ne devienne un hub.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La limitation liée à la planification de trois nouveaux vols long-courriers durant les heures de la nuit permettra d'influencer de manière marquée le type d'avion qui sera exploité pour ces nouveaux vols. Les modalités concrètes de cette contrainte seront précisées dans le cadre de la modification du règlement d'exploitation y relative qui sera déposée suite à l'adoption de la fiche PSIA.

La planification durant les heures de la nuit de trois vols long-courriers permet de répondre à une demande pour arriver à destination en début de matinée, comme c'est le cas pour l'Amérique du Sud.

Par ailleurs, et comme mentionné dans la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016, « la 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 » (page 28).

Pour les raisons évoquées ci-dessus, la fiche PSIA n'est pas modifiée sur la possibilité d'introduire des vols long-courriers durant les heures de la nuit (22h00-24h00) et opérés par des avions long-courriers les plus performants au niveau acoustique.

Pour ce qui est de la question du « hub » et des restrictions par tranches horaires, voir le chapitre ci-dessus 4.5.2 *Heures d'exploitation*.

4.5.10 Diminution des retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin de diminuer les retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Une compagnie aérienne, notamment, demande que les mesures qui seront prises soient établies en accord avec les compagnies aériennes dans le cadre d'une consultation permettant la mise en place de propositions acceptables pour l'ensemble des parties.

Un parti politique, des associations et des personnes privées demandent l'instauration d'une taxe, proportionnelle aux minutes de retard, pour tout retard de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00 alors qu'une commune demande une taxe pour les avions atterrissant en retard.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Il revient à l'exploitant de mener des réflexions sur la manière de définir et de mettre en œuvre des mesures visant à diminuer les retards des avions planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00 ; c'est également à l'exploitant de définir les modalités de consultation des compagnies aériennes le cas échéant.

Concernant la question des avions en retard, il n'existe actuellement pas de base légale pour la mise en place d'un système d'amende pour les départs et les atterrissages planifiés avant 22h00 mais décollant/atterrissant après 22h00. C'est dans le cadre des réflexions à mener par l'exploitant de l'aéroport qu'il pourra être évalué la faisabilité d'introduire de telles taxes ou des mesures alternatives.

4.6 Exposition au bruit

4.6.1 Pronostics

Contenu de la fiche PSIA (partie « Explications »)

Le territoire exposé au bruit de la courbe de bruit PSIA à moyen terme se fonde sur le potentiel de 199 000 mouvements. Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 19 200 mouvements, et le trafic des grands avions avec 168 400 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 7 600 mouvements durant la 1ère heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3 800 mouvements durant la 2ème heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00).

Le territoire exposé au bruit de la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » se fonde sur le potentiel de 236 000 mouvements. Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 18 500 mouvements, et le trafic des grands avions avec 205 900 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 8 300 mouvements durant la 1ère heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3 300 mouvements durant la 2ème heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00).

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des prises de position demandent que les 236 000 mouvements pronostiqués à l'horizon 2030 soient revus à la baisse. Une association française a organisé une pétition en 2016 (« Pour une stabilisation du nombre de vols de Genève Cointrin »), signée par 727 personnes, et adressée à plusieurs instances suisses et françaises. Cette pétition exige une interdiction stricte des vols entre 23h00 et

6h00, l'application stricte des normes de sécurité pour un aéroport considéré « urbain », et que l'approche par le milieu du lac soit déjà une solution pour limiter la gêne des populations, bien qu'elle ne résolve pas les problèmes de qualité de l'air et augmenterait les risques pour les eaux du lac.

Un parti politique estime qu'il ne faut pas accepter telle quelle la projection 2030, mais qu'il faut maîtriser la croissance du trafic et prioriser cette croissance sur les besoins réels de l'économie du bassin genevois. Il propose de remplacer l'expression « *prestations de trafic fondées sur la demande* » par « *prestations de trafic découlant de la stratégie de croissance de l'aéroport* » et l'appliquer à toute la fiche PSIA.

D'autres prises de position considèrent que c'est l'offre qui crée la demande et s'opposent à l'augmentation du nombre de mouvements dès 6h00 et après 22h00.

Une association demande que la croissance du trafic de 3,3 % soit revue à 2 %.

La préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes indique dans sa prise de position que l'augmentation de la capacité inquiète les collectivités françaises dont les territoires sont exposés aux nuisances et conteste le bien-fondé de cette prévision ainsi que le modèle de développement du transport aérien qu'elle prend en compte.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

L'OFAC a mandaté le bureau Intraplan pour réactualiser la prévision de trafic de l'aéroport de Genève issue d'une étude datant de 2005. Cette étude, actualisée par Intraplan en décembre 2014, prévoit 248 000 mouvements à l'horizon 2030. Malgré ce pronostic réalisé par une entreprise indépendante, le nombre de mouvements retenu pour calculer l'exposition au bruit PSIA est inférieur à celui pronostiqué par le bureau Intraplan. En effet, la base de calcul pour élaborer la courbe de bruit PSIA à moyen terme se fonde sur un potentiel de 199 000 mouvements et la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » se fonde sur un potentiel de 236 000 mouvements.

Ce nombre de mouvements permet d'élaborer la courbe d'exposition au bruit PSIA. C'est cette courbe – et non le nombre de mouvements – qui détermine la marge de développement maximal du trafic aérien pour l'aéroport de Genève. En d'autres termes, c'est la courbe de bruit PSIA qui doit être respectée, le potentiel de mouvements servant uniquement de base pour élaborer un scénario réaliste à l'horizon 2030. La courbe de bruit à moyen terme doit permettre un léger développement, mais la marge de manœuvre demeure relativement faible. Dans ce contexte, la courbe de bruit PSIA à moyen terme constitue déjà une limite et une contrainte au développement de l'aéroport.

La proposition de remplacer l'expression « *prestations de trafic fondées sur la demande* » par « *prestations de trafic découlant de la stratégie de croissance de l'aéroport* » ne peut pas être reprise. En effet, la méthodologie utilisée pour déterminer le nombre de mouvements se fonde sur la demande du marché, et non sur une stratégie de croissance définie par l'aéroport. La méthodologie utilisée par Intraplan a été appliquée de manière identique dans les différentes études de pronostics de trafic sur les autres aéroports suisses. Cette manière de définir les prestations de trafic correspond à la volonté du *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* qui demande aux aéroports nationaux de « répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes » (page 1742).

Pour les questions liées au statut « urbain » de l'aéroport, se référer au chapitre ci-dessus 4.4 *Rôle et fonction de l'installation*. En ce qui concerne les heures d'ouverture, voir le chapitre ci-dessus 4.5.2 *Heures d'exploitation*. Pour les questions liées aux trajectoires, voir le chapitre 4.5.6 *Procédures de vol*.

4.6.2 Calcul de l'exposition au bruit

Contenu de la fiche PSIA (partie « Explications »)

Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments : le nombre de mouvements annuels est l'un de ceux-ci ; les autres sont : la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un élément change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Plusieurs prises de position demandent que la méthode de calcul des courbes de bruit soit revue afin qu'elle soit plus représentative de la situation réelle, en tenant compte notamment des pics de bruit et de la réflexion du bruit.

Une commune demande qu'une limitation de l'intensité sonore maximale sur la période horaire nocturne soit édictée pour respecter les recommandations de l'OMS sur la durée du sommeil.

Des prises de position demandent un dispositif de contrôle du bruit annuel aux lieux significatifs et qu'il soit confié à un organe indépendant de l'aéroport.

Une personne privée demande que le calcul du bruit prenne en compte l'ensemble des sources de bruit (trafic aérien, chemins de fer, voitures), alors qu'une autre s'étonne qu'il n'y ait pas eu d'étude d'impact environnemental et des nuisances sonores dans le Canton de Vaud, plus précisément de Nyon à l'ouest lausannois.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

En préambule, il convient d'indiquer que, la manière de calculer l'exposition aux immissions de bruit du trafic aérien se fonde sur l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). Cette méthode s'applique pour tous les aérodromes en Suisse. La méthode de calcul et les valeurs limites définies dans cette ordonnance ne peuvent donc pas être remises en cause dans le cadre de la consultation spécifique sur le projet de fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

Concernant la prise en compte de l'ensemble du bruit provoqué par les autres sources (chemins de fer, voitures, etc.), la législation en vigueur concernant le bruit, i.e. l'ordonnance sur la protection contre le bruit, superpose les différentes sources de bruit et ne les additionne pas. Il n'est donc pas possible de prendre en compte dans le bruit aérien les autres sources de bruit.

En ce qui concerne l'analyse des nuisances sonores dans le Canton de Vaud, l'impact de l'exposition au bruit du trafic aérien de l'aéroport de Genève a été calculé par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA); la carte de la fiche PSIA montre l'impact pour la courbe de bruit valeur de planification (VP) pour un degré de sensibilité II (DS II). Selon ce résultat, la ville de Nyon et la région ouest de Lausanne ne sont pas touchées par l'exposition au bruit générée par le trafic de l'aéroport de Genève.

Concernant la question du contrôle de l'exposition au bruit, voir le chapitre 4.7 *Documentation de l'exposition au bruit*. Pour ce qui concerne le respect des recommandations de l'OMS, voir le chapitre 4.5.2 *Heures d'exploitation*.

4.6.3 Courbe de bruit à moyen terme et courbe de bruit à long terme « 2030 »

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien (carte 1). La courbe de bruit à moyen terme est contraignante pour les autorités et l'exploitant. Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

La courbe de bruit à long terme « 2030 » représente le scénario d'exposition au bruit pour le long terme à l'horizon 2030. L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin d'y parvenir.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Le Canton de Vaud pense qu'il serait utile d'inscrire dans la fiche PSIA également les courbes de bruit pour les diverses tranches horaires de la journée, en particulier celles de 06h00-22h00 qui offriraient une marge de manœuvre pour le développement d'activités dans le voisinage de l'aéroport.

Plusieurs communes estiment que les deux courbes de bruit fixées dans la fiche PSIA entraînent une détérioration de l'environnement et ne sont pas contraignantes. Le doute sur la réduction de l'exposition au bruit suite au renouvellement attendu de la flotte est exprimé. Des associations et des personnes privées demandent que l'évolution de l'exposition au bruit soit précisément datée dans la partie « Décisions ». Plusieurs prises de position expriment l'avis que la diminution de l'exposition au bruit à l'horizon 2030 est académique et utopique, le renouvellement de la flotte ne reposant sur aucune certitude scientifique et économique. Des indications sur les avions dits plus silencieux sont demandées.

Une compagnie aérienne fait remarquer que la fiche PSIA ne donne aucune garantie aux compagnies aériennes qui auront participé à l'effort financier de renouveler leur flotte et estime essentiel que l'aéroport et l'OFAC publient des directives permettant aux compagnies ayant renouvelé leur flotte d'obtenir des priorités d'exploitation (par exemple sur les créneaux nocturnes) par rapport aux compagnies qui n'auraient pas consenti aux mêmes efforts. Elle exprime également l'avis qu'il ne lui semble pas raisonnable d'élaborer des courbes de bruit ayant pour but la construction de nouvelles

habitations proches des maximas autorisés, ce qui pourrait à l'avenir freiner l'exploitation future de l'aéroport et forcer les compagnies aériennes à investir des milliards en quelques années.

Certaines prises de position expriment la contrainte des courbes de bruit sur l'aménagement du territoire.

L'avis de ne plus prévoir de nouvelles constructions proches de l'aéroport est exprimé ; de nombreux projets étant en cours, la population potentiellement affectée par les nuisances aéroportuaires augmentera donc à l'horizon 2030.

Il est également demandé l'autorisation de la pratique dite de la fenêtre d'aération.

Une compagnie aérienne exprime sa préoccupation concernant la réduction de l'impact sonore et les mesures opérationnelles visant en priorité la période nocturne et en particulier les décollages après 22h00.

Une association demande que les mesures qui seront prises pour atteindre l'objectif de réduction du bruit à l'horizon 2030 soient envisagées dans le respect de proportionnalité, permettant également à l'AIG de répondre à la demande du marché.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Le Canton de Vaud pense utile d'inscrire dans la fiche PSIA également les courbes de bruit pour les diverses tranches horaires de la journée. Il convient d'indiquer que la fiche PSIA est un instrument d'aménagement du territoire qui a notamment pour but de fixer, à l'aide d'une courbe de bruit, la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien. A cet égard, dans le cadre du processus de coordination auquel le Canton de Vaud a participé, il a été prévu que la carte de la fiche PSIA représenterait graphiquement uniquement la courbe de bruit enveloppante, c'est-à-dire la courbe qui englobe à la fois la courbe de bruit du jour et la courbe de bruit de la nuit. Le bruit admissible, selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) sera fixé après l'adoption de la fiche ; il sera mis à l'enquête publique et fixé dans le cadre d'une procédure administrative fédérale déterminante. Ce bruit admissible devra être égal ou inférieur à la courbe de bruit PSIA à moyen terme fixée en l'état de « coordination réglée ». Le bruit admissible tient compte du principe de prévention et implique l'octroi d'allègements de la part du DETEC. Ces courbes de bruit sont également déterminantes pour délivrer les permis de construire. C'est dans le cadre de la fixation du bruit admissible que le bruit selon les différentes plages horaires selon l'annexe 5 de l'OPB seront précisées.

En réponse aux prises de positions estimant que les deux courbes de bruit fixées dans la fiche PSIA entérinent une détérioration de l'environnement et ne sont pas contraignantes, il convient de rappeler que les deux courbes de bruit PSIA à moyen terme et à long terme « 2030 » n'ont pas le même statut. La courbe de bruit PSIA à moyen terme, en « coordination réglée », est contraignante entre les autorités et l'exploitant. Concrètement, le bruit admissible selon l'art. 37a de l'OPB devra se trouver à l'intérieur de cette courbe. La courbe de bruit à long terme « 2030 », en « coordination en cours », est un objectif à atteindre et pour lequel l'exploitant doit mettre en place les mesures nécessaires. L'OFAC est d'avis que la diminution de l'exposition au bruit à l'horizon 2030 est un objectif ambitieux. Les hypothèses de calcul pour établir la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » se

basent sur un remplacement complet de la flotte actuelle pour les avions moyen-courriers (100 % de A320Neo), la diminution de 50 % des retards pronostiqués des vols long-courriers programmés avant 22h00 mais décollant entre 22h00 et 24h00 ainsi que d'autres mesures qui doivent être étudiées. A noter que les 3 vols long-courriers pendant les heures de nuit (22h00-24h00) devront être opérés par des avions ayant les meilleures performances acoustiques.

Concernant l'évolution de l'exposition au bruit, l'OFAC s'attend à une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit; cette dernière sera probablement à son maximum vers la fin de la décennie et correspondra à la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA. Il s'ensuivra une phase de stabilisation de plusieurs années suite à laquelle il est attendu, vers le milieu de la prochaine décennie, que l'exposition au bruit commence à diminuer pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme « 2030 ». Il n'est pas possible de fixer des dates précises dans la fiche PSIA, l'évolution du renouvellement de la flotte étant dépendante de plusieurs facteurs, dont notamment la politique des compagnies aériennes.

Certaines prises de position expriment la contrainte des courbes de bruit sur l'aménagement du territoire de même que le nombre de riverains touchés par les nuisances sonores. Au cours du processus d'élaboration de la fiche PSIA, le développement et l'exploitation de l'aéroport ont nécessité une coordination au niveau de l'aménagement du territoire. S'ils provoquent des contraintes sur l'aménagement du territoire, les partenaires au processus PSIA ont cherché à trouver un équilibre qui représente la meilleure solution pour l'ensemble des parties, y compris les riverains. En réponse aux prises de position qui demandent des changements d'affectation, il est à rappeler que c'est le Canton de Genève qui est en charge de la planification d'affectation.

Concernant la demande d'autoriser la pratique dite de la fenêtre d'aération, il convient de rappeler que cette pratique consiste à évaluer les immissions de bruit sur une pièce sensible au bruit qu'auprès de la fenêtre ouvrable ayant le niveau d'immission le plus faible. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ne soutient pas cette pratique qui n'est d'ailleurs pas acceptée par le Tribunal fédéral (voir notamment la décision du Tribunal fédéral suivante : 142 II 100).

Des indications sur les avions dits plus silencieux ont été demandées. A cet égard, il est avéré que les nouvelles générations d'avions sont plus silencieuses et moins polluantes et ceci de manière significative. Les tableaux 1 et 2 ci-dessous illustrent les performances comparées entre l'avion A320 et la nouvelle génération A320Neo.

Type	Réacteur	Poids au décollage	Niveau acoustique (certification)			
			Lateral	Flyover	Approach	
A320	CFM56-5B4/3	73 500 kg	93.6	83.7	95.5	EPNdB
A320 Neo	CFM LEAP-1A26	73 500 kg	85.9	79.8	92.6	EPNdB

Tableau 1 : performances acoustiques

Carburant et émissions selon le cycle standard landing and take-off (LTO) (données selon la certification)							
Type	Réacteur	LTO carburant (kg)	LTO CO ₂ (kg)	LTO HC (g)	LTO CO (g)	LTO NO _x (g)	Référence
A320	CFM56-5B4/3	407	1282	314	5386	4511	ICAO 8CM055
A320 Neo	CFM LEAP-1A26	324	1021	43	3130	2852	ICAO 17CM082

Tableau 2 : carburant et émissions

(Réduction au niveau de la consommation du carburant (CO₂), des oxydes d'azote et du monoxyde de carbone. Très forte réduction des hydrocarbures non brûlés. Très forte réduction des émissions de particules (pas encore de données certifiées))

Concernant les questions liées à la diminution de l'exposition au bruit, voir le chapitre 4.6.5 *Courbe de bruit à long terme « 2030 »*. Se référer au chapitre 4.6.6 *Plan localisé de quartier (PLQ)* pour les questions liées aux nouvelles constructions proches de l'aéroport. Pour les questions liées aux mesures que l'aéroport doit mettre en place pour limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport durant les heures de nuit (22h00-24h00), se référer au chapitre 4.5.10 *Diminution des retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00*.

4.6.4 Courbe de bruit PSIA à moyen terme

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien (carte 1). La courbe de bruit à moyen terme est contraignante pour les autorités et l'exploitant. Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Il est demandé que l'exposition au bruit soit déterminée précisément à la parcelle.

Des prises de position demandent que la courbe de bruit à moyen terme soit réduite et qu'elle ne soit dépassée en aucun cas.

Une association et des personnes privées demandent pour quelle raison c'est l'année 2019 qui a été retenue pour la courbe de bruit PSIA à moyen terme.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Les deux courbes de la fiche PSIA sont utilisées au niveau de l'aménagement du territoire; elles sont contraignantes entre autorités et l'exploitant. L'exposition au bruit sera déterminée à la parcelle dans le cadre de la fixation du bruit admissible selon l'art. 37a OPB, après l'adoption de la fiche PSIA. Il

devra être égal ou inférieur à la courbe de bruit PSIA à moyen terme. Le bruit admissible est mis à l'enquête publique et fixé dans le cadre d'une procédure administrative fédérale.

Des prises de position demandent que la courbe de bruit à moyen terme soit réduite et qu'elle ne soit dépassée en aucun cas. La courbe de bruit à moyen terme doit permettre un léger développement, mais la marge de manœuvre demeure relativement faible. Dans ce contexte, la courbe de bruit PSIA à moyen terme constitue déjà une limite et une contrainte au développement de l'aéroport. Cette solution résulte du compromis trouvé entre le Canton de Genève et la Confédération.

Une association et des personnes privées demandent pour quelle raison c'est l'année 2019 qui a été retenue pour la courbe de bruit PSIA à moyen terme. L'année 2019 correspond à la première année civile complète qui suit l'adoption de la fiche PSIA et pour laquelle le cadre contraignant sera effectif.

Pour les questions liées au respect du bruit admissible, voir le chapitre 4.7.1 *Respect du bruit admissible*.

4.6.5 Courbe de bruit à long terme « 2030 »

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

La courbe de bruit à long terme « 2030 » représente le scénario d'exposition au bruit pour le long terme à l'horizon 2030. L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin d'y parvenir.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des prises de position demandent à ce que cette courbe de bruit soit fixée dans la fiche PSIA avant de procéder à une consultation sur le projet de fiche PSIA, et qu'elle ne soit pas seulement inscrite en « coordination en cours ».

Il est demandé que la diminution de l'exposition au bruit soit contraignante, avec des mesures concrètes, et que la courbe de bruit à long terme 2030 soit plus petite, en limitant notamment le nombre de mouvements ou en interdisant les vols entre 23h00 et 24h00. La Commune de Genthod demande qu'une baisse du niveau de bruit admissible contraignante soit imposée dès 2030, indépendamment des progrès techniques.

Il est demandé si le contrôle de l'exposition au bruit et sa diminution prennent en compte la moyenne générale fixée par la courbe ou si c'est la courbe qui doit être respectée en chaque point.

Au cas où la diminution de l'exposition au bruit n'atteignait pas l'objectif inscrit dans la fiche PSIA, il est demandé que l'exploitant s'acquitte d'une amende et réduise immédiatement le nombre de vols afin de parvenir à l'objectif visé.

Deux prises de position demandent une certaine flexibilité pour atteindre la courbe de bruit à long terme 2030, en fonction des contraintes techniques et économiques.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Des prises de position souhaitent que la courbe de bruit à long terme 2030 soit fixée en « coordination réglée » dans la fiche PSIA. La courbe de bruit PSIA à long terme 2030 est fixée en « coordination en cours » car il n'est pas possible, actuellement, d'avoir une garantie suffisante sur la diminution attendue de l'exposition au bruit. Face à cette incertitude, il n'est pas possible de mettre la courbe de bruit PSIA à long terme en « coordination réglée » ; une forme de flexibilité est nécessaire pour des prévisions à long terme. De plus, l'inscription de deux courbes de bruit PSIA en « coordination réglée », de taille différente, poserait des difficultés pour déterminer laquelle de ces courbes serait à considérer dans les différentes procédures si elles ont toutes les deux la même valeur juridique.

Le contrôle annuel de l'exposition au bruit permettra de suivre la diminution de l'exposition au bruit, dépendante principalement du renouvellement de la flotte et de la diminution du nombre des retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00. Ce contrôle annuel du respect du bruit admissible sera effectué dès que le nouveau bruit admissible sera entré en force.

Il est attendu que la diminution de l'exposition au bruit pronostiquée à l'horizon 2030 se fasse en chacun des points de la courbe, telle qu'elle est représentée sur la carte de la fiche PSIA. A cet égard, la fiche demande à l'exploitant, dans la partie « Décisions », de mettre en place les mesures nécessaires afin de parvenir à la courbe de bruit à long terme 2030. La fiche PSIA se fonde sur des réflexions pour l'horizon-temps 2030. Les réflexions concernant l'exploitation et le développement de l'aéroport au-delà de 2030 devront être menées ultérieurement ; de sorte que la demande de la Commune de Genthod d'imposer une baisse du niveau du bruit admissible dès 2030 ne peut être prise en compte.

Pour les questions liées au nombre de mouvements, voir le chapitre 4.6.1 *Pronostics*. Concernant les questions liées à la taille des courbes de bruit et à l'atteinte de l'objectif de la courbe de bruit à long terme « 2030 », voir le chapitre 4.6.3 *Courbe de bruit à moyen terme et courbe de bruit à long terme « 2030 »*. Pour celles concernant le contrôle annuel, se référer au chapitre 4.7 *Documentation de l'exposition au bruit*.

Pour les questions liées au respect de l'exposition au bruit, voir le chapitre 4.7.1 *Respect du bruit admissible*.

4.6.6 Plan localisés de quartier (PLQ)

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Le Canton de Genève peut – dans certains secteurs identifiés dans le plan directeur cantonal – se baser sur la courbe de bruit à long terme « 2030 » pour sa planification. La preuve d'une baisse du bruit devra être fournie lorsque le Conseil d'Etat approuve le PLQ. La loi de modification du plan de zone devra contenir les conditions correspondantes pour permettre l'adoption du plan d'affectation détaillé (PLQ) qui suivra. La tendance en matière de bruit au cours des trois années civiles précédant la décision d'adoption du PLQ est déterminante à ce propos. Pour qu'un PLQ puisse être adopté, l'exposition au bruit de la 3ème année du contrôle de l'exposition au bruit, correspondant à l'année précédant l'adoption du PLQ, devra être plus petite que l'exposition au bruit de la 1ère année du contrôle de l'exposition au bruit. Cette diminution de l'exposition au bruit devra se manifester spécifiquement sur le périmètre du PLQ voué au logement.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des prises de position demandent des explications sur la méthode de calcul utilisée pour vérifier la diminution de l'exposition au bruit et la base permettant de décider s'il y a une diminution de l'exposition au bruit. Il est également demandé que la baisse corresponde aux limites fixées par la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 ».

Se référant au mécanisme prévu, il est demandé ce qui se passerait si après avoir modifié les affectations territoriales sur le principe d'une baisse du bruit constatée sur trois années, le bruit progresse à nouveau.

Il est demandé par une personne privée que la preuve d'une baisse de bruit soit également transmise aux communes concernées.

Une association demande que le mécanisme conçu pour les PLQ soit également valable pour les autorisations de construire ; dans certains cas, des autorisations pourraient être sollicitées sans qu'un PLQ soit nécessaire.

Une association demande de pouvoir planifier l'aménagement du territoire d'ores et déjà sur la base de la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 », sans restriction, lorsque des projets de logements sont prévus, afin de ne pas bloquer des PLQ pour des causes d'exposition au bruit qui de toute manière seront corrigées d'ici 2030.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La méthode qui fait foi et permettra de vérifier la diminution de l'exposition au bruit, qui devra tendre vers la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 », correspond au contrôle annuel de l'exposition au bruit (voir le chapitre 4.7 *Documentation de l'exposition au bruit*). Concernant la question liée à la référence qui permet de vérifier la diminution de l'exposition au bruit, et comme expliqué dans la fiche PSIA, c'est sur la base de la comparaison des courbes de bruit issues des contrôles annuels qu'il sera possible de déterminer si une baisse de l'exposition au bruit est observée.

Si le bruit devait à nouveau augmenter, alors qu'un PLQ a été adopté sur la base d'une tendance à la baisse du bruit constatée sur trois années, il reviendrait au Canton de Genève et à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires.

Concernant les questions liées aux permis de construire, il convient de noter que l'utilisation de la courbe de bruit à long terme « 2030 » n'est pas possible pour délivrer les permis de construire. En effet, le mécanisme prévoyant l'utilisation de la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » s'applique uniquement aux secteurs de développement identifiés par le plan directeur cantonal ; l'analyse de l'évolution de l'impact du bruit sur le territoire se fera donc secteur par secteur. Pour les autorisations de construire, et selon le droit fédéral, c'est le bruit admissible selon l'art. 37a de l'OPB qui fait référence.

4.6.7 Bruit admissible

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Le bruit admissible (art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit [OPB]), avec ses effets juridiques selon l'OPB, sera fixé dans le cadre d'une procédure administrative déterminante. Ce bruit admissible doit se trouver à l'intérieur du cadre défini par le territoire exposé au bruit qui figure sur la carte 1, à savoir la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée ».

Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour de suite.

Le bruit admissible du bruit de l'industrie et des arts et métiers (selon l'annexe 6 OPB) doit être fixé dans une procédure administrative déterminante. Une fois que ce bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers devra être établi.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Le Conseil d'Etat genevois demande à la Confédération d'entreprendre le plus rapidement possible les démarches nécessaires pour que le nouveau bruit admissible soit fixé et le cadastre de bruit adapté en conséquence.

Une association fait la même demande, évoquant l'insécurité juridique qui pourrait subsister entre l'adoption de la fiche PSIA et la fixation du nouveau bruit admissible.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La fixation du bruit admissible se fera après l'adoption de la fiche PSIA. Il incombe à l'exploitant d'en faire la demande auprès de l'OFAC en y déposant un dossier.

Comme inscrit dans la fiche PSIA, dès lors que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour de suite. Le bruit admissible selon l'art. 37a OPB sera fixé dans une décision administrative déterminante. Ce bruit admissible devra être égal ou inférieur à la courbe de bruit PSIA à moyen terme.

4.6.8 Dévaluation foncière

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Des partis politiques, des associations et des personnes privées demandent que la fiche PSIA explique les conséquences des nouvelles courbes de bruit PSIA sur la valeur foncière des terrains des communes concernées, afin de garantir un équilibre entre les différentes régions du Canton de Genève. Une association française demande que la fiche PSIA indique les implications auxquelles les communes françaises devront s'attendre sur la valeur foncière des biens.

Il est également demandé à l'AIG des contributions financières suite au développement de l'aéroport qui aura un impact sur la valeur foncière des biens touchés par la nouvelle exposition au bruit.

Des partis politiques et des associations demandent à la Confédération d'imposer aux autorités cantonales de revoir impérativement à la hausse la déduction des impôts sur la valeur locative des biens situés en zone de nuisance, une estimation quantitative de l'impact du PSIA sur le foncier étant exigée avant son adoption.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Les conditions d'octroi d'indemnités d'expropriation en raison d'immissions sonores excessives sont fixées dans la loi fédérale sur l'expropriation (LEx; RS 711) et par la jurisprudence du Tribunal fédéral appliquée aux aéroports nationaux (voir l'arrêt du Tribunal fédéral 121 II 317).

4.7 Documentation de l'exposition au bruit

4.7.1 Respect du bruit admissible

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

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.

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

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. Suite à la fixation du nouveau bruit admissible, l'adaptation du concept d'insonorisation est effectuée.

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

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

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

La partie « Explications » de la fiche PSIA mentionne, dans le chapitre 4 *Documentation de l'exposition au bruit* au sujet du dépassement des « immissions du bruit admissibles », qu'il faut comprendre par « cas isolé » des situations météorologiques exceptionnelles. A ce propos, Skyguide est d'avis que les « phénomènes météorologiques » pourraient augmenter d'ici 2030 et le nombre de situations sévères augmenter.

Un parti politique, des associations et des personnes privées demandent que les termes « *doit en principe être respecté* » soient remplacés par « *sera respecté* » afin que le cadre légal soit respecté en tout temps ; le bruit admissible ne doit être dépassé en aucun point. Il est également demandé qu'en cas de dépassement, des mesures soient prises, comme par exemple, dans un premier temps, de limiter le nombre de mouvements.

Le délai de 3 années consécutives concernant un dépassement notable est jugé trop long par une association.

Plusieurs prises de position demandent que les valeurs du bruit admissible soient chiffrées dans la partie « Décisions » et de supprimer les 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} paragraphes.

La préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Commune de Saint-Genis-Pouilly demandent que l'analyse annuelle de l'évolution des nuisances s'appuie sur des stations de mesure du bruit couvrant également le territoire français exposé.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Le bruit effectif de l'aéroport peut varier annuellement ayant pour cause des conditions météorologiques particulières. C'est pour cette raison que la fiche PSIA indique que « *l'exposition au bruit admissible approuvé (37a OPB) dans le cadre d'une procédure administrative déterminante doit en principe être respectée* », étant entendu que des dépassements temporaires pourraient se produire. En effet, il est par exemple possible que durant une année particulière le vent souffle davantage dans une direction que dans une autre, influençant consécutivement la piste en usage. Cette influence aura un impact sur les immissions de bruit. Un dépassement sera considéré comme durable

s'il subsiste durant trois années consécutives; un certain laps de temps est nécessaire avant de pouvoir conclure à un dépassement durable. Dans tous les cas, le mécanisme prévoit, dès la première année d'un dépassement constaté du bruit admissible (art. 37a OPB), que l'exploitant de l'aéroport propose à l'OFAC des mesures pour réduire les dépassements. Ces mesures seront à définir en fonction des causes qui seront à l'origine des dépassements.

Concernant la demande de « chiffrer les valeurs du bruit admissible » dans la partie « Décisions » de la fiche PSIA, il est rappelé que la fixation du bruit admissible se fera après l'adoption de la fiche PSIA.

Concernant les demandes de suppression des paragraphes 4, 5 et 6 concernant l'octroi d'allègements, l'adaptation du concept d'insonorisation et la mise à jour du cadastre de bruit, il convient d'indiquer que ces démarches, indiquées dans le projet de fiche PSIA de l'aéroport de Genève, ne font que reprendre le contenu des dispositions légales en vigueur dans l'OPB. Ces étapes sont communes à toute installation publique.

Concernant la demande d'utilisation de stations de mesure de bruit basées sur le territoire français pour vérifier l'absence de dépassement, il est important de préciser que le contrôle se fait sur la base d'un calcul et non d'une mesure. Concrètement, chaque année, le bruit est calculé et de nouvelles courbes de bruit sont produites. Les immissions de bruit basées sur le trafic réel par tranche horaire selon annexe 5 OPB sont calculées. C'est la comparaison entre les courbes des immissions basées sur le trafic réel et les courbes du bruit admissible approuvées qui permet de vérifier si un dépassement est à constater ou non.

4.7.2 Organes concernés

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

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.

[...]

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

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Le Canton de Genève est d'avis que le passage concernant les mécanismes de surveillance de l'exposition au bruit devrait être adapté dans le sens d'une meilleure collaboration entre la Confédération, le Canton de Genève et l'exploitant de l'aéroport.

Le Canton de Vaud et plusieurs communes demandent à recevoir annuellement le calcul de l'exposition au bruit. Plusieurs prises de position demandent que ce contrôle soit réalisé par un organe externe.

Il est demandé que des mesures d'exposition au bruit soient réalisées sur place et analysées annuellement par un organe externe. Les demandes d'adaptation suivantes sont faites : *« Il soumet à l'autorité d'exécution fédérale dans les 5 mois, et rend publics, les données de base et leur ~~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 et des communes suisses et françaises concernés »*. Il est également demandé que le paragraphe suivant soit supprimé, au motif que les sensibilités cantonales doivent être respectées et prises en compte par la Confédération : *« ~~Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération~~ »*. Des associations demandent que ce paragraphe soit remplacé par un texte qui reconnaît la responsabilité constitutionnelle de la Confédération de protéger la population, et la nécessité d'une collaboration étroite et effective entre Confédération et Canton pour atteindre cet objectif.

Une association et plusieurs personnes privées demandent de supprimer la phrase suivante qui se trouve dans la partie « Explications » : *« ~~Les enseignements fournis à travers de tels mécanismes de surveillance cantonaux ne sauraient engager la Confédération, ni à fortiori l'exploitant d'aéroport en tant que titulaire de concession~~ »*.

Il est également demandé que l'exposition au bruit calculée annuellement soit comparée aux données mesurées sur le terrain et qu'un organe d'audit indépendant de l'aéroport et de toute autorité suisse soit mandaté pour l'analyse de ces données. Des personnes privées demandent que les contrôles se fassent tous les trois mois et que les dépassements de bruit ne dépassent pas plus de trois mois.

Il est également demandé que les mesures concernant la qualité de l'air et les hydrocarbures soient analysées par des organes indépendants de l'aéroport.

Un parti politique est d'avis que le suivi et la mise en œuvre des mesures doivent être confiés à la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) pour assurer le respect du plafonnement du volume de bruit et de la définition des trajectoires et des mesures concernant la mobilité.

Une association demande que la communication relative à l'exposition au bruit se fasse sous forme de carte comprenant toujours les courbes de bruit 2016, et les courbes de bruit au moyen terme et au long terme 2030.

La DGAC souhaite recevoir l'exposition au bruit annuelle afin d'en discuter l'évolution dans le cadre du comité de concertation sur les questions environnementales transfrontalières de l'Aéroport International de Genève (CCE). La préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Commune de Saint-Genis-Pouilly vont dans le même sens.

Une association française demande que les cartes de bruit soient actualisées tous les 3 ans sur les secteurs suisses et français et qu'elles soient superposées au cadastre de bruit actuel. De plus, elle demande que lorsque les riverains situés hors du périmètre du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) sont victimes de nuisances sonores incompatibles avec une vie normale, surtout la nuit, une étude de nuisances sonores soit menée et que des mesures de protection des habitants soient prises.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Le Canton de Genève souhaite que le passage concernant les mécanismes de surveillance de l'exposition au bruit soit adapté dans le sens d'une meilleure collaboration entre la Confédération, le Canton de Genève et l'exploitant de l'aéroport. Selon l'art. 36 de l'OPB, l'autorité d'exécution doit déterminer les immissions de bruit extérieur dues aux installations fixes. Dans le cas d'espèce, c'est l'OFAC qui est l'autorité d'exécution pour ce qui concerne les aérodromes, d'où la formulation suivante de la fiche PSIA: «*les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération*». Cet énoncé vise à clarifier les compétences entre autorités. Afin de bien traduire le sens de la phrase, le texte sera modifié de la manière suivante: «*Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit ~~servent à alimenter les débats au niveau cantonal~~ constituent un cadre de référence cantonal et ne lient pas la Confédération*». Un complément d'information inséré dans la partie « Explications », dont certaines prises de position en demandent la suppression, fait état que «*les enseignements fournis à travers de tels mécanismes de surveillance cantonaux ne sauraient engager la Confédération, ni à fortiori l'exploitant d'aéroport en tant que titulaire de concessions*». Ce complément d'information permet de préciser la manière dont sont prises en compte les éventuelles enquêtes supplémentaires sur l'exposition au bruit qui seraient exigées par le canton d'implantation de l'aéroport. En ce sens, cet énoncé doit être conservé dans la fiche PSIA.

Plusieurs prises de position demandent que le contrôle de l'exposition au bruit soit réalisé par un organe externe. A cet égard, le mécanisme est le suivant. L'exploitant de l'aéroport détient les données de base (données complètes sur le trafic) pour faire calculer l'exposition au bruit. Ces données de base sont vérifiées par l'OFAC. Le calcul à proprement parlé doit être effectué par un bureau utilisant un modèle répondant aux recommandations de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et décrites dans le document intitulé *Programmes de calcul du bruit recommandés pour le calcul du bruit des avions en Suisse, OFEV, Division bruit et RNI, avril 2014*. Le calcul de l'exposition au bruit est donc réalisé à l'externe, et non à l'interne de l'aéroport de Genève. L'exploitant doit fournir ensuite à l'OFAC un rapport sur l'analyse de la situation. Après examen de ce rapport et consultation auprès des cantons concernés, l'autorité d'exécution fédérale rend une décision. Le mécanisme prévoit donc que les analyses effectuées par l'exploitant soient contrôlées par l'autorité d'exécution. Ce mécanisme ne nécessite donc pas de modifications.

Comme défini dans la législation fédérale (OPB), l'exposition au bruit est calculée et non mesurée sur place. Selon la méthode de calcul définie dans l'annexe 5 de l'OPB (*point 4 Détermination du niveau d'évaluation Lr pour l'ensemble du trafic sur les aérodromes civils où circulent de grands avions*), le calcul nécessite une moyenne annuelle, raison pour laquelle le contrôle de l'exposition au bruit se fait annuellement et ne peut donc pas se faire tous les 3 mois comme demandé.

Selon le mécanisme fixé dans la fiche PSIA, l'exposition sonore provoquée par le trafic aérien est à calculer et à analyser chaque année par l'exploitant de l'aéroport. Cette analyse doit être effectuée dans les 5 mois dès la fin de l'année analysée et doit également contenir les éventuelles mesures à prendre en cas de dépassement. L'analyse doit être adressée pour validation à l'OFAC qui est l'autorité d'exécution en application des dispositions légales suisses (OPB). Sur ce dernier point, il n'est donc légalement pas possible d'attribuer à la CCLNTA – comme demandé par un parti politique – cette tâche. L'autorité d'exécution fédérale approuve l'analyse de la situation et les mesures

proposées par l'exploitant de l'aéroport, après consultation des cantons concernés. La validation de l'OFAC est publiée sur son site Internet, avec l'analyse de situation fournie par l'aéroport. Ainsi, comme demandé, le calcul de l'exposition au bruit, son analyse, les éventuelles mesures à prendre et leur validation par l'OFAC seront publics. Par ailleurs, la validation de l'OFAC se fera sur la base d'une consultation cantonale; une collaboration est donc prévue.

De manière générale, et en réponse à la prise de position d'un parti politique qui demande que la mise en œuvre des mesures doivent être confiés à la CCLNTA pour assurer le respect du plafonnement du volume de bruit et de la définition des trajectoires et des mesures concernant la mobilité, il convient de rappeler que cette demande va au-delà des compétences attribuées à cette commission. En effet, selon la loi cantonale sur l'Aéroport International de Genève du 10 juin 1993 (H 3 25), la CCLNTA a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes. La compétence de se prononcer formellement sur la mise en œuvre des mesures ne peut pas être attribuée à la CCLNTA. C'est le mécanisme décrit dans la fiche PSIA, rappelé ci-dessus, qui s'applique. S'agissant des mesures concernant la mobilité, dans la zone aéroportuaire, celles-ci sont discutées au sein d'un groupe de travail entre l'exploitant de l'aéroport et le Canton de Genève. Les principales communes concernées sont associées aux travaux (se référer au chapitre *4.12 Accessibilité terrestre de l'aéroport*).

Concernant la demande de communiquer l'évolution de l'exposition au bruit sous forme de carte comprenant les courbes de bruit 2016 et les courbes PSIA à moyen terme et au long terme « 2030 », la manière concrète de représenter l'évolution de l'exposition au bruit au niveau cartographique devra être définie. Dans tous les cas, les deux courbes de bruit PSIA servent de référence pour évaluer l'évolution de l'exposition au bruit.

Concernant la demande d'actualiser les cartes d'exposition au bruit tous les trois ans, il est à préciser que les outils actuels (fiche PSIA, bruit admissible et cadastre de bruit) où figurent des informations concernant l'exposition au bruit, ne sont pas mis à jour selon un rythme prédéfini de trois ans. En revanche, l'exposition au bruit, comme expliqué ci-dessus, fera l'objet d'un contrôle annuel et permettra d'évaluer l'évolution du bruit.

Concernant le Plan d'exposition au bruit (PEB) français, ce dernier pourra être adapté sur la base du nouveau bruit admissible (art. 37a OPB). C'est sur la base de ce nouveau bruit admissible qu'il sera possible, pour la partie française, d'observer l'évolution de l'exposition au bruit par rapport à la situation actuelle et de déterminer si de nouvelles zones sont touchées. Ces données ne sont actuellement pas disponibles, le bruit admissible devant être fixé après l'adoption de la fiche PSIA.

Concernant la demande pour que les mesures sur la qualité de l'air et des hydrocarbures se fassent par des organes indépendants de l'aéroport, voir le chapitre *4.13 Protection de l'air*.

Considérant tout ce qui précède, le projet de fiche PSIA du 15 novembre 2017 est modifié de la manière suivante :

Partie « Décisions »

Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit ~~servent à alimenter les débats au niveau cantonal~~ constituent un cadre de référence cantonal et ne lient pas la Confédération.

4.7.3 Mesures d'isolation acoustique

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

La procédure de fixation du nouveau bruit admissible comprend la demande d'allègements. Suite à la fixation du nouveau bruit admissible, l'adaptation du concept d'insonorisation est effectuée.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Une commune rappelle l'art. 11 de l'OPB concernant les coûts supportés par le détenteur d'une installation nouvelle ou notablement modifiée.

Une autre commune demande à ce que l'exploitant de l'aéroport prenne en charge les frais d'insonorisation dans les zones concernées, quelle que soit la date de construction.

Un comité d'immeuble ne trouve pas correct que les propriétaires des immeubles anciens situés dans la zone de planification soient encouragés par l'Etat à faire les travaux d'insonorisation sans avoir droit à une participation financière, même partielle, alors que les mesures d'insonorisation des immeubles situés dans la zone VLI sont financées par la taxe bruit de l'aéroport.

Une personne privée mentionne que l'isolation acoustique des seules fenêtres n'est pas une mesure suffisante pour protéger efficacement les habitants de ces maisons de l'augmentation de l'exposition au bruit du trafic aérien.

Une personne privée s'étonne que des mesures telles que des fenêtres qui se ferment automatiquement selon l'horaire de l'exploitation de l'aéroport et des valeurs dépassées des limites de bruit ne sont pas prises en considération par les institutions compétentes en la matière du Canton de Genève.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Il convient tout d'abord de rappeler que les mesures d'isolation acoustiques sont rigoureusement régies par les dispositions de l'OPB. Ce sont ces dispositions qui déterminent notamment quels immeubles doivent être insonorisés, comment, à partir de quel niveau de bruit les mesures doivent être prises et qui doit prendre en charge leurs frais en fonction de l'année de construction des immeubles. Ces mesures sont détaillées dans le document intitulé *Concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de Genève Aéroport, en Suisse*, version du 13 décembre 2017, validé par l'OFAC par décision du 18 septembre 2017. Dans le cadre des discussions menées pour l'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, il n'a pas été décidé de

déroger à ce cadre légal qui permet de protéger contre les immissions de bruit nuisible ou incommodes. Les demandes allant au-delà de ce cadre ne peuvent donc pas être prises en compte.

Concernant les fenêtres qui se ferment automatiquement selon l'horaire d'exploitation de l'aéroport, cette pratique est détaillée à l'art. 31a de l'OPB. Cette pratique n'est pas envisageable à Genève. En effet, l'aéroport de Genève ne respecte pas l'ensemble des conditions définies à l'art. 31a OPB.

4.8 Aire de limitation d'obstacles

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

L'aire de limitation d'obstacles recouvre la zone dans laquelle les objets qui s'y trouvent ne peuvent dépasser une certaine hauteur (carte 2). Elle est déterminée sur la base des exigences internationales et au regard des trajectoires de vol du trafic existant.

Font foi les surfaces de limitation d'obstacles qui figurent dans le plan de la zone de sécurité de mars 1978. Le canton et les communes concernés tiennent compte de ce plan dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Il est interdit de délimiter de nouvelles zones à bâtir ou de modifier des zones à bâtir existantes si ces zones risquent d'entrer en conflit avec les surfaces de limitation d'obstacles déterminantes en cas de construction.

Le plan de la zone de sécurité de mars 1978 actuellement en vigueur doit être mis à jour selon les normes internationales en vigueur et ensuite mis à l'enquête publique par l'exploitant dans le cadre de la procédure administrative déterminante.

Si la limitation des obstacles n'est pas déjà garantie par le plan de la zone de sécurité de manière contraignante pour les propriétaires fonciers, le canton veille à ce que ses plans de zones soient réexaminés et que l'« aire de limitation d'obstacles » telle que définie sur la carte 2 soit prise en compte. Il engage les procédures nécessaires à cet effet. Tant que l'adaptation n'a pas été réalisée, on évitera que de nouvelles constructions, des transformations du bâti existant ou des plantations entrent en conflit avec les surfaces de limitation d'obstacles déterminantes.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Le Canton de Genève demande d'assurer rapidement une coordination concernant les projets inscrits dans le plan directeur cantonal pour des hauteurs pouvant entrer en conflit avec l'aire de limitation d'obstacles définie dans la fiche PSIA. La Commune de Carouge va dans le même sens pour ce qui concerne plus spécifiquement le projet urbain PAV (Praille Acacias Vernets).

La Commune d'Onex souhaite obtenir des précisions sur la procédure et les contraintes qu'implique l'aire de limitation d'obstacles définie dans la fiche PSIA.

Un parti politique, des associations et des personnes privées demandent que les documents cartographiques puissent permettre de se rendre compte des incidences territoriales de l'aire de limitation d'obstacles, qu'ils soient rendus publics et mis en consultation publique.

Une personne privée exprime l'avis que les propriétaires fonciers seront pénalisés dans la mise à jour du plan de la zone de sécurité.

Les autorités françaises demandent qu'une coordination soit réalisée afin de s'accorder sur l'application des normes internationales et que leur plan de servitude puisse être également mis à jour si besoin. Elles font également remarquer que les informations qui figurent sur la carte de la fiche PSIA ne sont pas suffisantes pour en apprécier l'impact sur le territoire français. Le Département de l'Ain déplore notamment l'absence de précisions sur le mode de consultation des communes françaises.

Une association française demande que les cartes de limitation d'obstacles soient établies préalablement à la publication de la fiche PSIA selon les normes de l'OACI. Elle regrette que le projet de fiche PSIA, en matière de limitation d'obstacles, soit inexploitable. Elle fait remarquer que les installations annexes, radars par exemple, peuvent induire des contraintes supplémentaires.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

L'aire de limitation d'obstacles représentée sur la carte de la fiche PSIA indique, pour information, la zone dans laquelle les objets qui s'y trouvent ne peuvent dépasser une certaine hauteur.

Comme expliqué dans la fiche PSIA, la procédure concernant l'établissement du nouveau plan de la zone de sécurité est indépendante de la fiche PSIA. Concrètement et selon la pratique, dès lors que le projet de nouveau plan de la zone de sécurité sera validé par l'OFAC, une pré-consultation des autorités sera organisée. Suite à cela, les éventuelles demandes de modifications seront analysées. Le plan sera ensuite mis à l'enquête publique par l'exploitant comme défini à l'art. 73 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). Sur le plan de la zone de sécurité devront figurer les parcelles afin que l'impact sur ces dernières puisse être clairement identifié.

Dans le cadre de la procédure décrite ci-dessus, une coordination est donc prévue, répondant aux diverses demandes. La manière de se coordonner avec la partie française sera également définie.

4.9 Périmètre d'aérodrome

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

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 dont les effets sont connus (carte 3).

A l'intérieur du périmètre fixé, il est notamment prévu la construction de sorties rapides au nord et au sud de la piste, de voies multiples d'entrée en pistes 22 et 04 et d'une voie de circulation au nord qui mène au seuil de piste 04 [1] dans le but d'augmenter la capacité de la piste. Des positions supplémentaires sont prévues pour les avions de ligne et charter au sud de la plateforme [2] et de nouvelles positions au nord pour l'aviation générale [3], la piste en herbe étant supprimée et remplacée à terme notamment par une aire de trafic. Les satellites 20, 30 et 40 seront rénovés et de nouveaux satellites sont envisagés à l'ouest du satellite 20 [4]. De nouvelles infrastructures d'accueil sont prévues, de même que des projets hôteliers et/ou commerciaux au sud-ouest de la plateforme. D'autres aménagements à l'intérieur de ce périmètre sont également projetés (construction d'une ou plusieurs installations pour le tri des bagages, déplacement de la caserne du service de lutte contre les incendies d'aviation (SSLIA) et relocalisation de certaines infrastructures techniques). Des bassins de rétention pour les bassins versants du Vengeron [5] et du Nant d'Avanchet [6] seront aménagés. D'autres infrastructures secondaires ne sont pas exclues.

Le projet d'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute [7] nécessite encore la poursuite de la coordination entre les autorités. L'extension du périmètre devra être définie sur la base du projet définitif.

Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aéroport.

Le Canton de Genève reprend le périmètre d'aérodrome dans ses instruments d'aménagement du territoire et définit, à l'intérieur de ce périmètre, l'utilisation du sol pour les éventuelles installations annexes.

Des conditions d'utilisation du sol qui entrent en contradiction avec les objectifs de développement de l'aéroport ou qui entravent la création d'installations d'aérodrome ne sont pas permises.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

La Commune de Meyrin demande que soit abandonné le projet de piste de roulage et d'une zone de stationnement au nord de l'aéroport car elle engendrera des nuisances continues pour les habitants de la Citadelle. La commune demande également qu'il soit tenu compte du marché représenté par les entreprises d'aviation d'affaires dans le développement des infrastructures aéroportuaires.

Une compagnie aérienne est d'avis que le développement prévu des infrastructures et du périmètre a une priorité absolue pour la pérennité de l'aéroport. Elle soutient les efforts et la vision consentis à ces projets à l'horizon 2030.

Skyguide indique que le développement des infrastructures aura des impacts techniques et financiers sur les équipements d'aide à la navigation ainsi que sur les systèmes de traitement et d'affichage des données de Skyguide.

Une société demande, compte tenu des forts développements attendus au nord de l'aéroport, que la présence d'installations de gaz naturel dans ce secteur soit prise en compte. Ces installations, soumises à l'OPAM, demandent une coordination anticipée. Elle demande d'être associée de manière participative et active dans le processus du développement aéroportuaire à proximité de ses installations.

Un parti politique, des associations et des personnes privées demandent que la fiche PSIA traite des éventuels agrandissements sur le secteur français et le territoire français. Une personne privée est d'avis qu'un terminal devrait être construit en France avec pour objectif de soulager la circulation polluante en Suisse et aussi être le hub pour la société easyJet.

Une association et une personne privée sont d'avis que le développement de l'aire Nord n'est pas suffisamment documenté. Il est demandé des compensations financières suite à la dévaluation foncière et l'installation de mesures anti-bruit. Ils font remarquer que les projets de nouvelles sorties rapides et de voie de circulation sont proches du quartier de la Citadelle.

Des associations et des personnes privées demandent que les extensions du périmètre au-delà de la route de Colovrex, jusqu'à atteindre l'autoroute A1, ainsi qu'au-delà de la route de Meyrin en direction de la voie de chemin de fer, soient expliquées et datées dans le chapitre 6 « Décisions ». Il est également demandé que ce chapitre mentionne que la croissance de l'aéroport soit raisonnée et raisonnable.

Concernant l'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute (projet « Cointrin-Vision »), indiquée en coordination en cours, il est demandé que ce processus de coordination soit terminé avant la mise en œuvre du PSIA et qu'il fasse l'objet d'une consultation publique préalable.

Une association et une personne privée se disent favorables au projet de couverture de l'autoroute, réduisant sensiblement les nuisances pour les riverains.

Deux associations d'aviation demandent que la situation géographique sur le périmètre d'aérodrome, destinée aux activités de l'aviation d'affaires, soit précisée afin de garantir un développement pérenne d'un secteur clé de l'industrie aéronautique internationale, nationale, inter-cantonale, et genevoise.

Une association française indique que la convention de 1956 doit être strictement respectée (annexe III et piste de roulement); il est demandé que le secteur Nord ne soit pas utilisé comme zone de développement et comme zone de circulation pour augmenter les capacités de l'aéroport.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Les projets prévus à l'horizon 2030 ont été envisagés, étudiés et retenus pour permettre l'accueil des 236 000 mouvements et 25 millions de passagers pronostiqués à l'horizon 2030. En ce sens, les prises de position qui demandent l'abandon de projets ne peuvent être reprises dans la fiche PSIA car elles prêteraient le développement cohérent de l'aéroport de Genève.

Les projets prévus dans la fiche PSIA devront faire l'objet d'une procédure d'approbation des plans. C'est à ce stade que les impacts des projets seront analysés en détail, notamment en lien avec les équipements d'aide à la navigation ou les installations soumises à l'OPAM. En amont de cette procédure, il revient à l'exploitant de l'aéroport de Genève de se coordonner, le cas échéant, avec les diverses instances touchées par les projets de développement.

Concernant les prises de position demandant que la fiche traite des éventuels agrandissements sur le secteur France et le territoire français, il convient de préciser les éléments suivants. Le périmètre PSIA se trouve entièrement sur territoire suisse; il n'y a donc pas d'infrastructures aéronautiques qui sont prévues en France dans la fiche PSIA. Au-delà de 2030, et comme mentionné dans le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*, « la France devrait être associée au développement de l'installation au-delà de 2030 » (Page 1743).

Les extensions du périmètre au-delà de la route de Colovrex, jusqu'à atteindre l'autoroute A1, ainsi qu'au-delà de la route de Meyrin en direction de la voie de chemin de fer, permettent d'inclure les feux d'approche des pistes 22 et 04. Les habitations qui se situent au nord-est du périmètre PSIA ne sont pas des installations d'aérodrome. Les explications concernant ces deux extensions du périmètre seront ajoutées à la fiche PSIA dans la partie « Explications »; la date de l'intégration de ces extensions dans la partie « Décisions » n'est pas jugée utile. La fiche PSIA est datée du jour de son adoption, et c'est cette date qui fait foi.

Concernant le projet « Cointrin Vision », il se trouve en catégorie « coordination en cours » dans la mesure où ce projet nécessite encore la poursuite de la coordination. A ce stade, et comme expliqué dans la fiche PSIA, les décisions de l'Office fédéral des routes (OFROU) relatives à l'autorisation de ce projet demeurent réservées. L'adoption de la fiche PSIA ne nécessite pas que toutes les décisions soient en « coordination réglée ». Il n'est donc pas nécessaire de donner une suite favorable à la demande que la coordination de ce projet soit terminée avant l'adoption du PSIA et qu'il fasse l'objet d'une consultation publique préalable.

Concernant les prises de position souhaitant une documentation plus complète sur les projets de développement, il convient de préciser ce qui suit. La fiche PSIA est un instrument d'aménagement du territoire sur le long terme; à ce titre, ni les projets futurs ni même l'emplacement géographique sur le périmètre d'aérodrome destiné aux activités de l'aviation d'affaires, tel que demandé par deux associations, ne sont indiqués en détail.

Concernant le respect de la Convention de 1956, notamment son annexe III, il sied de rappeler que cette annexe mentionne que « la piste sera desservie du côté sud, et jusqu'à son extrémité-est, par une voie de circulation parallèle, dont l'axe sera situé à 210 mètres de l'axe de la piste. Il n'est pas prévu de voie de circulation au nord de la piste ». Dans le respect de cette convention, une telle voie de circulation au nord de la piste n'est pas prévue dans la fiche PSIA actuelle.

Concernant les demandes liées aux pronostics de trafic, se référer au chapitre 4.6.1 *Pronostics*. En ce qui concerne les demandes des compensations financières suite à la dévaluation foncière, se référer au chapitre 4.6.8 *Dévaluation foncière*. Pour les questions concernant le secteur France, voir le chapitre 4.14.2 *Secteur France*.

Considérant tout ce qui précède, le projet de fiche PSIA du 15 novembre 2017 est modifié de la manière suivante :

Partie « Explications »

Le périmètre PSIA intègre les feux d'approche des pistes 22 et 04, créant des extensions vers l'auto-route A1 et la route de Meyrin. Bien qu'en partie à l'intérieur du périmètre PSIA, le bâtiment Palexpo [...].

4.10 Protection de la nature et du paysage

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Les surfaces du périmètre aéroportuaire que l'aviation n'utilise pas doivent en principe faire l'objet d'une valorisation écologique – sous réserve des exigences aéronautiques (normes de sécurité, développement de l'aéroport) – selon l'art. 18b al. 2 LPN et d'après la conception « Paysages Suisse » et les principes du PSIA sur le sujet. Ces surfaces doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. Si cela ne peut se faire à l'intérieur du périmètre, alors des terrains situés à l'extérieur peuvent faire l'objet d'une compensation, en coordination avec la planification cantonale. Un concept de valorisation devra être établi pour l'installation dans son ensemble dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans.

L'aéroport de Genève comprend des surfaces gérées de manière extensive à l'intérieur du périmètre d'aérodrome répondant aux objectifs de la compensation écologique. La gestion différenciée des surfaces herbeuses doit être poursuivie et une attention particulière doit être apportée à la qualité et à la diversité des espaces concernés. Les développements prévus de l'aéroport devront en outre garantir le maintien d'un réseau d'espaces naturels et agricoles non fragmentés. Afin de continuer de valoriser les zones vertes de l'installation, l'exploitant a soumis son manuel d'aménagement et de gestion paysagers aux autorités compétentes. De même, le suivi du Système de management environnemental (SME) doit être maintenu.

Les mesures de reconstitution et de remplacement selon l'art. 18 al.1ter LPN, exigées obligatoirement du fait de la construction d'installations aéroportuaires, doivent être réalisées autant que possible à l'intérieur du périmètre aéroportuaire. L'exploitant de l'aéroport est responsable pour la réalisation de ces mesures de remplacement écologiques. L'étendue et la qualité des mesures de remplacement, liées à la protection de la nature et du paysage, sont équivalentes à la valeur écologique des surfaces utilisées pour y implanter des installations aéroportuaires.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Skyguide est d'avis que les caractéristiques transfrontalières de l'aéroport pourraient être prises en compte. Sous les CTR et TMA, sur le territoire français, des monuments additionnels pourraient être considérés (par exemple le château de Ferney-Voltaire).

Un parti politique, des associations et des personnes privées demandent que l'intégralité de ce chapitre soit revue afin qu'il prenne en considération l'impact environnemental de l'aéroport et du trafic

aérien au-delà du périmètre de l'aéroport. Lorsque des mesures doivent être prises sur son territoire (coupes d'arbres par exemple), celles-ci doivent être exécutées dans le respect de l'environnement. Il est également demandé des mesures de compensation, financées par l'exploitant de l'aéroport.

Il est demandé de supprimer le terme « en principe » dans la phrase suivante, : « *Les surfaces du périmètre aéroportuaire que l'aviation n'utilise pas doivent en principe faire l'objet d'une valorisation écologique [...]* », afin que l'aéroport de Genève ne puisse déroger au principe de base à respecter

Une personne privée s'étonne que des montants très élevés soient dépensés pour préserver et renaturer le Moulin-de-Vert, zone sensible, classée d'importance européenne au niveau de la faune et de la flore, alors que les nuisances des avions vont exactement dans le sens contraire.

Une personne privée est d'avis que les mesures présentées ne constituent que le strict minimum et un parti politique demande quelles sont les mesures concrètes prévues afin de limiter drastiquement les impacts de l'aéroport sur l'environnement.

Le Département de l'Ain et la Commune de Ferney-Voltaire indiquent que les espaces naturels sensibles (ENS) situés proches de l'aéroport nécessitent une attention particulière (« Bois Durand », « Pedriaux-Etang de Colovrex », « Etournel » et le « Marais de la Versoix »). La Communauté de communes du Pays de Gex indique que les mesures d'aménagements et de compensations envisagées à l'intérieur du périmètre de l'aéroport devront être coordonnées avec la gestion de l'Espace Naturel Sensible que la Communauté de communes du Pays de Gex élabore (bols de la Bagasse). Il est indiqué que la structure « Nord aviation » possède plusieurs parcelles au niveau de l'Espace Naturel Sensible ; des actions de valorisation écologique comme le PSIA pourraient y être mises en œuvre en partenariat avec la collectivité, structure porteuse de l'ENS.

Plusieurs communes françaises demandent des explications précises sur le système de management environnemental (SME) inscrit dans le règlement d'exploitation de 2001 et mentionné dans les parties 1-III B et Annexes de la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000.

Une association française pense que l'aéroport devrait être contraint de participer au renforcement d'un corridor biologique situé côté français, lequel avait été réduit pour allonger la piste. Elle mentionne également que les installations annexes, radars en particulier, doivent être implantées sans que leur fonctionnement ait de conséquences sur l'espace boisé. De même, la forêt, dans la mesure où elle est considérée comme un espace non frangible, doit être gérée et non rasée comme ce fut le cas en 2004.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La fiche PSIA est un instrument d'aménagement du territoire suisse. La coordination avec le territoire situé par exemple en France se fait par le biais d'autres outils. Partant, les demandes relatives aux mesures à prendre sur le territoire français, comme celle de Skyguide d'ajouter des informations relatives au territoire français (comme par exemple pour des monuments particuliers) ne peuvent malheureusement pas être prises en compte.

Le chapitre « Protection de la nature et du paysage » concerne le territoire défini par le périmètre d'aérodrome. A l'intérieur de ce périmètre, les surfaces du périmètre aéroportuaire que l'aviation

n'utilise pas doivent en principe faire l'objet d'une valorisation écologique selon l'art. 18b al. 2 LPN. Il est spécifié « en principe » dans la mesure où cette revalorisation écologique se fait sous réserve des exigences aéronautiques (normes de sécurité).

Les mesures de reconstitution et de remplacement selon l'art. 18 al. ter LPN, exigées obligatoirement du fait de la construction d'installations aéroportuaires, doivent être réalisées autant que possible à l'intérieur du périmètre aéroportuaire. Ces mesures seront définies pour chacun des projets approuvés dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans; le coût de ces mesures est à la charge de l'exploitant.

En réponse à une prise de position demandant quelles sont les mesures concrètes prévues afin de limiter drastiquement les impacts de l'aéroport sur l'environnement, les chapitres *2.4 Thématique B4. Protection de l'air et climat*, *3.2 Thématique C2. Accès routier, raccordement aux transports publics*, *4.1 Thématique D1. Protection de la nature et du paysage* et *4.2 Thématique D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines* de la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016 renseignent sur les actions menées.

Concernant la zone du Moulin-de-Vert, une pesée des intérêts en présence est nécessaire. Comme mentionné dans le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*, cette pesée des intérêts prend en compte diverses échelles géographiques (régional, national et international), tout en sachant qu'il y a des intérêts contradictoires qui les traversent (dimensions sociales, écologiques et économiques) et que des priorités doivent être nécessairement fixées.

Concernant le système de management environnemental (SME), la partie conceptuelle du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), partie IIIB du 18 octobre 2000, demande que les aéroports 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 SME. L'aéroport de Genève met en œuvre un tel système depuis plusieurs années. Dans ce cadre, les impacts environnementaux des activités aéroportuaires sont systématiquement évalués, des objectifs sont définis et des mesures visant à prévenir, minimiser et maîtriser les impacts sont mises en œuvre conformément à la politique environnementale de l'établissement. La performance environnementale est suivie par le biais d'indicateurs spécifiques à chaque domaine (protection contre le bruit, préservation de la qualité de l'air, gestion des déchets, gestion des eaux, etc.) selon un processus d'amélioration continue. Le SME permet à l'aéroport de Genève de s'assurer de la conformité aux exigences légales environnementales, il contribue à une meilleure maîtrise des coûts (énergie, déchets) et à une diminution des risques ayant un impact environnemental. De plus amples informations se trouvent sur le site Internet de l'aéroport de Genève à l'adresse suivante :

www.gva.ch/environnement.

En ce qui concerne la demande relative aux espaces naturels sensibles (ENS) situés proches de l'aéroport et nécessitant une attention particulière, il est entendu que tout nouveau projet de l'aéroport fera l'objet d'une évaluation des impacts et, le cas échéant, d'une étude d'impact environnemental. Il sera également nécessaire d'évaluer si la Convention d'Espoo sur l'étude d'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontalier doit s'appliquer à certains projets. Dans tous les cas, c'est dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans que ces questions sont analysées et que ces thématiques sont abordées.

4.11 Protection des eaux

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

Le Plan général d'évacuation des eaux de l'aéroport (PGEE) doit être finalisé par l'exploitant de l'aéroport. Le Canton est compétent en matière de protection des eaux.

Les mesures concernant l'évacuation des eaux mentionnées tant dans les plans régionaux d'évacuation des eaux (PREE) que dans le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'aéroport doivent être prises en compte dans le cadre de l'exploitation et des projets d'infrastructure de l'aéroport.

En cas de réalisation d'un puits de pompage en France, des mesures de protection de la ressource sur le territoire suisse devront être prises, comme la délimitation d'une zone de protection des eaux souterraines. Aucune sonde géothermique dans cette zone amont n'est autorisée.

Le projet de puits d'exploitation d'eau potable en France doit impérativement être coordonné avec l'exploitation de l'aéroport de Genève, de manière à ce qu'il n'y ait pas de zone(s) de protection des eaux souterraines S1 et/ou S2 dans le périmètre de l'aéroport et que les prescriptions valables en zone S3 puissent être respectées.

L'exploitant suit l'évolution des processus de dégivrage des aéronefs et de déverglaçage des aires de mouvement et met en œuvre les processus les plus respectueux possibles de l'environnement compte tenu des impératifs de la sécurité.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Deux personnes privées s'opposent au fait de n'envisager de facto aucune zone de protection des eaux souterraines dans le périmètre de l'aéroport. Un privé est d'avis que les mesures présentées ne constituent que le strict minimum.

Le Département de l'Ain indique que le projet de développement de l'aéroport doit impérativement être coordonné avec le projet de puits d'exploitation d'eau potable en France. Selon la Communauté de communes du Pays de Gex, en matière de ressource en eau et de proximité des infrastructures aéroportuaires, la protection naturelle de la nappe ne constitue pas un enjeu par rapport à l'application d'un périmètre de type rapproché mais des aménagements souterrains profonds de plus de 10 à 20 mètre (forage, etc.) seraient à proscrire pour préserver la qualité des eaux souterraines.

Une association et une personne privée françaises demandent que les risques de pollution de la ressource en eau soient mieux pris en compte.

Une association demande que la fiche PSIA donne des réponses sur l'impact de l'intensification du trafic à proximité du Salève, sur la qualité des eaux souterraines et sur les actions qui seront mises en place pour une protection sûre et durable des ressources.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La fiche PSIA mentionne qu'une zone de protection des eaux souterraines pourrait être nécessaire ; en effet, il y est mentionné « qu'en cas de réalisation d'un puits de pompage en France, des mesures de protection de la ressource sur le territoire suisse devront être prises, comme la délimitation d'une zone de protection des eaux souterraines ».

Concernant les demandes relatives au projet de puits d'exploitation d'eau potable en France, et comme mentionné plus haut, les différents projets prévus par l'exploitant de l'aéroport devront faire l'objet d'une procédure d'approbation des plans dans laquelle leurs impacts, notamment sur les eaux, seront analysés. En outre, il sera également nécessaire d'évaluer si la Convention d'Espoo sur l'étude d'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontalier doit s'appliquer à certains projets.

Concernant les prises de position demandant que les risques de pollution soient mieux pris en compte, il convient de préciser ce qui suit. De manière générale, la loi sur les eaux (LEaux; RS 814.20) s'applique. L'art. 6 LEaux indique qu'il est interdit d'introduire directement ou indirectement dans une eau des substances de nature à polluer ; l'infiltration de telles substances est également interdite. C'est pourquoi l'article 7 LEaux stipule que les eaux polluées doivent être traitées. Comme indiqué dans la fiche PSIA, le Plan général d'évacuation des eaux de l'aéroport (PGEE) doit être finalisé par l'aéroport. Cet outil de planification est nécessaire pour répondre au principe de l'article 7 LEaux en définissant le type d'eau usée (art. 3 OEaux) et leur mode d'évacuation, respectivement de traitement (art. 5 OEaux). Concernant spécifiquement l'exploitation de l'aéroport de Genève, le dégivrage des aéronefs et le déverglaçage des aires de mouvement font l'objet d'une attention particulière, fixée dans la fiche PSIA. Ce sujet est détaillé dans le chapitre 4.2 *Thématique D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines* de la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016. Ainsi, la fiche PSIA, instrument de planification, traite de la protection des eaux et ne doit pas aller plus en détail sur ce point.

Dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA, il n'y a pas eu d'étude spécifique sur le secteur du Salève pour déterminer l'impact de l'intensification du trafic aérien.

Concernant la question des coûts des impacts, voir le chapitre 4.14.3 *Coûts des pertes*.

4.12 Accessibilité terrestre de l'aéroport

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

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

L'objectif est de réduire la part des déplacements effectués au moyen des transports individuels motorisés par rapport à l'ensemble du trafic terrestre au départ ou à destination de l'aéroport.

Les objectifs à atteindre en termes de parts modales à l'horizon 2030 sont les suivants : 58 % des passagers utilisant les transports publics et 44 % des employés de l'aéroport utilisant les transports publics, les modes doux et le covoiturage. L'atteinte de ces objectifs est conditionnée à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics.

La Confédération soutient les objectifs en matière de desserte terrestre de l'aéroport en étoffant le réseau ferroviaire et routier. Il est question d'améliorer l'accessibilité au site aéroportuaire par train (Léman-Express) avec transbordement à Cornavin. Les décisions du plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail, s'appliquent à cet égard. L'infrastructure autoroutière sera améliorée par l'élargissement prévu de l'A1 dans les secteurs Perly – Bernex, Bernex – Genève-Aéroport, Genève-Aéroport – Le Vengeron, Le Vengeron – Coppet et Coppet – Nyon. Afin de réduire le trafic de transit en front d'aérogare et d'améliorer l'accessibilité pour les usagers de l'aéroport, il est envisagé de modifier les accès autoroutiers dans le secteur. Les décisions du plan sectoriel des transports, partie infrastructure route, s'appliquent à cet égard.

Le Canton de Genève prévoit, au niveau des transports publics et des modes doux, les mesures suivantes : le prolongement des tramways entre Meyrin-CERN et St-Genis ainsi qu'entre la Place des Nations et le parking P47, la réalisation de voies de bus en site propre le long de la façade aéroportuaire entre Blandonnet et la jonction autoroutière du Grand-Saconnex ainsi que dans le tunnel de Ferney, le prolongement de lignes de bus de part et d'autre de l'autoroute et la réalisation d'un axe fort tangentiel par bus à haut niveau de service entre l'aéroport et le secteur de la zone industrielle de Plan-les-Ouates. Il est également envisagé d'améliorer l'accessibilité en accroissant l'amplitude horaire des lignes de bus et en développant des services de navettes. D'autres mesures sont prévues, notamment la requalification de l'avenue Louis-Casaï et l'aménagement d'un axe fort pour les transports publics entre l'aéroport et Grand-Saconnex ainsi qu'entre Gex (F) et la Place des Nations. Les projets d'axes forts et de sites propres intègrent également les modes doux avec, en particulier, un nouvel itinéraire de mobilité douce sur la façade sud de l'aéroport (entre l'aéroport et le tunnel de Ferney). D'autres systèmes de transport sont à l'étude.

Le Canton de Genève prévoit la construction de parkings d'échange bien desservis par les transports publics ou par des navettes. Ces parkings d'échange seront réalisés ou agrandis pour desservir les secteurs périphériques de l'agglomération.

La desserte des nouveaux développements urbains dans le secteur de l'aéroport devra être coordonnée et en cohérence avec les mesures prévues pour l'accessibilité de l'aéroport.

Les besoins de places de stationnement supplémentaires sont liés à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics. Les nouvelles places de stationnement à construire par l'exploitant seront localisées en fonction des besoins et en accord avec le Canton de Genève. L'offre de places de stationnement pour les deux roues sera également adaptée.

Les parkings destinés aux passagers qui sont situés hors du périmètre aéroportuaire et gérés par des tiers (par exemple Valet Parking) ne font pas partie des installations aéroportuaires et sont régis par la législation cantonale.

Pour améliorer l'accueil des transports publics sur le site, l'exploitant et le Canton de Genève souhaitent réorganiser et développer la plateforme multimodale existante en lien avec les besoins aéroportuaires.

L'exploitant va continuer à développer les offres et les mesures mises en œuvre dans le cadre de son plan de mobilité ainsi que les offres d'incitations pour les passagers. Il s'agit également d'optimiser la gestion des flux et des accès, en particulier concernant les dispositifs de dépose et de prise en charge des passagers.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

De nombreuses prises de position font état des problèmes actuels d'accessibilité à l'aéroport et demandent que des solutions soient mises en place pour améliorer la situation, notamment par les transports publics, avec un plan d'action et un programme ciblé à l'horizon 2030 ; la zone aéroportuaire devant être considérée comme prioritaire.

La Commune de Meyrin demande que soient liés à la fiche PSIA les investissements nécessaires en matière de mobilité avec le soutien financier de la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération de 3^e génération.

La Commune de Mies pense qu'un accès plus direct par une entrée autoroutière à Versoix, ainsi qu'une boucle ferroviaire permettant aux utilisateurs de la région de Mies d'accéder à l'aéroport sans changement et avec des temps de parcours raisonnables serait une condition essentielle pour le futur.

La Commune de Versoix demande notamment que la ligne Léman Express desserve directement l'aéroport afin d'éviter des transbordements.

Le Groupement des Communes de la rive droite (GCRDL) salue la mise en place d'un groupe de suivi des mesures de mobilité auquel elles ont été invitées à participer aux côtés du Canton et de l'AIG. Ce groupement pense qu'une participation financière à l'échelle de cette problématique doit être prise en charge par l'aéroport en collaboration avec le Canton.

Une compagnie d'aviation soutient les objectifs de parts modales pour l'utilisation des transports publics pour 58 % des passagers et 44 % des employés, mais pour elle, il est indispensable que des améliorations concrètes soient effectuées sur les moyens de transports publics à disposition, en particulier aux extrémités de la plage horaire d'exploitation (4h00-6h00 et 23h30-1h00). A titre indicatif, elle informe qu'actuellement plus de 85 % de son personnel serait aujourd'hui dans l'incapacité d'utiliser un transport public entre son domicile et le site aéroportuaire sur la base des dessertes actuellement à disposition. La demande de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) va dans le même sens.

Skyguide demande sur quelle base l'objectif de 44 % (objectif de part modale des employés de l'aéroport utilisant les transports publics) a été établi et s'il est lié à un autre objectif environnemental.

D'autres prises de position font état des projets à traiter en priorité, comme par exemple la raquette ferroviaire, la liaison ferroviaire entre l'aéroport et la ligne nouvelle Genève-Lausanne, la desserte par

tram de l'aéroport, ou encore la zone aéroportuaire élargie dans son ensemble incluant les territoires vaudois et français.

Il est demandé un plan de développement avec un échéancier précis des mesures qui seront prises.

Au niveau du financement, il est demandé qu'une participation financière soit imposée à l'aéroport de Genève pour assurer sa desserte. Certaines associations et des personnes privées demandent que la répartition des coûts soit inscrite dans la fiche PSIA dans la partie « Décisions ».

Une association demande des mesures efficaces pour toutes les entreprises (le plan de mobilité concernant, selon cette association, 131 entreprises sur 200), avec des objectifs annuels et des rapports accessibles à tous. Elle demande également que le covoiturage ne soit pas pris en compte dans le pourcentage concernant la mobilité durable et qu'une étude soit réalisée sur les nuisances sonores dues au trafic engendré par les activités de l'aéroport. Elle demande également qu'une étude sur les nuisances sonores routières provoquées par le trafic induit par l'aéroport soit effectuée.

Certaines associations demandent à l'aéroport un nouveau plan de mobilité avec des mesures plus ambitieuses, avec une plus grande implication de l'AIG, y compris en termes financiers. Un plan vélo est également demandé.

Des personnes privées demandent une réduction des nuisances de l'autoroute par la couverture de celle-ci sur le tronçon Route de Meyrin-Aéroport et le déplacement de la « Vitrine économique de Genève » sur la partie couverte de l'autoroute, limitant du coup fortement les nuisances et l'impact sur l'environnement.

Des personnes privées sont d'avis que l'élargissement de l'autoroute ne résoudra pas les problèmes de congestion et s'opposent à ce que le contribuable genevois participe financièrement aux aménagements de mobilité autour de l'aéroport.

La préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes indique, avec plusieurs communes françaises, que l'offre en matière de transports collectifs notamment transfrontaliers est aujourd'hui insuffisante. Elle souligne que dans le cadre du projet d'agglomération de 3^e génération, le financement de plusieurs mesures en faveur de la mobilité transfrontalière n'est pas acquis. Elle souligne la nécessaire amélioration de l'accessibilité terrestre : transports collectifs y compris transfrontaliers (raquette ferroviaire notamment), adapter l'offre de stationnement aux nouveaux besoins (P+R côté français notamment connectés à un réseau de bus performants), développer les services à la mobilité par une meilleure information aux usagers (plateforme numérique avec billettique intégrée pour un titre de transport gratuit valable pas uniquement en Suisse, comme c'est le cas actuellement, mais également en France), développer l'offre transfrontalière favorisant au maximum l'usage des transports en commun, les modes doux et le covoiturage afin d'éviter l'accroissement des flux routiers et les nuisances. La Commune d'Annemasse va dans le même sens en faisant part également de son inquiétude pour ce qui relève des dernières décisions de la Confédération écartant le financement du prolongement trams entre Meyrin-CERN et Saint-Genis-Pouilly ou le prolongement de la ligne tram à Annemasse.

Le Département de l'Ain aurait également souhaité connaître l'organisation actuelle et future de l'accessibilité terrestre à l'aéroport.

La Commune de Ferney-Voltaire souhaite que l'intégralité de la réflexion sur la mobilité soit revue eu égard au désaveu de la Confédération au sujet du projet d'agglomération de 3^e génération.

La Commune de Saint-Genis-Pouilly propose que le plan d'action mobilité du PSIA soit mis en œuvre à une échelle transfrontalière et qu'il se fasse en parallèle dans le cadre du PACA Genève-Saint-Genis-Gex.

La Communauté de communes du pays de Gex souligne l'importance de la gare de Cointrin et son caractère stratégique pour le Pays de Gex et le Grand Genève ; une connexion renforcée avec le territoire gessien lui semble indispensable.

Une association française demande que la zone frontalière bénéficie d'une prise en charge d'un titre de transport, comme c'est déjà effectif dans la zone genevoise, pour tous les voyageurs atterrissant à Genève et désirant se rendre à Ferney-Voltaire. Elle demande également que l'aéroport de Genève contribue à financer le déficit de la ligne desservant l'aéroport et l'abandon définitif du projet de nouveau parking proche de la douane, en zone protégée.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Comme mentionné dans la fiche PSIA, au cours du processus de coordination PSIA, le Canton de Genève a mené une étude en collaboration avec l'exploitant et les offices concernés de la Confédération sur l'estimation de la demande et le dimensionnement des infrastructures dans le secteur aéroportuaire à l'horizon 2030 (*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). L'état actuel et projeté en 2030 y est décrit.

Suite à cette étude, un plan d'action a été élaboré. Il porte sur la déclinaison des mesures d'infrastructures à réaliser à l'horizon 2030 afin d'accompagner la croissance attendue de l'aéroport et les différents développements urbains planifiés dans les communes alentour (*Etudes de mobilité pour le secteur aéroportuaire, Plan d'action à l'horizon 2030*, République et Canton de Genève et Genève Aéroport, novembre 2017). C'est sur ce plan d'action que se fonde la fiche PSIA. Ce plan d'action décrit la planification ainsi que les entités en charge de mener à bien ces différents projets (Maîtrise d'Ouvrage, financement.). Ce document comprend plus de 40 mesures à mettre en place d'ici 2030 et au-delà pour certaines. Au regard de l'ambition que celui-ci représente dans un délai resserré, il doit être considéré comme abouti, tout en laissant ouvert la possibilité d'adaptations. La fiche PSIA n'intègre pas le détail du plan d'action mais les principaux axes de développement à prévoir. Aussi, ce n'est pas dans la fiche PSIA que la participation et la répartition des coûts sont fixées.

Plusieurs prises de position font mention de la nécessité de réaliser la « raquette ferroviaire », pour répondre au besoin en déplacements du secteur. A cet égard, le document *Etudes de mobilité pour le secteur aéroportuaire, Plan d'action à l'horizon 2030*, République et Canton de Genève et Genève Aéroport, novembre 2017, prévoit ce projet dans un horizon-temps au-delà de 2030, n'entrant donc pas dans le champ de la fiche PSIA actuelle qui définit le cadre d'exploitation et de développement de l'aéroport jusqu'en 2030 uniquement.

La Commune de Mies pense qu'un accès plus direct par une entrée autoroutière à Versoix, ainsi qu'une boucle ferroviaire permettant aux utilisateurs de la région de Mies d'accéder à l'aéroport sans changement et avec des temps de parcours raisonnables serait une condition essentielle pour le futur. La Commune de Versoix demande notamment que la ligne Léman Express desserve directement l'aéroport afin d'éviter des transbordements. Comme mentionné dans la fiche PSIA, l'amélioration de l'accessibilité au site aéroportuaire par le train sera effective fin 2019 lors de la mise en service du tronçon ferroviaire du CEVA et du déploiement de l'offre ferroviaire du Léman Express. Le site aéroportuaire sera ainsi connecté à ce réseau via une correspondance en gare de Cornavin. Pour ce qui est d'une entrée autoroutière à Versoix, les études menées en 2012 n'ont pour l'instant pas permis de justifier la réalisation d'une nouvelle jonction auprès de l'OFROU. Le Canton soutient la nécessité de cette entrée autoroutière et il actualisera les réflexions et les études avec les nouvelles prévisions de croissances de l'aéroport qui n'étaient pas prises en compte lors de la réflexion de 2012. Ces réflexions n'ont pas d'impact sur la fiche PSIA.

Concernant la demande d'une compagnie aérienne pour ce qui est d'élargir aux extrémités la plage horaire d'exploitation des moyens d'accès terrestre à l'aéroport (4h00-6h00 et 23h30-1h00), le plan d'action prévoit la desserte de l'aéroport dès 4h30 avec plusieurs mesures à combiner et l'exploitation des Navettes Personnels Aéroport (NPA) la nuit (0h30-1h30 et 3h30-5h30), en semaine et le week-end. Ces NPA sont actuellement réservées aux employés de l'aéroport, mais certaines d'entre elles pourraient être ouvertes aux passagers prochainement.

Concernant la demande de réaliser une étude sur le bruit du trafic routier dans le secteur de l'aéroport, les informations suivantes sont transmises : depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), au 1^{er} avril 1987, les propriétaires de routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives. Cette exigence concerne tant la Confédération, les cantons que les communes et se fait indépendamment du processus PSIA relatif à l'aéroport de Genève.

Concernant spécifiquement la zone aéroportuaire, le document *Etudes de mobilité pour le secteur aéroportuaire, Plan d'action à l'horizon 2030*, République et Canton de Genève et Genève Aéroport, novembre 2017, a montré que le trafic induit par les activités de l'aéroport est estimé à environ 15 % du trafic global. Néanmoins, ces activités restent une des principales demandes en mobilité du secteur.

Sur la base du plan d'action défini en 2017 et mentionné dans la fiche PSIA (*Etudes de mobilité pour le secteur aéroportuaire, Plan d'action à l'horizon 2030*, République et Canton de Genève et Genève Aéroport, novembre 2017) il est visé les objectifs de parts modales suivants à l'horizon 2030 : 58 % des passagers utilisant les transports publics et 44 % des employés de l'aéroport utilisant les transports publics, les modes doux et le covoiturage. L'objectif des 44 % de part modale pour les employés inclut le covoiturage car il permet de réduire le nombre de mouvements de voitures et donc l'impact en termes de pollution. L'atteinte de ces objectifs est conditionnée à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics.

Les parts modales ont été établies dans le cadre de la première partie de l'étude d'accessibilité *Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire : estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport*, dont la synthèse qui a été réalisée par CITEC est mentionnée dans la fiche

PSIA. La méthodologie pour l'établissement des parts modales est basée sur un ensemble de données : modèle multimodal transfrontalier, origines destination des passagers aériens et du personnel, parts modales actuelles, offres et infrastructures de transport planifiées. Comme mentionné ci-dessus, ces objectifs de parts modales sont liés à la réalisation des infrastructures et des offres planifiées.

La contrainte « pas de croissance TIM » (stratégie C de l'étude « *Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire: estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport* ») n'est pas un objectif réaliste à ce jour compte tenu de la forte croissance du nombre d'employés et de passagers de l'aéroport en 2020 et 2030, des lieux de provenance situés en dehors des zones desservies par les transports en commun et des offres et infrastructures des transports en commun planifiées. Cependant, le Canton de Genève souhaite qu'une réflexion approfondie soit envisagée avec l'exploitant de l'aéroport afin de réduire la proportion des TIM. La production de logements à proximité des infrastructures de transports collectifs et la mise en place des mesures incitatives afin d'encourager plus fortement les employés au report modal en amont de l'aéroport font partie des pistes de réflexions.

Les objectifs de parts modales fixés sont cohérents avec les planifications des projets envisagés (exploitation et infrastructures). Ces objectifs impliquent une absorption importante de la croissance par des modes alternatifs à la voiture (en particulier par les transports publics). Des réflexions approfondies après 2030, se fondant sur des propositions ambitieuses doivent être conduites. Les réflexions actuelles portant au-delà de 2030, dont la raquette ferroviaire fait partie, doivent ouvrir des perspectives de parts modales en faveur des transports collectifs encore plus ambitieuses.

Il est prévu de suivre et de mettre à jour le plan d'action périodiquement ; son suivi est coordonné entre le Canton de Genève, l'exploitant de l'aéroport et les principales communes concernées.

Au niveau de la demande faite dans plusieurs prises de position pour qu'une participation financière soit imposée à l'aéroport de Genève pour assurer sa desserte (passagers et employés), il est rappelé que les modalités financières des différents projets ne sont pas fixées dans la fiche PSIA qui est un instrument d'aménagement du territoire. Cependant, le Canton de Genève souhaite qu'une réflexion soit poussée dans ce sens afin de voir de quelle manière il serait envisageable de mettre à contribution la valeur ajoutée produite par la croissance du secteur et de l'aéroport pour obtenir les moyens financiers nécessaires au développement des infrastructures de transport. Il est à noter que depuis plusieurs années, l'exploitant de l'aéroport de Genève finance des mesures en faveur de l'usage des transports en commun et des modes doux pour les passagers et les employés.

Concernant le plan de mobilité pour les employés de l'aéroport, il est piloté et financé par l'AIG. Les mesures sont communiquées aux employés et aux sociétés, mais pas forcément à destination du grand public. Des actions pour promouvoir le vélo sont incluses dans ce plan de mobilité (<http://www.mobilite-aeroport.ch/> > rubrique « vélo et marche »). L'amélioration des accès cyclables fait l'objet d'une coordination avec les autorités.

Concernant la demande de personnes privées de couvrir l'autoroute sur le tronçon Route de Meyrin-Aéroport et de déplacer le projet « Vitrine économique de Genève » sur la partie couverte de l'autoroute, la fiche PSIA n'est pas l'instrument d'aménagement du territoire qui traite de ces projets.

Concernant le projet d'agglomération de 3^e génération, le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que le rapport d'examen de la Confédération, publiés en septembre de cette année, montrent les résultats de l'évaluation pour le Grand Genève. Durant son évaluation, la Confédération a modifié la priorité de certaines mesures (de A à B par exemple). En effet, elles ne présentaient pas un degré de maturité suffisant ou ne remplissaient pas les autres conditions. Le taux de contribution de la Confédération ainsi que la contribution maximale seront connus, de manière définitive, que lors de la publication de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à savoir probablement au plus tard à l'été 2019. Il est à noter que le changement de priorité de mesures n'hypothèque en rien les chances d'un soutien de la Confédération pour ces mêmes mesures lors de prochaines générations.

Concernant la prise de position de la Commune de Saint-Genis-Pouilly qui demande que le plan d'action mobilité du PSIA soit mis en œuvre à une échelle transfrontalière et qu'il se fasse en parallèle dans le cadre du Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève-Saint-Genis-Gex, la fiche PSIA mentionne explicitement que « Confédération, Canton et exploitant coordonnent les projets et œuvrent chacun dans leur domaine de compétence afin de garantir sur le long terme une accessibilité fiable, sûre, confortable et en capacités suffisantes à l'aéroport ». Les possibilités de coordination sont donc ouvertes. Concrètement, le Canton accueille favorablement la proposition de la Commune de Saint-Genis-Pouilly. Par ailleurs, le contenu du plan d'actions mobilité du PSIA a été présenté au printemps 2018 dans le cadre PACA Genève/St-Genis/Gex. Une collaboration transfrontalière renforcée sur le sujet de l'aéroport doit se poursuivre.

Concernant la demande d'une connexion renforcée de la gare de Cointrin avec le territoire gessien, le document *Etudes de mobilité pour le secteur aéroportuaire, Plan d'action à l'horizon 2030*, République et Canton de Genève et Genève Aéroport, 2017, prévoit la mise en œuvre d'un axe de BHNS (bus à haut niveau de service) entre Gex, Ferney, le Grand-Saconnex via la Route de Ferney et le cœur d'agglomération dès 2018. A la mise en service de la Route des Nations prévue en 2022, un tracé plus direct et plus rapide empruntant cette infrastructure sera donc possible.

Une association française, outre sa demande d'une prise en charge d'un titre de transport comme dans la zone genevoise, demande que l'aéroport de Genève contribue à financer le déficit de la ligne desservant l'aéroport et l'abandon définitif du projet de nouveau parking proche de la douane, en zone protégée. Comme expliqué ci-dessus, la fiche PSIA n'aborde pas les questions liées au financement des projets ou des infrastructures. Pour ce qui est du projet de nouveau parking mentionnée par l'association, il ne s'agit pas d'un projet de l'AIG ; ce projet n'est pas du ressort de la fiche PSIA.

4.13 Protection de l'air

Contenu de la fiche PSIA (partie « Décisions »)

L'aéroport de Genève doit pouvoir être développé pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique.

Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton.

Les mesures ciblées du Plan de mesures OPair concernant les infrastructures de l'aéroport doivent être prises en compte dans les procédures relatives aux infrastructures de l'aéroport.

L'exploitant poursuit et optimise les mesures mises en place pour l'amélioration de la qualité de l'air, de la politique climatique et de la gestion de l'énergie pour ce qui touche aux infrastructures de l'aéroport.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Le Canton de Genève souhaite que la Confédération s'engage à innover et à réglementer les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. Il considère que le 2^{ème} paragraphe est inutile et contre-productif et demande que l'ensemble du paragraphe relatif à la protection de l'air soit adapté.

Plusieurs communes demandent que l'exploitant de l'aéroport installe des stations de mesure supplémentaires et que les mesures faites annuellement soient effectuées par un organisme indépendant. Des objectifs contraignants doivent être appliqués afin de respecter les normes légales dans les meilleurs délais. Certaines communes demandent à être informées de ces mesures et qu'en cas de dépassement, des sanctions soient prévues à l'égard de l'aéroport et que le nombre de mouvements soit limité.

De nombreuses prises de position, émanant de communes, d'associations et de personnes privées s'opposent aux paragraphes 1 et 2, qui sont en fait les principes n° 6 et 7 de la partie conceptuelle du PSIA. De même, il est demandé qu'un plafond de la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales des différents polluants soit fixé, les hydrocarbures non brûlés devant être pris en compte.

Plusieurs prises de position mentionnent des odeurs de kérosènes et des traces de suie dans les espaces qui se trouvent proches de l'aéroport ou sous les trajectoires des avions. Une association demande qu'une solution soit trouvée pour résoudre ce problème.

Deux partis politiques demandent que les véhicules utilisés sur le tarmac répondent aux dernières normes Euro 6 et non pas seulement Euro 2.

Une association et des personnes privées demandent l'installation de stations NABEL à proximité de l'aéroport.

Une association demande à l'OFAC, en collaboration étroite avec l'OFEV et l'OFSP, une étude sur l'impact des émissions de trafic aérien en tant que tel sur la qualité de l'air de la région, et les conséquences d'une éventuelle détérioration de celle-ci sur la santé de la population survolée; les autorités compétentes françaises devraient y être associées.

De manière générale, la partie française regrette l'augmentation pronostiquée de la pollution de l'air et que la Confédération reconnaisse qu'une pollution de l'air soit acceptée dans le périmètre de l'aéroport. Des efforts sont demandés pour limiter la pollution de l'air.

La DGAC estime que les inventaires concernant les polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules fines de type PM10 et PM2,5) sont un bon moyen pour mesurer l'évolution de la contribution de l'aéroport aux émissions locales; ils pourraient être complétés le cas échéant par l'implantation de stations de mesures en territoire français.

La préfecture de la Région Auvergne-Rhône Alpes et le Département de l'Ain considèrent, sur la base du programme G²AME et du projet PACT'Air, que la fiche PSIA traite de manière trop sommaire les impacts de la qualité de l'air. Ils proposent d'envisager des mesures compensatoires des importantes émissions des aéronefs pour financer sur le territoire du Grand Genève le développement des énergies renouvelables. La Commune d'Annemasse souhaite également de telles mesures compensatoires.

Plusieurs communes françaises souhaitent que soit précisée la notion de « zones voisines » du principe 7, de même que soient spécifiés les polluants autorisés. Elles sont d'avis qu'une étude précise sur les dangers pour la santé humaine doit précéder ce qu'elles considèrent comme un « auto-permis de polluer ».

En cas de non-respect des normes sanitaires et environnementales selon les différentes réglementations françaises, européennes et suisses en vigueur sur le territoire de chaque côté de la frontière, la Ville de Ferney-Voltaire demande à l'Etat français, à la Confédération et à l'exploitant de l'aéroport de Genève d'envisager des mesures compensatoires pour les communes françaises.

La Communauté de communes du Pays de Gex demande que dans le cadre de l'outil G²AME existant et PACT'Air à venir, des modélisations soient menées avec l'AIG afin de pouvoir faire des simulations d'évolutions de la qualité de l'air et contrôler l'impact sur son territoire.

Une association française demande de documenter l'impact sur Thonon concernant les niveaux de pollution de l'air et que cette thématique soit mieux prise en compte du côté français.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Pour répondre à la demande du Canton de Genève, il est à relever que la Confédération est effectivement active au niveau international afin de réglementer les émissions gazeuses du trafic aérien. Selon le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016*, « 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 rapport mentionne également que « 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 » (page 1722).

Au niveau technique, il est à noter que si l'amélioration des moteurs conduit à une diminution de CO₂, les émissions de NO_x ont quant à elles tendance à augmenter. L'amélioration des moteurs permet également une diminution des hydrocarbures non brûlés (voir ci-dessous).

En suisse, la contribution du trafic aérien aux émissions de PM10 et PM2.5 est très faible, avec une part bien inférieure à 1 %. Par contre, les personnes qui se trouvent à proximité immédiate des moteurs à essence, des moteurs diesel ou des moteurs d'avion, respirent des particules de suie inhalables extrêmement petites. Bien qu'aucune quantité significative de ces petites particules ne soit probablement présente à une plus grande distance des avions situés sur la plateforme aéroportuaire, la Suisse a plaidé en faveur de la réduction de ces petites particules de suie dans les turbines d'avions, selon le principe de précaution.

La Suisse s'engage de manière intense et innovatrice dans la détermination d'un nouveau standard global dans le secteur de l'aviation pour la réduction des particules ultrafines (non volatiles) des moteurs d'avions. Ce nouveau standard doit compléter et renforcer celui décidé par l'OACI en 2016 qui entrera en vigueur en 2020. Il est à noter que la Confédération, à travers l'OFAC, est leader dans ce développement et pilote le groupe de travail technique de l'OACI pour la mise en place de ce nouveau standard. De plus, l'OFAC et la Confédération soutiennent des recherches très pointues sur les impacts de ces particules ultrafines sur les cellules du poumon en comparaison avec d'autres sources de combustion.

Pour ce qui concerne les émissions provenant de l'infrastructure de l'aéroport, le Canton de Genève et l'AIG peuvent prendre des mesures, comme cela est fixé dans les deux décisions suivantes de la fiche PSIA: 1) « *Les mesures ciblées du Plan de mesures OPair concernant les infrastructures de l'aéroport doivent être prises en compte dans les procédures relatives aux infrastructures de l'aéroport* », 2) « *L'exploitant poursuit et optimise les mesures mises en place pour l'amélioration de la qualité de l'air, de la politique climatique et de la gestion de l'énergie pour ce qui touche aux infrastructures de l'aéroport* ».

Le principe 7, fixé dans la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000, s'applique pour les aéroports nationaux de Suisse et est repris dans la fiche PSIA de Genève. Ce principe est considéré comme contre-productif de la part du Canton de Genève. Une demande de modification de ce principe ne peut toutefois pas intervenir dans le cadre de la consultation spécifique sur la fiche PSIA de l'aéroport de Genève. Cela étant dit, afin de clarifier l'origine des paragraphes 1 et 2 contestés, la partie « Explications » concernant le chapitre « 10 Protection de l'air » sera adapté de la manière suivante: « *Selon le principe 6 de la partie conceptuelle du PSIA, adapté le 15 mai 2013, 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 économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de*

manière significative dans la pollution atmosphérique. Le principe 7 prévoit qu'une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures élaboré par l'aéroport respectivement par le canton. Les principes 6 et 7 sont ancrés dans la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000 et s'appliquent aux aéroports nationaux suisses. ».

Concernant les stations de mesures de la qualité de l'air et les contrôles qui sont effectués, la situation actuelle est la suivante. Dans le canton de Genève, c'est le Réseau d'observation de la pollution atmosphérique à Genève (ROPAG) qui mesure les immissions depuis 1973 et qui a pour mission d'analyser la qualité de l'air, d'en suivre l'évolution et d'informer la population. Le réseau est opéré par le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) du Canton de Genève. Ce réseau comprend quatre stations en service. A l'aéroport de Genève, la station EOLE mesure la qualité de l'air en bordure de piste (SO₂, NO₂ et Ozone), à l'endroit où la poussée des réacteurs est maximale, depuis 1996. En 2004, un appareil qui mesure les concentrations en particules fines de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) a été intégré à la station. Cet appareil sera mis à jour d'ici la fin de l'année et permettra également la mesure des PM2.5. Le suivi des teneurs en dioxyde d'azote (NO₂) est renforcé par un réseau de 16 capteurs passifs installés en 2003 dans l'enceinte de l'aéroport et en dehors, dans le prolongement de la piste. Les immissions mesurées par la station EOLE sont intégrées au réseau ROPAG. Ces données, ainsi que celles issues du réseau de capteurs passifs, sont validées et exploitées par le SABRA. Les résultats des mesures effectuées sur l'aéroport de Genève sont publiés sur le site Internet du Canton de Genève (www.ge.ch). Il est important de mentionner que les mesures représentent la somme de l'impact de toutes les sources. La proximité de l'autoroute a notamment un effet considérable sur la concentration des NO₂ mesurée au centre des installations aéroportuaires. De même, les cartes des immissions moyennes de NO₂ à l'aéroport montrent l'effet de la totalité des émetteurs. La carte du cadastre des immissions de NO₂ (voir figure 1 ci-dessous) montre que dans la région des trajectoires de départ et d'arrivée les mesures NO₂ sont presque partout sous la limite VLI de 30 µg/m³.

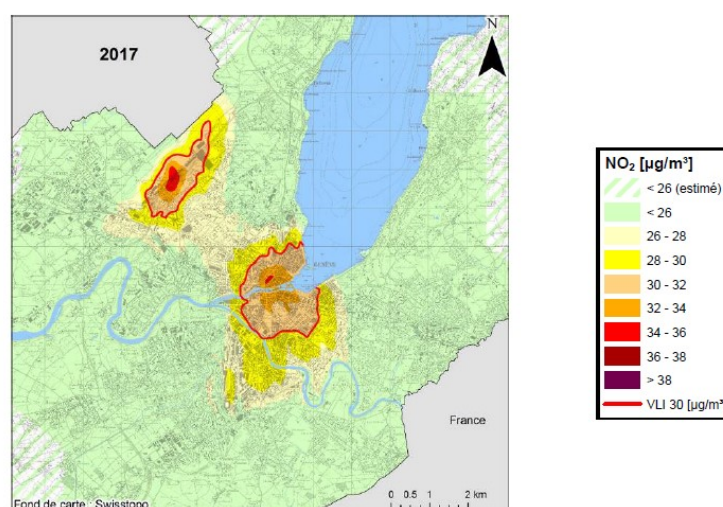


Figure 1 : carte des immissions moyennes de NO₂ sur l'agglomération genevoise pour l'année 2017 (Qualité de l'air 2017, Canton de Genève, SABRA, avril 2018, p. 21)

L'OFAC constate que le Canton et l'aéroport ont mis en place un système d'observation et de contrôle satisfaisant l'ordonnance sur la qualité de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1). Les données de la station aéroport sont reçues, analysées et validées par le SABRA, indépendant de l'aéroport. Le monitoring actuel permet un contrôle permanent de la qualité de l'air dans la région de l'aéroport.

En ce qui concerne la question des hydrocarbures non brûlés (HC), l'OPair ne contient pas de limites d'immissions pour les HC. Les émissions de HC annuelles des avions qui circulent sur l'aéroport sont estimées dans le cadre de « trend analysis » par l'OFAC. Sur cette base, l'OFAC constate une tendance à la diminution. Les résultats pour les six dernières années sont les suivants : 2011 : 88 tonnes, 2012 : 86 tonnes, 2013 : 80 tonnes, 2014 : 80 tonnes, 2015 : 79 tonnes, 2016 : 77 tonnes. La tendance de la diminution absolue des HC s'effectue malgré l'augmentation de la consommation annuelle du carburant de ces dernières années. Cet effet est expliqué par la modernisation des avions qui ont une combustion moteur encore plus efficace, qui se traduit par une réduction de CO₂ par avion et kilomètre parcouru. En conséquence, l'introduction de la notion de réduction des HC dans la fiche PSIA n'est pas jugée nécessaire.

Concernant la demande de plafonner la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales des différents polluants, il est à noter que l'estimation de la contribution de l'aéroport aux émissions cantonales de NO_x s'élève à environ 27 % pour 2016 (voir Plan de mesures OPair 2018-2023, p. 35), ce qui ne se transforme pas directement en impacts. En effet, la plupart de ces émissions proviennent des avions en vol, et sont calculées jusqu'à 900 m AGL (Above Ground Level, au-dessus du sol). Ces émissions ont un très faible impact au sol sur le territoire du canton parce qu'elles sont émises à des altitudes plus élevées et sont très fortement diluées. *Le plan de mesures OPair 2018-2023* du Canton de Genève a défini la mesure N°13 « Limiter les émissions en lien avec le site aéroportuaire » avec le contenu suivant :

- Réduire la consommation énergétique (électrique et thermique) des bâtiments du site aéroportuaire
- Utiliser de l'énergie renouvelable pour le chauffage des bâtiments. Par exemple, remplacer les chaudières à mazout par la connexion au réseau GeniLac couplée à des sondes géothermiques
- Poursuivre la hausse du taux de véhicules et engins de type éco-compatibles sur le tarmac (électriques, hybrides, gaz), tout en limitant l'augmentation du nombre total de véhicules (p. ex. auto-partage)
 - Remplacer notamment les bus thermiques de transport de passagers sur le tarmac par des bus électriques ou « rétrofittés 1 »
 - Déployer une infrastructure de recharge pour les véhicules et engins électriques circulant sur le tarmac

Le plan de mesures OPair 2018-2023 du Canton de Genève fixe un objectif de 40 % de véhicules éco-compatibles à l'horizon 2020 sur la plateforme aéroportuaire.

Au vue des mesures planifiées, il n'est pas jugé nécessaire d'introduire un plafonnement de la contribution relative des émissions uniquement pour l'aéroport, i.e. sans plafonnement pour les autres sources au sol.

Concernant les traces de suie, des investigations ont été réalisées dans le passé autour d'aéroports plus grands que celui de Genève. Sur la base d'analyses chimiques effectuées par l'EMPA, il n'a pas

été possible d'attribuer ces traces au kérosène des avions. La suie produite par les moteurs des avions actuels a une taille extrêmement petite, avec des concentrations qui sont plus faibles que dans le passé. La dispersion de la suie (particules) se comporte comme les émissions gazeuses mais sa concentration diminue très vite avec la distance à la source. Ainsi la contribution au sol des NO_x émis pendant les phases de vol au-dessus de 150 m est faible aux alentours des aéroports. De plus, la multitude des sources doit être considérée (véhicules [diesel et essence], cheminées de chauffages, bois ou mazout [qui a une composition très similaire au kérosène]). Comme mentionné ci-dessus, depuis 2008, l'OFAC s'engage fortement pour établir de nouvelles normes environnementales pour les moteurs des avions, afin de réduire la quantité des particules ultrafines. Cette mesure est liée au principe de précaution et vise principalement à réduire l'impact pour les personnes travaillant sur le site aéroportuaire, à proximité des moteurs. Cette mesure vise également à réduire l'impact potentiellement négatif des émissions de suie sur le climat, émises durant la phase de vol en croisière. Une telle mesure, liée aux performances des avions, ne peut pas être prise au niveau d'un aéroport, mais au niveau de l'OACI. L'aéroport peut en revanche travailler pour réduire les émissions produites par son infrastructure, par exemple avec l'électrification de divers véhicules notamment, mesure développée à l'aéroport de Genève.

Plusieurs prises de position font mention de la nécessité de mener une étude sur la qualité de l'air. Une telle étude a été menée dans le cadre du processus de coordination (*Projections 2030 de la qualité de l'air, SEDE, mai 2014 et son complément de décembre 2014*) et fait état de la qualité de l'air à l'horizon 2030. L'étude des impacts du point de vue des immissions a donc été réalisée dans le cadre du processus PSIA.

Concernant la demande pour que les véhicules utilisés sur le tarmac doivent répondre à la norme Euro 6 et non Euro 2, le *Plan de mesures OPair 2018-2023* fixe de nouveaux objectifs, dont notamment un taux de 40 % de véhicules éco-compatibles sur le tarmac à l'horizon 2020. A cet égard, la partie « Explications » de la fiche PSIA sera mise à jour de la manière suivante :

« La mesure n°13 concernant l'aéroport contenue dans le Plan de mesures OPair 2018-2023 du Canton de Genève vise à limiter les émissions polluantes dues au site aéroportuaire. Le contenu de la mesure est le suivant :

- réduire la consommation énergétique (électrique et thermique) des bâtiments du site aéroportuaire
- utiliser de l'énergie renouvelable pour le chauffage des bâtiments. Par exemple, remplacer les chaudières à mazout par la connexion au réseau GeniLac couplée à des sondes géothermiques
- poursuivre la hausse du taux de véhicules et engins de type éco-compatibles sur le tarmac (électriques, hybrides, gaz), tout en limitant l'augmentation du nombre total de véhicules (p. ex. auto-partage)
 - remplacer notamment les bus thermiques de transport de passagers sur le tarmac par des bus électriques ou « rétrofittés »
 - déployer une infrastructure de recharge pour les véhicules et engins électriques circulant sur le tarmac

Les objectifs du Plan de mesures OPair 2013-2016 du Canton de Genève ont été révisés avec l'exploitant en 2014 et sont les suivants : la consommation d'énergie électrique et thermique devra diminuer de 10% par rapport à 2010; la production d'énergie solaire annuelle devra atteindre 2

GWh; les taux de 25% de véhicules éco compatibles et de 60% des véhicules répondant aux dernières normes antipollution (Euro 4-5 et Com 3) devront être atteints».

Concernant le réseau NABEL, il a été mis en service par étapes à partir de 1979 et est géré par l'OFEV et par l'EMPA. Conformément à l'article 39 de l'OPair, l'OFEV procède à des relevés de la pollution atmosphérique sur l'ensemble du territoire suisse. Le réseau NABEL permet de remplir cette exigence légale en mesurant des polluants d'importance nationale (p. ex. le dioxyde d'azote, l'ozone, les poussières fines, etc.) pour lesquels des valeurs limites d'immissions sont définies dans l'OPair. Il constitue donc un instrument important d'exécution de l'OPair, qui sert en premier lieu à contrôler l'efficacité des mesures prises pour réduire la pollution atmosphérique (art. 44 de la loi sur la protection de l'environnement). Selon le document *Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL), Concept de mesure: Etat et perspectives jusqu'en 2025 du 23 novembre 2015*, le réseau NABEL sert par principe essentiellement à satisfaire les besoins nationaux. Ce réseau mesure en premier lieu les polluants atmosphériques d'importance nationale. Les valeurs de mesure enregistrées par le réseau NABEL permettent une évaluation des immissions sur des emplacements représentatifs de différents types d'exposition et mettent en évidence l'évolution temporelle des immissions (contrôle de l'efficacité). Les emplacements des 16 stations NABEL recouvrent un large éventail de situations d'exposition représentatives des différents types de pollution rencontrés en Suisse. Le réseau national est complété par les activités de mesures effectuées par les cantons conformément à leur tâche de surveillance des immissions sur leur territoire (art. 27 OPair). Il en va de même au voisinage de certaines grandes installations comme les aéroports, les raffineries, les cimenteries ou les usines d'incinération des déchets. Dans le cas du canton de Genève, ce sont les stations de mesure de Meyrin et de l'aéroport de Genève (station EOLE) qui fournissent les informations appropriées sur les immissions à proximité de l'aéroport.

De manière générale, la partie française regrette l'augmentation pronostiquée de la pollution de l'air et que la Confédération reconnaisse qu'une pollution de l'air soit acceptée dans le périmètre de l'aéroport. Des efforts sont demandés pour limiter la pollution de l'air. Il est fait référence au principe 7 de la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000 qui indique 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 cet égard, il est à préciser que les émissions cogénérées par l'exploitation concernent à la fois les infrastructures aéroportuaires et le trafic aérien « proche », soit le cycle LTO (Landing and Take-Off). Par « zones voisines », il faut comprendre les zones alentour qui peuvent potentiellement être impactées par la pollution générée par l'activité aéroportuaire.

Comme expliqué ci-dessus, les mesures de la qualité de l'air effectuées sur le site aéroportuaire sont validées et intégrées dans le réseau de mesures du Canton puis publiées à plus large échelle (TransAlp'Air, indice de qualité de l'air en régions alpines). Si la coordination des mesures entre la France et la Suisse se fait au niveau du Canton de Genève et des régions françaises voisines, les équipements de mesures sont du ressort de chaque autorité compétente.

Comme expliqué ci-dessus, l'impact sur l'air est particulièrement marqué dans le périmètre de l'aéroport et la pollution de l'air provient de différentes sources (trafic automobile, chauffage, etc.). Le principe 7 de la partie conceptuelle du PSIA indique également que, sur le 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 ». Le mécanisme général est donc le suivant. Les mesures concernant la qualité de l'air sont réglementées dans le plan de mesures cantonal. Sur la volonté de prendre des mesures sur certaines thématiques, dont les compétences sont du ressort de la Confédération, le Canton soumet ses demandes auprès de la Confédération, comme l'indique l'art. 34 OPair : « Si un plan cantonal contient des mesures qui sont de la compétence de la Confédération, le canton soumet le plan au Conseil fédéral et formule les demandes nécessaires ». La pollution générée par les infrastructures de l'aéroport est contrôlée au niveau du *Plan de mesures OPair 2018-2023* cantonal nouvellement approuvé par le Conseil d'Etat genevois le 17 janvier 2018. Ce plan fixe des mesures concrètes pour les infrastructures de l'aéroport (mesure N°13 du Plan OPair), de compétence cantonale, et interpelle la Confédération pour les thèmes qui sont de compétence fédérale (mesure N°14 du Plan OPair qui demande notamment de limiter les émissions gazeuses en lien avec le trafic aérien). Dans ce contexte, la demande de la Communauté de communes du Pays de Gex, qui souhaite pouvoir effectuer des simulations dans le cadre de l'outil G²AME existant et PACT'Air, est à adresser et coordonner avec le Canton de Genève qui est compétent en matière de qualité de l'air. Cela étant précisé, il convient de noter que l'outil PACT'Air comprend déjà une mesure liée à l'aéroport de Genève.

Au vu des explications ci-dessus, la question des mesures compensatoires évoquée par la partie française, en cas de dépassement des valeurs limites, sort du cadre de la fiche PSIA.

Considérant tout ce qui précède, le projet de fiche PSIA du 15 novembre 2017 est modifié de la manière suivante :

Partie « Explications »

Selon le principe 6 de la partie conceptuelle du PSIA, adapté le 15 mai 2013, 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 économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique. Le principe 7 prévoit qu'une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures élaboré par l'aéroport respectivement par le canton. Les principes 6 et 7 sont ancrés dans la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000 et s'appliquent aux aéroports nationaux suisses. ».

La mesure n°13 concernant l'aéroport contenue dans le Plan de mesures OPair 2018-2023 du Canton de Genève vise à limiter les émissions polluantes dues au site aéroportuaire. Le contenu de la mesure est le suivant :

- réduire la consommation énergétique (électrique et thermique) des bâtiments du site aéroportuaire
- utiliser de l'énergie renouvelable pour le chauffage des bâtiments. Par exemple, remplacer les chaudières à mazout par la connexion au réseau GeniLac couplée à des sondes géothermiques
- poursuivre la hausse du taux de véhicules et engins de type éco-compatibles sur le tarmac (électriques, hybrides, gaz), tout en limitant l'augmentation du nombre total de véhicules (p. ex. auto-partage)
 - remplacer notamment les bus thermiques de transport de passagers sur le tarmac par des bus électriques ou « rétrofittés »
 - déployer une infrastructure de recharge pour les véhicules et engins électriques circulant sur le tarmac,

~~Les objectifs du Plan de mesures OPair 2013-2016 du Canton de Genève ont été révisés avec l'exploitant en 2014 et sont les suivants : la consommation d'énergie électrique et thermique devra diminuer de 10 % par rapport à 2010 ; la production d'énergie solaire annuelle devra atteindre 2 GWh ; les taux de 25 % de véhicules éco-compatibles et de 60 % des véhicules répondant aux dernières normes antipollution (Euro 4-5 et Com 3) devront être atteints».~~

4.14 Autres thèmes

4.14.1 Impact économique et vols low cost

Contenu de la fiche PSIA (partie « Situation initiale »)

Comme mentionné dans le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016*, l'aéroport de Genève, en tant qu'aéroport national, représente pour la Suisse une plaque tournante du trafic aérien international. Son importance au niveau économique est confirmée dans plusieurs études.

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Diverses demandes sont en lien avec l'impact économique de l'aéroport et des vols low cost. Il est par exemple demandé que l'impact économique de l'aéroport sur le petit commerce genevois soit précisé, étant donné qu'il est estimé que les vols low cost incitent les consommateurs locaux à acheter à l'étranger. Il est considéré que l'aviation low cost n'assume pas les réels coûts qu'elle génère. Une personne privée avance que seuls 17 % des vols ont des raisons professionnelles. Une prise de position considère que la part de marché d'easyJet à l'aéroport de Genève est trop importante.

La Commune de Genthod demande qu'une étude soit réalisée pour identifier les besoins réels des activités économiques genevoises, en particulier des entreprises multinationales et des institutions internationales.

Plusieurs prises de position demandent que le nombre de vols low cost soit stabilisé voir diminué et que l'aéroport conduise une politique de priorités à certains types de mouvements contribuant réellement à l'économie de la région.

La préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, notamment, demande que les retombées économiques soient abordées dans la fiche PSIA. Plusieurs communes françaises sont d'avis que le développement de l'aéroport doit devenir une composante positive du développement économique du Pays de Gex, notamment, et qu'une coopération accrue entre l'aéroport de Genève et la France voisine est nécessaire.

D'autres prises de position abordent des questions liées aux conditions de travail sur la plateforme aéroportuaire.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La thématique sur le rôle économique et social de l'aéroport de Genève est documentée dans la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016, avec à l'appui l'étude intitulée *Impact économique de l'aéroport de Genève*, UNIL, mai 2014. La fiche PSIA mentionne l'importance économique de l'aéroport de Genève mais ne reprend pas le contenu du protocole de coordination à ce propos, la fiche PSIA étant un instrument d'aménagement du territoire visant à coordonner l'impact des activités aéronautiques au niveau territorial. En ce sens, la fiche PSIA ne sera pas complétée sur ce sujet.

Les vols dits « low cost » devraient, selon plusieurs prises de position, être limités sur l'aéroport de Genève. A cet égard, et selon l'art. 36a al. 2 de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), le concessionnaire d'un aéroport « est autorisé à exploiter l'aéroport à titre commercial et, en particulier, à prélever des taxes. Il a l'obligation de le rendre accessible à tous les appareils du trafic intérieur et du trafic international, sous réserve des restrictions édictées dans le règlement d'exploitation, et de mettre à la disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle ». Selon cet article, il n'est pas envisageable de refuser des vols selon le modèle économique appliqué par la compagnie aérienne.

Selon une prise de position, 17 % des vols sont effectués pour des raisons professionnelles. Selon les sondages de l'aéroport de Genève, 24 % des passagers se sont déplacés pour des motifs professionnels en 2017.

La demande de la Commune de Genthod de réaliser une étude pour identifier les besoins réels des activités économiques genevoises, en particulier des entreprises multinationales et des institutions internationales, relève de la compétence stratégique de l'aéroport pour répondre au mieux aux besoins de la région.

Concernant les demandes liées aux retombées économiques de l'aéroport de Genève, les éléments suivants sont précisés. Comme expliqué ci-dessus, la thématique sur le rôle économique et social de l'aéroport de Genève est documentée dans la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016, avec à l'appui l'étude intitulée *Impact économique de l'aéroport de Genève*, UNIL, mai 2014. Il ressort notamment de cette étude que les activités de l'aéroport de Genève et les entreprises actives sur le site aéroportuaire « apportent un soutien non-négligeable au tissu économique

de la région définie ici par le canton de Vaud et la France voisine, l'aéroport étant un employeur important, générant des effets d'entraînements considérables et garantissant un accès international» (page 16). Cette étude est disponible sur le site Internet de l'OFAC à l'adresse suivante : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/securite/infrastructure/aerodromes/aeroports-nationaux/aeroport-de-geneve.html>. Selon les derniers chiffres des enquêtes effectuées par l'aéroport de Genève (2018), 65 % des passagers en partance de l'aéroport viennent de la Suisse, et 35 % viennent de la France. Si la fiche PSIA mentionne l'importance économique de l'aéroport de Genève, elle ne reprend pas le contenu du protocole de coordination à ce propos, la fiche PSIA étant un instrument d'aménagement du territoire visant à coordonner l'impact des activités aéronautiques au niveau territorial ; la coopération économique ne relève pas de la fiche PSIA.

Les questions liées aux conditions de travail sur la plateforme aéroportuaire ne relèvent pas de la compétence de la fiche PSIA.

Concernant la question de la réalité des coûts engendrés par les compagnies low cost, voir le chapitre 4.14.3 *Coûts des pertes*.

4.14.2 Secteur France

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

La DGAC pense qu'il est nécessaire de travailler conjointement à la définition de perspectives d'action afin de préserver les fonctionnalités du secteur France et de permettre, dans une approche concertée, d'envisager son devenir dans le cadre du développement de l'aéroport et conformément aux dispositions de la convention franco-suisse.

La préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes estime que le secteur France est en voie de déqualification, regrettant la faiblesse des investissements et s'aligne sur la demande de la DGAC. La Commune de Saint-Genis-Pouilly se plaint également d'une absence de référence à une vision prospective sur le secteur France.

Le Département de l'Ain souhaite connaître l'évolution envisagée de l'activité de l'aéroport sur le secteur France, et la Commune de Thonon-les-Bains pense qu'il serait intéressant d'avoir une stratégie économique conjointe et des partenariats sur ce sujet.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Des réflexions sont en cours concernant le développement du secteur France, raison pour laquelle la fiche PSIA ne fixe rien en la matière. Dans tous les cas, l'avenir du secteur France doit être conçu conformément aux dispositions de la convention franco-suisse de 1956 dans une approche concertée, telle que souhaitée par la DGAC.

4.14.3 Coûts des pertes

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

Plusieurs prises de position demandent par qui seront payés les coûts supplémentaires (pollution bruit et air, santé et accessibilité notamment) induits par la croissance de l'aéroport.

Une association et des personnes privées demandent une indemnité de pollution et de dédommagement payée par les usagers et les voyageurs en faveur des « zones à immissions excessives » (ZIE).

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

L'aviation est le seul secteur, en Suisse, qui a commencé à lier ses coûts externes directement à la performance environnementale. En effet, l'internalisation des coûts se fait en partie déjà par l'introduction de redevances pour « compenser » ou réduire les impacts de l'aviation sur l'environnement (taxes aéroportuaires modulées selon les performances des appareils (bruit, émissions)).

Les vols domestiques sont soumis à la taxe sur les huiles minérales, dont une partie du produit sert à réduire les impacts de l'aviation sur l'environnement (financement spécial, art. 86 de la Constitution suisse).

L'étude *Office fédéral du développement territorial (2018), Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2015* informe notamment sur la répartition des coûts externes liés au système suisse de transport : « Au total, les coûts externes liés au système suisse de transport ont atteint 12,8 milliards de francs en 2015. La circulation routière en est la principale responsable, avec une part de 81 %, soit 10,4 milliards de francs. Sur ces derniers, 9.2 milliards (72 %) sont dus au transport motorisé privé par la route, près de 1 milliard (7 %) à la mobilité douce et presque 0,3 milliard (2 %) aux transports publics. De son côté, le transport aérien, avec une part de presque 10 %, pointe à 1,2 milliard de francs. Et le transport ferroviaire entraîne des coûts de 1 milliard de francs (8 %), alors que la navigation en génère pour 92 millions (un peu moins de 1 %). 80 % des coûts externes sont le fait du transport de personnes et 20 % de celui du fret » (page 8).

Concernant la question liée aux « zones à immissions excessives » (ZIE), celles-ci sont de compétence cantonale et sont traitées dans le *Plan de mesures OPair 2018-2023* du Canton de Genève.

4.14.4 Santé

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

De nombreuses prises de position demandent que la thématique sur la santé soit intégrée à la fiche PSIA et qu'elle fasse partie de la pesée des intérêts. Il est également fait mention de l'étude sur *l'Evaluation des Impacts sur la Santé (EIS)* mandatée par le Conseil d'Etat genevois et l'association transfrontalière des communes riveraines de Genève aéroport (ATCR) ; une association demande que les conclusions de cette étude soient intégrées à la fiche PSIA. Deux autres études sont mentionnées dans les prises de position : SCARPOL (*Swiss Study Childhood Allergy and Respiratory Symptomes*

with Respect to Air Pollution and Climat) et *SAPALDIA (Swiss Study on Air Pollution and Lung Diseases in Adults)*.

Il est en outre demandé que les coûts externes soient calculés et qu'une étude sur la santé soit menée et qu'il soit démontré de quelle manière la fiche PSIA protège la population.

Une association demande à l'OFAC, en collaboration avec l'OFSP, une étude pour analyser l'impact des nuisances sonores sur la population survolée, afin d'en prendre en compte les résultats dans le PSIA.

Il est reproché à la fiche PSIA d'entériner une situation où les normes légales relatives à la pollution de l'air et sonores ne sont pas respectées et une aggravation des atteintes à la santé des citoyens et riverains de l'aéroport est admise.

Une personne privée mentionne que la fiche PSIA n'aborde pas le paludisme d'aéroport, les risques de transmission de maladies virales ou émergentes par les voyages rapides.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Toutes les thématiques déterminantes pour la coordination au niveau territorial ont été abordées et traitées dans le cadre du processus d'élaboration de la fiche PSIA.

L'élaboration de ladite fiche a nécessité d'étudier l'impact du développement de l'aéroport sur la situation de l'exposition au bruit et sur la qualité de l'air. Ces études ont analysé la situation de l'aéroport de Genève en relation avec la législation suisse (loi sur la protection de l'environnement, ordonnance sur la protection contre le bruit et ordonnance sur la protection de l'air). S'agissant des impacts sur la santé, ceux-ci sont sous-jacents à la fixation des valeurs limites d'émissions et d'immissions (en matière de pollution de l'air et de bruit) et le processus PSIA se fonde sur les valeurs limites d'exposition applicables. Concrètement, les valeurs limites d'immissions sont prévues pour limiter les effets sur l'environnement, y compris la population (principe de la LPE, art. 1). La limitation des immissions et des émissions des infrastructures de transport et des aéronefs est prévue à travers l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1) et de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0). Les valeurs d'émissions des moteurs sont déterminées par les standards décidés au niveau international à l'OACI. L'OFAC pilote en ce sens le développement d'un nouveau standard sur les particules fines non volatiles pour les moteurs d'avions.

Les questions liées aux risques de transmission de maladies liées aux voyages ne sont pas traitées dans la fiche PSIA, instrument d'aménagement du territoire.

Les impacts sur la santé étant sous-jacents à la fixation des valeurs limites d'émissions et d'immissions sur lesquelles se base la fiche PSIA, il n'y a pas lieu de mener des études à ce sujet ni de modifier la fiche.

Concernant les questions liées aux coûts externes, voir le chapitre 4.14.3 *Coûts des pertes*.

4.14.5 Climat

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

En matière de réduction des gaz à effet de serre (GES), le Conseil d'Etat genevois regrette que cette thématique ne soit pas traitée dans la fiche PSIA. Le Canton a décidé de réduire de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES (*Plan climat cantonal* du 18 novembre 2015). Le *Rapport de la Confédération sur le développement durable dans le transport aérien* (mis à jour en 2015) indique que « (...) la stabilisation des émissions de GES générées par le trafic aérien est devenue une thématique prépondérante de la période de référence qui court jusqu'à 2030 ». Le Conseil d'Etat regrette que ces engagements ne se traduisent pas par une meilleure coordination entre la Confédération et le canton alors que les actions de l'exploitant de l'aéroport en matière de développement durable sur sa plateforme sont exemplaires.

De nombreuses prises de position demandent que le climat soit une thématique de la fiche PSIA et que les engagements pris à divers niveaux (cantonal, national, international) soient également intégrés. Il est en outre regretté que la croissance du nombre de mouvements anéantisse les efforts consentis dans d'autres domaines. Il est demandé qu'un plafond de la contribution relative de l'aéroport aux émissions cantonales soient fixées et des analyses annuelles effectuées par une expertise indépendante; en cas de dépassement, des pénalités seraient infligées à l'aéroport.

Une association demande à l'OFAC, en collaboration avec l'OFEV, de commander un calcul d'expert du rapport entre les émissions GES et la vitesse de fonte des glaciers suisses et entre les émissions GES et la vitesse de fonte du pergélisol suisse, afin de prendre en compte les résultats dans le PSIA. Elle demande également que le PSIA mandate une réflexion sur la place de l'aéroport urbain de Genève dans la politique climatique du Canton, dans une perspective d'harmonisation avec la politique fédérale climatique et le respect des obligations internationales de la Suisse en ce qui concerne le climat.

Une association indique que le volet 2 du *Plan Climat Cantonal genevois*, publié le 20 décembre 2017, réaffirme la volonté de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre en 2030 au niveau de 2014. Elle demande notamment comment cet objectif de stabilisation des émissions de gaz à effet de serre est compatible avec le projet PSIA proposé et que toutes les émissions de l'aviation qui contribuent au réchauffement climatique soient prises en compte dans les calculs (vapeur d'eau, ozone, etc.). Elle demande également qu'on applique le principe du pollueur-payeur en taxant l'aviation en fonction de ses modes de déplacements respectueux du climat. Ce principe figure d'ailleurs déjà dans le rapport de la Confédération de 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse: « Le principe de taxes d'atterrissages modulées en fonction des émissions inscrit dans la loi sur l'aviation doit être maintenu ».

Une association de quartier demande que les passagers de l'aéroport de Genève soient contraints à compenser les émissions de CO₂ produites par leur vol lors de l'achat de leur billet d'avion.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

En matière de climat, la Confédération détient une compétence exclusive. Le PSIA ne joue pas de rôle dans la politique climatique de la Confédération. En ce qui concerne le trafic aérien, seule la

Confédération a la tâche de définir les buts et les mesures pour réduire les émissions de GES et ceci en fonction de ses obligations internationales (OACI). Par contre l'aérodrome lui-même, en tant qu'installation fixe, est soumis à la politique climatique suisse (p.ex. ETS pour les installations fixes). Des mesures peuvent être mises en place par le Canton, mais ceci uniquement sur l'installation elle-même (et pas pour le trafic aérien).

Les informations suivantes illustrent la politique et les actions qui sont prises de la part de la Confédération en matière de climat, en marge du PSIA.

La Confédération calcule chaque année pour la Suisse les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dues au trafic aérien civil. Les émissions sont calculées sur la base des mouvements de vol, des types d'aéronefs effectivement utilisés et de moteurs et des distances parcourues. La consommation calculée de carburant est utilisée comme valeur de contrôle. Celle-ci doit pratiquement correspondre à la quantité annuelle de carburant embarquée en Suisse par tous les vols au départ de Suisse, la consommation étant calculée jusqu'à leur destination. Un inventaire des émissions de GES est établi en vue des rapports annuels de la Suisse dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CNUCC), afin de suivre les tendances et d'en inférer des mesures.

On estime qu'à l'horizon 2020, les progrès techniques conjugués à l'entrée en vigueur de nouvelles réglementations ne parviendront pas à compenser entièrement les émissions résultant de la croissance du trafic et à diminuer la part du trafic aérien dans les émissions de GES et dans la pollution atmosphérique locale.

Les États membres de l'OACI ont convenu en 2016 d'un accord global sur le climat qui vise une croissance de l'aviation civile mondiale neutre pour le climat dès 2020 (CNG2020). Pour atteindre ce but, plusieurs mesures sont mises en place. D'une part, un standard sur les émissions de CO₂ entrera en vigueur en 2020 et d'autre part, une mesure basée sur le marché (MBM) appelée CORSIA (CO₂ Reduction Scheme for International Aviation) sera introduite dès 2019. Cette mesure a pour but de compenser toutes les émissions du trafic aérien international, entre deux pays participants, par rapport aux émissions en 2020.

De plus, la Confédération s'est engagée à intégrer l'aviation civile suisse dans le système suisse d'échange de quotas d'émissions et de coupler ce dernier au système de l'UE (voir le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*). Un accord sur le couplage des deux systèmes a été signé en janvier 2017 et est en discussion pour ratification au Parlement.

4.14.6 Alternatives

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

La Commune du Grand-Saconnex demande que des scénarios alternatifs, prenant en compte des impondérables sociétaux notamment, soient étudiés et pris en compte dans la planification des infrastructures de l'aéroport.

Il est demandé quelles sont les mesures qui sont prises pour encourager les déplacements inter-villes à moyenne distance en train plutôt qu'en avion.

Une association demande que des solutions de déplacement du trafic tardif vers d'autres aéroports partenaires éloignés des zones habitées soient envisagées dans la fiche PSIA.

Des personnes privées et une association pensent qu'il devrait exister des alternatives pour qu'une partie du trafic aérien de l'aéroport de Genève soit déplacé vers d'autres aéroports (Berne, Sion, Payerne, Lyon St-Exupéry, Grenoble, Chambéry). Une association demande que les discussions reprennent entre l'exploitant de l'aéroport de Genève et l'aéroport de Lyon St-Exupéry afin que des synergies soient mises en place pour limiter les vols long-courriers.

Une association demande l'application des règles de l'OACI et des règlements européens en cas de dépassement des valeurs limites françaises, en transférant une partie du trafic, lorsque les voyageurs se rendent à Paris ou à Zurich, sur un mode de transport moins producteur de GES.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

La fiche PSIA fixe un cadre dans lequel l'aéroport peut se développer. Selon les pronostics établis, il est attendu 236 000 mouvements et 25 millions de passagers à l'horizon 2030. Concrètement, la planification de l'infrastructure revient à l'exploitant qui analyse et priorise les projets à réaliser, en fonction de l'évolution réelle du trafic aérien. Il n'y a donc pas lieu d'élaborer des scénarios alternatifs concernant la planification des infrastructures, qui doit répondre à la demande tout en restant dans le cadre fixé par la fiche PSIA.

Concernant les prises de position qui touchent à la complémentarité des modes de transport, ce thème est du ressort du *Plan sectoriel des transports, Partie programme du 26 avril 2006*.

Concernant les alternatives qui sont proposées pour déplacer une partie du trafic aérien vers d'autres aéroports, le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse* explique que « contrairement au trafic ferroviaire où la Confédération a la compétence d'établir un horaire qui lie les entreprises de transport ferroviaire, l'offre de liaisons aériennes est exclusivement déterminée en fonction de critères économiques » (page 1725).

Dans ses conclusions, ce même rapport indique qu'« afin de détendre la situation sur le front de la saturation programmée à court et à moyen termes des aéroports nationaux, il s'agit d'exploiter aussi efficacement que possible les capacités disponibles. Les nouvelles technologies de contrôle aérien sont également susceptibles d'induire une augmentation des capacités. Les réserves de capacités dont disposent l'aéroport de Bâle-Mulhouse ainsi que les aéroports régionaux et militaires doivent être mises à contribution pour couvrir la demande suisse de liaisons aériennes. A plus long terme, les capacités aéroportuaires devront s'accroître par la construction d'infrastructures » (page 1742).

Concernant la prise de position demandant que des discussions reprennent entre l'exploitant de l'aéroport de Genève et l'aéroport de Lyon St-Exupéry afin que des synergies soient mises en place pour limiter les vols long-courriers, il convient de préciser ce qui suit. L'aéroport de Genève, installation d'importance nationale, appartient au réseau des aéroports nationaux suisses tel que défini dans la partie conceptuelle du *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (Parties I-III B)* du 18 octobre 2000. A ce titre, il répond aux exigences fixées dans ce document. De la même manière, l'exploitation et le développement de l'aéroport de Genève s'inscrivent dans la politique aéronautique de la Suisse, documentée dans le *Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse*. Dans

ce contexte, et comme mentionné dans la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016, les vols long-courriers restent 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. Dans tous les cas, il est à relever que ce sont les compagnies aériennes qui décident de l'implantation d'une nouvelle liaison long-courrier sur une plateforme aéroportuaire ou l'autre.

4.14.7 Points particuliers de l'organisation et de l'exploitation de l'aéroport

Demandes issues de la consultation des autorités et de l'information / participation de la population

La Commune du Grand-Saconnex demande le respect des trajectoires et des altitudes prescrites pour les vols hélicoptères.

Les Communes de Bellevue et Genthod souhaitent que les communes riveraines de Bellevue, Genthod, Vernier et Versoix soient intégrées au sein du Conseil d'administration de l'AIG.

Un parti politique se plaint de décollages de gros-porteurs à 1h00 ou 1h30 du matin voire parfois 4h00 du matin (vols cargo ou aviation privée).

Une association demande que l'amortisseur de bruit ne soit pas utilisé que pour les essais de moteurs « de puissance » mais également pour les essais moteurs « au ralenti ». Une personne privée demande l'utilisation systématique de l'amortisseur de bruit ; des nuisances sonores sont engendrées par des essais moteurs de durée importante sur l'aire Nord.

Une personne privée fait remarquer que l'exploitation de la piste la nuit provoque de la pollution lumineuse.

Analyse et traitement dans la fiche PSIA

Les procédures actuelles VFR pour les hélicoptères sont publiées dans la *Publication Aéronautique Suisse (AIP) VFR Manual*, et non dans la fiche PSIA. Il incombe à l'exploitant, en première instance, de faire respecter les trajectoires de vol.

La formation du Conseil d'administration de l'aéroport de Genève est régie selon l'art. 7 de la loi cantonale sur l'Aéroport International de Genève (LAIG ; H3 25) ; elle ne relève donc pas de la compétence de la fiche PSIA.

Les décollages de « gros-porteurs » à 1h00, 1h30 voire 4h00 du matin, dont se plaint un parti politique, concernent des vols d'aéronefs d'Etat autorisés par l'OFAC ou des vols sanitaires ; ces vols ne sont soumis à aucune restriction selon l'art. 39d de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).

Concernant la question sur les essais moteurs avec puissance, ils sont effectués, sauf exception, systématiquement à l'intérieur de l'amortisseur de bruit, avec en moyenne moins de 1,5 essai par jour (amortisseur de bruit de l'aire Sud). De ce point de vue, l'amortisseur constitue un progrès certain au regard de la situation préexistante où les essais se passaient sur le tarmac, sans confinement du bruit.

S'agissant des essais moteur sans puissance (notamment tests d'étanchéité des circuits hydrauliques), ceux-ci sont effectués sur les positions pour des raisons opérationnelles et pour éviter une multiplication des déplacements des avions sur la plateforme.

Concernant la demande d'utiliser systématiquement l'amortisseur de bruit sur l'aire Nord, il convient de préciser que les essais moteur avec puissance sont effectués dans l'amortisseur de bruit situé sur l'aire Nord. S'agissant des essais sans puissance (notamment pour les tests d'étanchéité), ils sont effectués en position comme sur l'aire Sud, et ils sont réglementés.

Concernant la pollution lumineuse évoquée dans une prise de position, le balisage lumineux de l'aéroport de Genève permet d'éteindre la piste (aire de manœuvre) en laissant allumé les voies de roulage sur le tarmac (aire de trafic). S'agissant du balisage la nuit, il est éteint à la fin du trafic sauf s'il y a certains types de travaux, auquel cas l'éclairage est maintenu en mode très atténué.

5 Résultat de la consultation des offices fédéraux

Les représentants de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) de la Confédération ont été consultés dans le cadre de la 1^{ère} consultation des offices fédéraux du 27 septembre 2017 au 20 octobre 2017. Suite à l'information et participation de la population (du 22 novembre 2017 au 8 janvier 2018) et de la consultation des autorités (du 22 novembre 2017 au 16 mars 2018), une 2^{ème} consultation des offices fédéraux a été organisée du 6 septembre 2018 au 20 septembre 2018. Dans ce cadre, les offices fédéraux ont vérifié que la fiche PSIA de l'aéroport de Genève n'était pas en contradiction avec les conceptions et plans sectoriels selon l'art. 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Les entités suivantes ont participé à cette 2^{ème} consultation : Chancellerie fédérale (ChF); Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC); Secrétariat général du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE); Secrétariat général du Département fédéral de l'intérieur (DFI); Secrétariat général de justice et police (DFJP); Secrétariat général du Département fédéral des finances (DFF); Secrétariat général du Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR); Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS); Office fédéral du développement territoriale (ARE); Office fédéral de l'environnement (OFEV); Office fédéral des transports (OFT); Office fédéral des routes (OFROU); Office fédéral de l'énergie (OFEN); Office fédéral de la justice (OFJ); Office fédéral du personnel (OPPER); Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL); Office fédéral de la culture (OFC); Office fédéral de la statistique (OFS); Office fédéral de l'agriculture (OFAG); Office fédéral du logement (OFL); Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE); Office fédéral du Sport (OFSP); Office fédéral de topographie swisstop; Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO); Administration fédérale des douanes; Administration fédérale des finances; la Poste Suisse; les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF). A l'issue de cette consultation, les éléments suivants ont été apportés à la fiche PSIA :

- Chapitre 2 *Conditions générales de l'exploitation*, partie « Décisions » (demande de l'OFEV) : le paragraphe sur les mesures à prendre par l'exploitant pour les mouvements effectués après 22h00 a été complété.
- Chapitre 4 *Documentation de l'exposition au bruit*, partie « Décisions » (demande de l'OFJ) : le paragraphe sur les mesures à prendre pour diminuer l'exposition au bruit en cas de dépassement a été reformulé afin d'en clarifier le sens au niveau juridique.
- Chapitre 4 *Documentation de l'exposition au bruit*, partie « Décisions » (demande de l'OFEV) : une partie de l'information contenue dans ce chapitre a été réorganisée pour en améliorer la cohérence.
- Chapitre 7 *Protection de la nature et du paysage*, partie « Décisions » (demande de l'OFJ) : le paragraphe sur les surfaces devant être gérées de manière extensive a été adapté pour mieux signifier l'aspect contraignant de cette décision.
- Chapitre 3 *Exposition au bruit*, partie « Explications » (demande de l'OFEV) : l'année du pronostic pour définir la courbe de bruit PSIA à moyen terme a été précisée.
- Chapitre 4 *Documentation de l'exposition au bruit*, partie « Explications » (demande de l'OFEV) : rectification des explications concernant le « bruit de l'industrie et des arts et métiers ».
- Chapitre 11 *Caractère contraignant de la présente fiche*, partie « Explications » (demande de l'OFJ) : des compléments d'information ont été apportés pour détailler le caractère contraignant de la fiche PSIA.

Le résultat de la consultation des offices fédéraux a montré que le projet de fiche PSIA pour l'aéroport de Genève est conforme aux autres tâches de la Confédération.

6 Coordination avec les plans directeurs cantonaux

Le plan directeur cantonal genevois est touché par les décisions fixées dans la fiche PSIA, au niveau de l'exposition au bruit, de l'aire de limitation d'obstacles et du périmètre d'aérodrome. Dans sa prise de position du 14 mars 2018, le Conseil d'Etat genevois indique que les deux courbes figurant dans le projet de fiche PSIA seront inscrites dans le plan directeur cantonal et seront utilisées pour les procédures cantonales en matière d'aménagement du territoire.

Le plan directeur cantonal vaudois n'est que marginalement concerné ; en effet, seule la Commune de Mies (VD) est touchée par l'exposition au bruit PSIA. La région touchée concerne les parcelles se trouvant proches des rives du lac. Ces zones sont déjà urbanisées.

Les Cantons de Genève et de Vaud n'ont pas fait part de divergences entre le PSIA et leur plan directeur dans leur prise de position du 14 mars 2018, respectivement du 15 mars 2018, de sorte qu'il ne sera pas mené une procédure de conciliation. Le plan directeur cantonal 2030 du Canton de Genève a été approuvé par la Confédération le 29 avril 2015. Comme décidé dans ce cadre, il devra être adapté conformément à la fiche PSIA, en particulier les fiches *A20 Gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions*, *B06 Mettre en valeur l'aéroport international de Genève* et les représentations cartographiques correspondantes.

Annexes du rapport explicatif

Annexe 1

Liste des prises de position issues de la consultation des autorités et de l'information et participation de la population

Suisse

Cantons (touchés au niveau de l'aménagement du territoire)

- Canton de Genève 14.03.2018
- Canton de Vaud 15.03.2018

Cantons (pas touchés au niveau de l'aménagement du territoire)

- Pas de prise de position

Communes (touchées au niveau de l'aménagement du territoire)

Canton de Genève

- Commune d'Aire-la-Ville (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Avully (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Avusy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Bellevue (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Bellevue 14.03.2018
- Commune de Bernex 12.02.2018
- Commune de Carouge 14.03.2018
- Commune de Cartigny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Cartigny 13.03.2018
- Commune de Chancy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Collex-Bossy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Collex-Bossy 19.03.2018
- Commune de Dardagny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Genève (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Genthod (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Genthod 13.03.2018
- Commune de Genthod 14.03.2018
- Commune du Grand-Saconnex 05.03.2018
- Commune du Grand-Saconnex (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Laconnex 27.02.2018
- Commune de Meyrin (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Meyrin 14.03.2018
- Commune d'Onex 12.12.2017
- Commune de Pregny-Chambésy 23.02.2018
- Commune de Pregny-Chambésy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Russin 01.03.2018
- Commune de Russin (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Satigny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Satigny 14.03.2018
- Commune de Satigny (résolution) 14.03.2018
- Commune de Vernier 21.02.2018
- Commune de Vernier (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Versoix (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Versoix 14.03.2018

Canton de Vaud

- Commune de Mies 12.03.2018
- Commune de Mies (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018

Communes (pas touchées au niveau de l'aménagement du territoire)

Canton de Genève

- Commune de Céligny 14.03.2018

Canton de Vaud

- Commune de Commugny 02.03.2018
- Commune de Commugny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Coppet (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Crans-près-Céligny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Eysins (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Tannay (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018

Groupement de communes

- Groupement des communes de la rive droite du lac (Bellevue, Céligny, Collex-Bossy, Genthod, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy et Versoix) 06.02.2018

Sociétés

- Chrono Immobilier S.A. 29.12.2017
- easyJet Switzerland SA 04.01.2018
- EcoFlight.net Suisse Sàrl 06.01.2018
- Gaznat SA 05.12.2017
- Skyguide 15.03.2018
- SWISS 16.03.2018
- Zulu Flight Training SA 08.01.2018

Partis politiques

- Association PDC Versoix 06.01.2018
- Bellevue d'Avenir (BdA) 06.01.2018
- Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac) 19.12.2017
- Les Verts genevois 08.01.2018
- Les Verts Meyrin-Cointrin 05.01.2018
- Section des Verts de Versoix 08.01.2018
- Section des Verts du Grand-Saconnex 05.01.2018

Organisations, associations

- Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA Switzerland) 20.12.2017
- Association Climat Genève 05.01.2018
- Association Cointrin-Ouest (ACO) 28.12.2017
- Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQ) 27.12.2017
- Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup 15.12.2017
- Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix 05.01.2018
- Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA) 05.01.2018
- Association des intérêts de Richelien-La Bâtie (AIRB) 03.01.2018

• Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)	18.12.2017
• Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbillettes et alentours (AICC)	22.12.2017
• Association des parents d'élèves de Genthod (APEG)	07.01.2018
• Association des parents d'élèves d'Hermance (APEH)	22.12.2017
• Association des parents d'élèves du collège des Colombières (APECO)	05.01.2018
• Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG)	22.12.2017
• Association des Propriétaires d'Avions Privés (APAP)	08.01.2018
• Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)	08.01.2018
• Association du secteur Sous-Sarasin (A3S)	29.12.2017
• Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC)	05.01.2018
• Association Genève Route et Rail	04.01.2018
• Association Genevoise de l'Aviation d'Affaires (AGAA) et Swiss Business Aviation Association (SBAA)	05.01.2018
• Association pour la Sauvegarde de Mategnin	04.01.2018
• Association pour un CHangement ECOLogique DURable (CH-ECOLO-DUR)	06.01.2018
• Association « Sous les Platanes »	04.01.2018
• Association Transports et Environnement (ATE) section Genève	08.01.2018
• Association Village Meyrin Ouest	03.01.2018
• Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)	08.01.2018
• Chambre genevois immobilière (CGI)	21.12.2017
• Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)	05.01.2018
• Comité d'immeuble Copropriété Meyrin	21.12.2017
• Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) ¹	14.05.2018
• Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP Genève)	03.01.2018
• Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)	03.01.2018
• Coordination Transports et Déplacements	08.01.2018
• Fédération réunissant Les Associations de quartier du Grand-Saconnex et environs (F.L.A.G.S.) contenant les observations de l'Association des intérêts des habitants du chemin des Corbillettes et alentours comprenant aussi les chemins des Coudriers, du Prunier, de la Fleuriste, des Massettes, du Marais, des Florales, Bonvent, des Iris, du Jonc et de Riant-Bosquet, de l'Association de Cointrin-Ouest avec différents chemins de Cointrin-Ouest (ACO), de l'association des chemins de Terroux, Sarasin, Pré-Carbeux, Préjins, Riant-Bosquet (A3S), de l'association des habitants du chemin Bonvent (AHCB) et de l'association des propriétaires du chemin du Parc-des-Mayens (ADPPM)	03.01.2018
• Fondation Philippe Monnier	06.01.2018
• Noé 21	07.01.2018
• Pro Natura Genève	04.01.2018
• Union des associations patronales genevoises (UAPG)	08.01.2018
• WWF	26.12.2017

Personnes privées

Prises de position individuelles :	71
Prises de position collectives (courrier standard) :	
• Modèle 1 (CARPE)	9
• Modèle 2 (association AIVV)	33
• Modèle 3 (pollution de l'air et santé – bruit et santé – aménagement territorial)	21

¹ Malgré le délai de l'information/participation dépassé (fixé au 8 janvier 2018), la prise de position de la CCLNTA a été intégrée dans le présent rapport.

- Modèle 4 (aéroport urbain) 6
- Modèle 5 (bruit – pollution) 4
- Modèle 6 (pollution atmosphérique – sommeil des riverains) 3
- Modèle 7 (observations – remarques – conclusion) 3
- Modèle 8 (AOPA Switzerland) 6
- Modèle 9 (arbitrage regrettable) 2
- Modèle 10 (priorité économique) 2
- Modèle 11 (santé) 2
- Modèle 12 (modalités consultation) 2

Total Suisse

246

France

Ministère de la transition écologique et solidaire

- Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) 20.03.2018

Régions

- Préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (regroupant les avis repris dans les sous-catégories ci-après : Conseil départemental de l'Ain, Pôle métropolitain du Genevois français, Thonon Agglomération, Communauté de communes du pays de Gex, Annemasse, Anthy-sur-Léman, Armoy, Ballaison, Bons-en-Chablais, Cervens, Chens-sur-Léman, Chevrier, Divonne les Bains, Douvaine, Ferney-Voltaire, Fessy, Le Lyaud, Lully, Margencel, Massongy, Messery, Nernier, Orsier, Perrignier, Prevessin-Moëns, Saint-Genis-Pouilly, Valleiry, Veigy-Foncenex, Thonon-les-Bains). 14.03.2018

Départements

- Département de l'Ain sans date

Communes (touchées au niveau de l'aménagement du territoire)

- Commune de Chens-sur-Léman 13.02.2018
- Commune de Chens-sur-Léman (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Chevrier 11.01.2018
- Commune de Ferney-Voltaire 06.02.2018
- Commune de Ferney-Voltaire 16.02.2018
- Commune de Ferney-Voltaire (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Messery 08.02.2018
- Commune de Messery (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Nernier 18.01.2018
- Commune de Nernier (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Ornex (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Pougny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Prévessins-Moëns 23.01.2018
- Commune de Prévessins-Moëns (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018

- Commune de Saint-Genix-Pouilly 09.01.2018
- Commune de Saint-Genix-Pouilly 07.03.2018
- Commune de Saint-Genix-Pouilly (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Segny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Versonnex (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018

Communes (pas touchées au niveau de l'aménagement du territoire)

- Commune d'Allinges (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Annemasse 20.02.2018
- Commune d'Anthy-sur-Léman 31.01.2018
- Commune d'Anthy-sur-Léman (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Armoy 13.02.2018
- Commune d'Armoy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Ballaison (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Bons-en-Chablais 22.01.2018
- Commune de Bons-en-Chablais (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Brenthonne (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Cervens (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Chevry (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Divonne-les-Bains (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Douvaine (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Draillant (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Excenevex (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Fessy 12.02.2018
- Commune de Fessy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Gex (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Loisin (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Lully 24.01.2018
- Commune de Lully (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune du Lyaud 05.02.2018
- Commune du Lyaud (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Margencel 25.01.2018
- Commune de Margencel (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Massongy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Orcier 06.02.2018
- Commune d'Orcier (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Perrignier 05.02.2018
- Commune de Perrignier (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Sauverny (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Sciez-sur-Léman (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Thonon-les-Bains 31.01.2018
- Commune de Thonon-les-Bains (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Veigy-Foncenex 20.12.2017
- Commune de Veigy-Foncenex (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune de Vesancy (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018
- Commune d'Yvoire (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018

Groupement de communes

- Communauté de communes du Pays de Gex 21.12.2017
- Communauté de communes du Pays de Gex 03.01.2018
- Thonon Agglomération (courrier signé par 62 communes suisses et françaises) 13.03.2018

Sociétés

- Aucune prise de position

Partis politiques

- Aucune prise de position

Organisations, associations

- Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement des Transports (ACPAT) 23.05.2017 (reçu le 03.01.2018)
- Association Eco-Pratique 04.01.2018
- Association Ferney Avenir 05.01.2018
- Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG) 04.01.2018
- Collectif pour la protection des riverains et environnement du Léman 27.12.2017
- Groupe Collectif Cointrin 29.12.2017
- Syndicat mixte du Salève 04.01.2018
- Syndicat Rocailles Bellecombes (SRB) 03.01.2018
- Thonon Ecologie 28.12.2017

Personnes privées

Prises de position individuelles: 18

Prises de position collectives (courrier standard):

- Modèle 1 (CARPE) 2
- Modèle 2 (couvre-feu 22h00-06h00 et approche segmentée 23) 20
- Modèle 3 (couvre-feu 22h00-06h00 et pas de survol Bas-Chablais) 4
- Modèle 4 (pas d'intensification sur les mêmes trajectoires et de vols de nuit) 3

Total France 99

Total Suisse et France 345

Nombre des prises de position

Suisse

• Cantons (GE, VD)	2
• Communes Canton de Genève	21
• Communes Canton de Vaud	6
• Sociétés	7
• Partis politiques	7
• Organisations, associations	39
• Personnes privées (prises de position individuelles) ²	71
• Personnes privées (prises de position collectives, courrier standard)	93
Total Suisse	246

France

• Ministère de la transition écologique et solidaire (Direction générale de l'aviation civile (DGAC))	1
• Région (préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes)	1
• Département (Ain)	1
• Communes	38
• Groupements de communes	2
• Sociétés	0
• Partis politiques	0
• Organisations, associations	9
• Personnes privées (prises de position individuelles) ³	18
• Personnes privées (prises de position collectives, courrier standard)	29
Total France	99

Total Suisse et France

345

² Nombre de prises de position issues des personnes privées (courriers individuels et standards), communes touchées par le PSIA dans les cantons de Genève (Aire-la-Ville (0), Avully (0), Avusy (1), Bellevue (10), Bernex (1), Carouge (0), Cartigny (7), Chancy (0), Collex-Bossy (1), Cologny (0), Confignon (0), Dardagny (0), Genève (10), Genthod (17), Laconnex (0), Lancy (1), Le Grand-Saconnex (7), Meyrin (36), Onex (0), Pregny-Chambésy (6), Russin (0), Satigny (10), Vernier (38), Versoix (15)) et de Vaud (Mies (0)). Nombre de prises de position issues des personnes privées (courriers individuels et standards), communes pas touchées par le PSIA (Berne (1), Echichens (1), Féchy (1) et Veyrier (1)).

³ Nombre de prises de position issues des personnes privées (courriers individuels et standards) provenant de la France (Chens-sur-Léman (2), Cranves Sales (1), Ferney-Voltaire (7), Messery (6), Nernier (26), Ornex (1), Thonon (1) et non localisées (3)).

Annexe 2

Propositions issues de la consultation des autorités et de l'information et participation de la population sur la fiche par installation de l'aéroport de Genève¹

1. Procédure et documents

1.1 Procédure

Suisse Communes: <i>Bellevue, Carouge et Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé de suspendre l'adoption de la fiche PSIA de l'AIG par la Confédération dans l'attente des résultats de la votation populaire genevoise relative à l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport ».
Suisse Communes: <i>Bellevue</i>	<ul style="list-style-type: none"> La commune de Bellevue déplore vivement que la consultation du projet de fiche PSIA de l'AIG ne respecte pas le processus démocratique, notamment pour les deux raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - en ne mettant pas à disposition des individus, des associations et des communes, les courbes de bruit précises par tranches horaires du PSIA 2030 durant la période de consultation publique, ce qui ne permet pas de juger des conséquences concrètes de l'élargissement de l'enveloppe de bruit lié à ce projet ; - en organisant une consultation des riverains concernés trop courte, qui de plus est concentrée sur les fêtes de fin d'année.
Suisse Communes: <i>Cartigny</i>	<ul style="list-style-type: none"> Par rapport aux délais fixés sur la consultation du projet de fiche PSIA, la commune informe qu'elle n'a pas pu informer de façon satisfaisante ses administrés intéressés qui n'avaient que jusqu'au 8 janvier 2018 pour se prononcer officiellement auprès de l'OFAC.
Suisse Communes: <i>Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'Exécutif de la commune de Genthod demande que la procédure d'adoption soit suspendue jusqu'à ce qu'un règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève, qui prenne en considération les éléments mentionnés dans sa prise de position, soit rendu obligatoire, de même que la mise en place de mesures contraignantes visant à limiter les nuisances de bruit et de pollution de l'air, conformément aux dispositions légales en vigueur.
Suisse Communes: <i>Laconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> La procédure d'adoption doit être suspendue jusqu'à ce que le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève soit rendu obligatoire, ainsi que la mise en œuvre de mesures de sanctions visant à limiter les nuisances de bruit et de pollution de l'air, conformément aux dispositions légales en vigueur.
Suisse Communes: <i>Meyrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> La commune de Meyrin demande le respect du processus démocratique en mettant à disposition les courbes de bruit par tranche horaire durant la période de consultation publique, ce qui permettrait de juger des effets concrets des dispositifs proposés.

¹ Exhaustivité des propositions non garantie

<p>Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est vivement regretté que la procédure de consultation ait démarré sans que les associations et les communes puissent disposer de l'ensemble des documents leur permettant d'avoir une vision claire des impacts territoriaux concernant les futures courbes de bruit. En effet, les courbes 2019 et 2030, pour les différentes tranches horaires n'ont pas encore été fournies, alors même que la procédure de consultation des associations est terminée ! La courbe enveloppe figurant dans le rapport de la Confédération ne porte que sur les valeurs de planification et est par ailleurs trop peu précise pour évaluer correctement les impacts du dispositif proposé sur les territoires de nos collectivités.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Association « Sous les Platanes », Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déficit démocratique: manque de transparence du processus envers les communes genevoises, l'Etat et les communes françaises et difficulté pour la société civile d'avoir accès aux informations au cours du processus.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des propriétaires</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La consultation organisée à la veille des fêtes de fin d'année laisse peu de temps pour se prononcer.

<p><i>du Parc-des-Mayens (ADPPM), Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association du secteur Sous-Sarasin (A3S)</i> Personnes privées: 13</p> <p>Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i></p>	
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La période d'information/participation de la population était trop courte, entrecoupée par la période de vacances de fin d'années et les informations à disposition de la population et des associations étaient lacunaires.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association du secteur Sous-Sarasin (A3S)</i> Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'adresse pour l'envoi des observations sur le projet de fiche PSIA ne figurait nulle part.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De nombreux points majeurs sont encore en discussion (courbe de bruit à long terme « 2030 » inscrite en coordination en cours, le projet d'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute inscrit en coordination en cours et la mise à jour du plan de la zone de sécurité inscrit en coordination en cours), soit n'ont pas reçu de réponse (CRINEN), soit semblent avoir été discutés mais ne sont pas détaillés et leur impact est donc impossible à évaluer (emplacement de la future tour de contrôle, décision « réservée » de la part de l'OFROU concernant le passage au-dessus de l'autoroute pour concrétiser Cointrin-Vision), soit ont été totalement occultés (impact sur la santé, le sommeil, les apprentissages des enfants soumis au bruit, le changement climatique et la perte de valeur foncière).
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbillettes et alentours (AICC), Association des propriétaires du chemin du Parc-des-Mayens</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pour quelles raisons certaines associations n'ont pas été invitées à la séance d'information sur le projet de fiche PSIA dédiée aux associations ?

<p><i>(ADPPM), Association du secteur Sous-Sarasin (A3S)</i> Personnes privées: 9</p>	
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Cointrin-Ouest (ACO)</i> Personnes privées: 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pour quelles raisons les associations n'ont pas eu droit à la parole lors de la séance d'information publique du 30 novembre 2017 ?
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 48</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La procédure d'adoption de la fiche PSIA doit être suspendue jusqu'à ce que les citoyens genevois se soient prononcés sur l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » déposée en décembre 2016.

<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est précipité de soumettre la fiche PSIA à une consultation publique : <ul style="list-style-type: none"> - avant que tous les points actuellement en « cours de coordination » n'aient été résolus ; - avant que la décision concernant la procédure CRINEN ne soit tombée ; - avant que l'initiative CARPE n'ait passé en votation cantonale.
<p>Suisse Personnes privées: 1</p> <p>France Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la fiche PSIA soit suspendue et un nouveau processus entamé qui respecte les désirs de sécurité et protection de la population et surtout des riverains de l'aéroport et que le PSIA respecte le principe que « les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent ».
<p>France Communes: <i>Anthys-sur-Léman, Armoy, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Fessy, Lully, Lyaud, Margencel, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les communes revendiquent d'être associées comme partie prenante à part entière de l'élaboration de cette fiche ; à défaut, elles refusent le survol illégitime du territoire de leur commune, « non voisin de l'aéroport » comme mentionné dans l'accord du 22 juin 2001 et en vertu de l'article 3.1 de cet accord qui stipule que « le présent accord ne porte aucun préjudice à la souveraineté entière et exclusive de la France sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, ni à sa compétence d'exercer ses prérogatives en ce qui concerne la sécurité et la défense de son espace aérien national ».
<p>France Communes: <i>Saint-Genis-Pouilly</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Compte tenu des sujets traités dans la fiche PSIA, il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de concertation dans la phase d'élaboration de la fiche PSIA avec le territoire français ou avec les associations françaises. De nombreuses structures ou instances de travail transfrontalières pourraient aborder plus collégalement ce sujet de l'aéroport de Genève compte tenu des impacts sur les territoires français et du Grand Genève. Le Comité de Concertation pour les questions Environnementales de l'Aéroport International de Genève pourra être à cet égard un outil nécessaire.
<p>France Groupement de communes : <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Compte tenu des sujets traités dans la fiche PSIA, il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de concertation dans la phase d'élaboration de la fiche PSIA avec les territoires français voisins, notamment la Communauté de communes du Pays de Gex mais également l'ensemble des membres du Pôle métropolitain du Genevois français, qui sont directement concernés, ou bien dans le cadre du GLCT Grand Genève, ou encore avec les associations françaises. De nombreuses structures ou instances de travail transfrontalières existent et pourraient aborder plus collégalement ce sujet de l'aéroport de Genève compte tenu des impacts sur le territoire communautaire et du Grand Genève. Une évolution en ce sens est souhaitée.
<p>France Organisations, associations : <i>Association Ferney Avenir</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune échéance définitive n'est fixée ; la fiche pourrait donc être révisée avant l'échéance de 2030. Cela laisse à penser que la situation des riverains pourrait encore s'aggraver si la tendance actuelle se confirme.
<p>France Organisations, associations : <i>Association Ferney Avenir</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est regretté le manque de discussions préalables à l'établissement du projet de fiche PSIA avec les autorités françaises chargées de protéger les populations, selon les normes environnementales européennes et françaises.

1.2 Documents

<p>Suisse Communes: <i>Mies</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune de Mies fait remarquer que le degré de détail approximatif des courbes de bruit présentées dans le PSIA ne permet pas de mesurer précisément l'impact sur la commune de Mies, seule commune vaudoise touchées par les courbes de bruit telles que simulées dans le cadre du PSIA.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix, Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de publier sur un même plan les courbes 2009, 2016, 2019 et 2030, calculées selon la même méthode, avec, pour chacune, la mention de leur surface.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbilletes et alentours (AICC)</i> Personnes privées: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La représentation de l'exposition au bruit appelle les commentaires suivants: <ul style="list-style-type: none"> - lorsqu'il est effectué un zoom sur le trait qui représente les courbes de bruit PSIA, le trait se transforme en zig-zag; - les courbes de bruit PSIA sont trop larges et pas assez fines pour bien comprendre la situation; - les courbes de bruit PSIA montrent des bizarreries. En effet, les procédures de départ dites « KONIL » ne sont pas visibles sur l'empreinte de bruit de la fiche PSIA, aucune trace du virage à droite pourtant pratiqué régulièrement.

<p>France Ministère de la transition écologique et solidaire : <i>Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)</i> Région : <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Afin que puisse être évalué l'impact de l'évolution du trafic en termes de nuisances sonores selon les méthodes habituellement employées en France, il est demandé les informations suivantes pour l'exposition au bruit 2019 et 2030 : types d'avions utilisés, répartition par tranche horaire (6h à 18h, 18h à 22h et 22h à 6h), répartition selon les procédures telles que définies dans les publications d'information aéronautique, etc. • Ces données sont également nécessaires d'un point de vue réglementaire : une révision du plan d'exposition au bruit, approuvé le 15 juillet 2008 par les préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie, et ses contraintes urbanistiques afférentes, pourrait en résulter.
<p>France Région : <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA ne comprend aucun élément permettant de quantifier et de précisément délimiter dans l'espace l'impact de l'exposition au bruit des courbes de bruit à moyen terme et à long terme 2030. Les cartes annexées sont à une échelle ne permettant pas d'apprécier cet impact pour les riverains français.
<p>France Département : <i>Ain</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les territoires français impactés par la fiche PSIA ne sont jamais cités alors que des contraintes s'imposeront à eux. Comment ces territoires pourront-ils prendre en compte ces contraintes si elles ne leurs sont pas présentées et expliquées ? Et dans quel cadre réglementaire ces contraintes devront-elles être prises en compte (plan d'exposition au bruit, servitudes d'urbanisme).
<p>France Communes : <i>Ferney-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Femey-Voltaire désapprouve que, compte tenu des délais, les communes et les associations concernées ne puissent pas disposer de l'ensemble des documents leur permettant d'avoir une vision claire des impacts territoriaux au sujet des futures courbes de bruit. En effet, les courbes 2019 et 2030, pour les différentes tranches horaires n'ont pas encore été fournies, ce qui est dommageable sur Ferney-Voltaire, seule commune française impactée par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) sur son territoire.
<p>France Communes : <i>Prévessin-Moëns</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • En matière d'environnement, la commune de Prévessin-Moëns demande, qu'il s'agisse de la qualité de l'air comme de l'évolution des courbes de bruits, à ce que des modélisations de l'évolution de ces nuisances soient réalisées et communiquées aux collectivités impactées et aux associations de riverains. • Cette demande est tout particulièrement insistante concernant les courbes de bruits à court terme (2018-2019) et dont les profils encore assez imprécis laissent augurer une augmentation des nuisances, dans l'attente d'une amélioration envisagée à échéance de 2030 en raison des évolutions technologiques des appareils utilisés.
<p>France Personnes privées : 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que le territoire du Bas-Chablais figure dans l'analyse et les cartes du bruit mentionnées dans la fiche PSIA.

2. Acceptation générale / rejet de l'adoption de la fiche PSIA (uniquement si explicitement mentionné)

<p>Suisse Cantons: <i>Genève</i> Sociétés: <i>SWISS</i> Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), Chambre genevoise immobilière (CGI), Union des associations patronales genevoises (UAPG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien au projet de fiche PSIA.
<p>Suisse Communes: <i>Laconnex</i> Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i> Sociétés: <i>Chrono Immobilier S.A., EcoFlight.net Suisse Sàrl</i> Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA), Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac), Les Verts genevois, Les Verts Meyrin-Cointrin</i> Organisations, associations: <i>Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA Switzerland), Association Cointrin-Ouest (ACO), Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV), Association des parents d'élèves de Genthod (APEG), Association des parents d'élèves d'Hermance (APEH), Association des parents d'élèves du</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition au projet de fiche PSIA.

*Collège des Colombières (APECO),
Association des riverains de
l'aéroport de Genève (ARAG),
Association du secteur Sous-Sarasin
(A3S), Association Transports et
Environnement (ATE) section
Genève, Coordination régionale pour
un aéroport urbain, respectueux de la
population et de l'environnement
(CARPE)*
Personnes privées: 91

France

Départements:

Communes: *Anthys-sur-Léman,
Armoy, Bons-en-Chablais, Chens-
sur-Léman, Ferney-Voltaire, Fessy,
Lully, Lyaud, Margencel, Messery,
Nernier, Orcier, Perrignier*

Groupement de communes:

Organisations, associations:

*Association Eco-Pratique,
Association Ferney Avenir,
Association française des Riverains
de l'Aéroport de Genève (AFRAG),
Collectif pour la protection des
riverains et environnement du Léman,
Thonon Ecologie*

Personnes privées: 10

Suisse et France:

Groupement de communes: *Prise de
position signée par 62 communes
suissees et françaises*

3. Pondération des différents intérêts

<p>Suisse Cantons: <i>Genève</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet de fiche PSIA est le résultat d'une collaboration de plus de trois années entre la Confédération, le canton de Genève et Genève Aéroport. Le processus doit permettre à l'aéroport de moderniser son infrastructure tout en renforçant la maîtrise des effets collatéraux de la croissance aéroportuaire sur la santé, l'urbanisation, le trafic et l'environnement. Le Conseil d'Etat considère que le projet présenté et les mesures de mise en œuvre qui en découleront permettront de réconcilier le développement de l'aéroport avec les objectifs environnementaux, tout en respectant le besoin légitime de protection des populations riveraines. Ces objectifs figurent d'ailleurs au programme de législature de notre gouvernement. • L'activité de l'aéroport de Genève est indispensable au dynamisme économique du canton et de la région, bien au-delà de la région lémanique. Il s'agit d'une infrastructure-clé pour maintenir et développer la vocation internationale de Genève et de la Suisse, dans un cadre de plus en plus concurrentiel où l'accessibilité est un point essentiel pour les multinationales et les organisations internationales. Le Conseil d'Etat estime toutefois que ce développement doit s'accompagner d'une gestion de l'évolution du trafic et d'une diminution des nuisances dans un cadre donné par l'autorité politique.
<p>Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'équilibre entre les trois dimensions du développement durable -environnement, social et économie- prôné par la Confédération, le Canton et la Commune, doit être effectivement appliqué, de manière contraignante, en prenant notamment en considération les effets néfastes de la croissance du trafic aérien sur le climat, la santé et l'aménagement territorial qui doivent faire l'objet de chapitres spécifiques. • La problématique de l'aménagement territorial, qui conditionne les plans directeurs 2030 du canton de Genève et des communes genevoises riveraines de l'AIG, doit dûment être prise en compte s'agissant notamment des impacts de cet instrument de planification contraignant sur le logement, le foncier, la mobilité et l'environnement.
<p>Suisse Communes: <i>Carouge</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Confédération s'est fixée des objectifs ambitieux visant à protéger la population et l'environnement. Force est de constater que ces objectifs et engagements ne sont pas pris en compte dans le cadre de la fiche PSIA qui privilégie un développement économique et quantitatif basé sur la seule injonction faite à l'aéroport de « répondre à la demande ». Cela au détriment des objectifs sociaux et environnementaux mais aussi d'intérêts d'autres secteurs économiques.
<p>Suisse Communes: <i>Versoix</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'impact des activités de l'aéroport sur la santé et sur l'environnement, notamment le climat, mérite un traitement spécifique dans la fiche PSIA. Celui-ci doit évaluer et expliciter cet impact. Une politique qui priorise systématiquement les considérations « d'ordre technique, opérationnel ou économique » au-dessus des besoins sociaux et environnementaux dans un contexte urbain n'est pas admissible.
<p>Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bien qu'inscrits dans les lois fédérales et cantonales, les objectifs de développement durable en terme environnemental et social sont prétérités au profit de l'essor économique. Une pondération équitable doit être envisagée comme préalable au Plan sectoriel.

Suisse

Communes: *Bellevue, Carouge, Genthod, Laconnex, Meyrin, Pregny-Chambésy, Satigny*

Partis politiques: *Association PDC Versoix, Bellevue d'Avenir (BdA), Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac), Les Verts genevois, Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex*

Organisations, associations:

Association de défense du quartier Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Molard-Fayards à Versoix, Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association des intérêts de Richelien-La Bâtie, Association des intérêts de Vernier Village (AIVV), Association des parents d'élèves du Collège des Colombières (APECO), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Fondation Philippe Monnier, Noé 21, Pro Natura Genève, WWF

- La fiche PSIA ne prend pas en compte plusieurs textes législatifs concernant la protection des habitants au niveau de la santé, de l'air et du climat (notamment la Constitution suisse, la Constitution genevoise, l'Accord de Paris, la COP2, la Stratégie énergétique de la Confédération (société à 2000 watts à l'horizon 2050), le Plan climat cantonal (PCC), les recommandations de l'OMS et le Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Confédération).

<p>Personnes privées: 93</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique,</i> <i>Association Ferney Avenir,</i> <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG),</i> <i>Collectif pour la protection des riverains et environnement du Léman,</i> <i>Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement des Transports (ACPAT), Thonon Ecologie</i></p> <p>Personnes privées: 15</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin,</i> <i>Association « Sous les Platanes »,</i> <i>Association Village Meyrin Ouest</i></p> <p>Personnes privées: 9</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une pesée des intérêts entre les différents aspects économiques et les impacts sociaux et environnementaux doit être mentionnée dans les décisions de la fiche PSIA, sur la base d'indicateurs chiffrés. La procédure déterminante devra pouvoir faire l'objet d'un recours.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG),</i> <i>Association Transports et Environnement (ATE) section Genève</i></p> <p>Personnes privées: 25</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA doit traiter des thématiques centrales comme la santé, le climat et l'aménagement du territoire.

<p>de l'Aéroport de Genève (AFRAG), Thonon Ecologie Personnes privées: 2</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i>, Organisations, associations: <i>Association Cointrin-Ouest (ACO), Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Richelien-La Bâtie (AIRB), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Pro Natura Genève, WWF</i> Personnes privées: 27</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique, Collectif pour la protection des riverains et environnement du Léman, Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement des Transports (ACPAT), Thonon Ecologie</i> Personnes privées: 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA doit fixer des valeurs précises contraignantes et non des objectifs. • Le contenu de la fiche est incohérent face aux diverses politiques publiques et au principe du développement durable.

<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La stratégie de développement retenue par la Confédération s'appuie sur une prévision du trafic aérien quasi sans limite, qui répond aux demandes des compagnies aériennes bien plus qu'à celles des populations concernées et de l'environnement. • Cette orientation se fait au détriment de l'environnement, de la santé et du bien-être des habitants et même à long terme de l'économie, et ce malgré un cadre légal qui exige que l'Etat régalien protège les citoyens (art. 74 de la Cst, art. 11 LPE, art. 157 Cst-GE). • Une pesée des intérêts entre les différents aspects économiques et les impacts sociaux et environnementaux doit être mentionnée dans les décisions de la fiche PSIA, sur la base d'indicateurs chiffrés.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac), Les Verts genevois, Les Verts Meyrin-Cointrin, Section des Verts de Versoix</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA), Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association Village Meyrin Ouest, Pro Natura Genève, WWF</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA privilégie les aspects économiques et entérine l'accroissement du trafic (développement de l'aéroport, compagnies aériennes, multinationales) au détriment de l'environnement, du social, de la santé et de la qualité de la vie des riverains.

<p>Personnes privées: 75</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG), Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement des Transports (ACPAT)</i> Personnes privées: 6</p> <p>Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i></p>	
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Pro Natura Genève</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG), Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À plusieurs reprises dans la fiche PSIA, le développement des compagnies aériennes est cependant priorisé sur l'aspect social et environnemental. Il est demandé que mention soit faite des trois piliers du développement durable et que la fiche PSIA reflète le respect de cet équilibre prôné par la Confédération, et ce de manière contraignante. Les principes du développement durable (prenant également en compte le climat et la santé) doivent présider à toutes les décisions du PSIA.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dans la volonté d'un développement d'un aéroport urbain de Genève respectueux des principes du développement durable (p. 17 de la fiche PSIA), une pesée des intérêts entre les trois piliers du développement durable doit être effectuée (comme mentionné en page 27 de la fiche PSIA). Il est ainsi demandé qu'une pesée des intérêts entre les différents aspects économiques et les impacts sociaux et environnementaux soit mentionnée dans les décisions de la fiche PSIA, sur la base d'indicateurs chiffrés.

<p><i>régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	
<p>Suisse Sociétés: <i>SWISS</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • SWISS salue le fait que la Confédération entend créer une sécurité juridique. Elle soutient les mesures proposées dans le projet de fiche PSIA et comprend que la politique aéroportuaire nécessite des compromis entre les besoins économiques nationaux et les préoccupations de la population locale.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La volonté d'une conciliation de la réduction des émissions de bruit à l'horizon 2030, tout en préservant le développement de l'activité aéroportuaire de notre Canton est salué.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Union des associations patronales genevoises (UAPG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet de fiche PSIA constitue un bon compromis entre les différents intérêts.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association du secteur Sous-Sarasin (A3S)</i> Personnes privées: 6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'AIG est juge et partie dans les différents objectifs à atteindre inscrits dans la fiche PSIA.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet de fiche PSIA en répond pas suffisamment aux objectifs du développement durable et de santé des populations riveraines impactées par les nuisances aéroportuaires.
<p>France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conformément à l'article 74 de la Constitution fédérale et à l'article 11 de la loi sur la protection de l'environnement, la Confédération helvétique a fait le choix d'afficher des objectifs audacieux pour protéger la population et l'environnement. • La Ville de Femey-Voltaire constate, malheureusement, que ces obligations normatives n'ont pas réellement été prises en considération lors de la rédaction de la fiche PSIA, qui défend, sans contrepartie, un développement économique et quantitatif de l'aéroport de Genève.

4. Rôle et fonction de l'installation

<p>Suisse Communes: <i>Genthod, Laconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il doit être fait état dans la fiche PSIA du caractère urbain de l'aéroport de Genève et qu'il en soit tenu compte par des mesures de modération de sa croissance.
<p>Suisse Communes: <i>Versoix</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'implantation urbaine de l'AIG doit être prise en compte. <ul style="list-style-type: none"> - La fiche PSIA concernant l'aéroport de Genève ne tient absolument pas compte de sa localisation urbaine à 4 kilomètres du centre-ville de Genève, au cœur de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise. Environ un tiers de la population genevoise habite et travaille dans la zone impactée par les nuisances de l'aéroport et plus de 25 % des élèves du primaire du Canton sont concernés. - L'impact des activités de l'aéroport sur la santé et sur l'environnement, notamment le climat, mérite un traitement spécifique dans la fiche PSIA. Celui-ci doit évaluer et expliciter cet impact.
<p>Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Depuis de nombreuses années, les autorités cantonales et communales vaudoises et genevoises ainsi que départementales et communales de l'Ain et de la Haute-Savoie œuvrent à la construction d'une agglomération transfrontalière solidaire, par-dessus les frontières. Or tant le processus d'élaboration que le contenu de la fiche PSIA, tendent à polariser les territoires, notamment en faisant abstraction des réalités légales différentes entre la France et la Suisse et par la non prise en compte des engagements transfrontaliers visant un développement équilibré du territoire. • Par ailleurs, la spécificité d'un aéroport urbain n'est pas prise en compte à sa juste mesure. Inséré dans un environnement densément habité et déjà fortement contraint par les infrastructures existantes, le développement de l'aéroport entériné par la fiche PSIA ne tient pas compte des conditions locales et des milliers de personnes qui aujourd'hui déjà subissent des impacts néfastes pour leur santé et bien-être. A aucun moment, il n'est fait mention dans la fiche PSIA du nombre de personnes qui sont et qui seront touchées par ce développement.
<p>Suisse Sociétés: <i>Skyguide</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fonction régionale couvre les territoires français et suisses. Les caractéristiques transfrontalières de l'aéroport pourraient être davantage soulignées. Il pourrait être également mentionné que de l'espace aérien étranger est nécessaire aux opérations de l'aéroport.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de modifier le 4^{ème} paragraphe « La première priorité revient au trafic de ligne. L'aéroport est libre d'offrir d'autres types de trafic dans la limite de ses capacités, avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR) » par « La première priorité revient aux liaisons nécessaires à l'économie locale. L'aéroport est libre d'offrir d'autres liaisons tout en respectant la limite des nuisances admises par la présente fiche. »

<p><i>de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix, Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 10</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le statut urbain de l'aéroport et l'impact des nuisances que celui-ci génère sur de nombreux riverains doivent être mentionnés dans ce premier chapitre.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de supprimer la référence à la « demande du trafic aérien », fortement dépendante de décisions politiques. La notion de « nécessité régionale » – plus adaptée au développement d'un aéroport urbain respectueux de la population et de l'environnement tout en garantissant la bonne santé de l'économie locale – peut être conservée, mais nécessite d'être clarifiée. La « nécessité régionale » doit faire référence à l'économie du bassin de vie franco-valdo-genevois dynamique, ainsi qu'un cadre de vie sain et agréable pour ses habitants.

<p><i>la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, WWF</i> Personnes privées: 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'équilibre entre les trois piliers du développement durable doit être précisé et la fiche PSIA doit refléter le respect de cet équilibre prôné par la Confédération, et ce de manière contraignante. Le développement durable, tout comme la perspective climatique, devraient compter parmi les principes directeurs pour les décisions prises dans le PSIA.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), Union des associations patronales genevoises (UAPG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien à l'objectif de répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de supprimer la référence à la « demande du trafic aérien » parce qu'il est irresponsable de prétendre qu'il faille répondre à la demande vu les impacts sur des dizaines de milliers d'habitants. • Il est demandé que la phrase « ... dans le respect du développement durable » soit remplacée par « Le respect des principes du développement durable et la prise en compte de l'impact des nuisances sur les riverains priment sur toute autre considération ». • Il est demandé que la phrase « Les étapes d'extension requises sont engagées en temps utile et optimisées » soit remplacée par « Les étapes d'extension requises sont engagées en temps utile et sont soumises à l'approbation des autorités cantonales ». • Il est demandé que le terme « optimisées » soit explicité dans la partie « Décisions » ou alors disparaisse de la version finale. • Il est demandé de compléter le paragraphe concernant l'ordre de priorité du trafic aérien par la phrase suivante : « Les nuisances subies par les riverains seront dans tous les cas prises en compte et réduites au minimum ».
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Genevoise de l'Aviation d'Affaires (AGAA), Swiss Business Aviation Association (SBAA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le rôle et la fonction de l'installation doit être libellé de manière à reconnaître la situation particulière de l'aviation d'affaires à Genève. La liberté accordée à l'AIG d'offrir d'autres types de trafic n'est pas satisfaisante.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Noé 21</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet de fiche PSIA doit inclure la mise en place d'une stratégie de « maîtrise de la demande » du trafic aérien, initiée et surveillée par les pouvoirs publics, mais portée et réalisée par l'AIG.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des Propriétaires d'avions privés (APAP)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'AIG doit continuer d'accueillir les vols non-commerciaux IFR et VFR, comme son règlement d'exploitation le prévoit actuellement, l'ordre de priorité n'étant pas contesté. • L'AIG ne doit pas être « libre » de choisir d'offrir d'autres types de trafic que le trafic de ligne, mais doit continuer d'accueillir l'aviation privée, IFR et VFR, dans cet ordre de priorité.

<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées : 34</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé la reformulation suivante : « L'aéroport de Genève est un aéroport national urbain et proche de la France ». • Il est demandé que « les nécessités régionales » évoquées dans la fiche PSIA soient justifiées de façon transparente. A la lecture des provenances et destinations de la majorité des vols, il n'est pas compris en quoi ces derniers correspondent à une « nécessité régionale ».
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées : 9</p> <p>France Organisations, associations : <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées : 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La nécessité régionale et la demande du trafic aérien sont deux objectifs bien distincts qui n'engendrent pas les mêmes stratégies : le premier implique d'adapter l'offre du trafic aérien aux besoins des activités économiques locales, le second signifie que l'aéroport se plie aux volontés des compagnies aériennes qui souhaitent développer leurs activités pour répondre à leur désir de croissance. La notion de « nécessité régionale » doit être définie et faire référence à l'économie du bassin de vie franco-valdo-genevois dynamique, ainsi qu'à un cadre de vie sain et agréable pour ses habitants. • Il est demandé de modifier la phrase du 2^{ème} paragraphe « L'aéroport doit pouvoir se développer de manière à répondre à la demande du trafic aérien dans le respect des principes du développement durable » par « L'aéroport doit pouvoir se développer dans le respect des principes du développement durable ».
<p>France Communes : <i>Annemasse</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'aéroport de Genève possède un rayonnement international du fait de sa proximité avec la frontière française. Il joue à ce titre un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire : influences sur les localisations d'entreprises, sur le tourisme ... Cet aéroport est donc incontestablement un atout pour le Grand Genève mais il doit s'intégrer au mieux dans un cadre de vie à préserver.
<p>France Groupement de communes : <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'aéroport de Genève est une infrastructure suisse avec des impacts franco-suisse. La fiche PSIA doit intégrer cette dimension internationale et la proximité immédiate du territoire français et principalement la Communauté de communes du Pays de Gex. Son impact sur le territoire gessien en matière économique, de mobilité, d'environnement ou de développement urbain est tel qu'il joue un rôle essentiel dans l'aménagement de notre territoire communautaire. Cet impact doit se traduire par une meilleure synergie dans les développements au regard des préoccupations légitimes et de plus en plus vives de la part des communes riveraines et situées sous les couloirs d'approche, mais aussi des territoires plus éloignés qui sont concernés par les déplacements liés à l'accessibilité de l'aéroport et qui sont également impactés par les pollutions.
<p>France Organisations, associations : <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il y a ambiguïté dans la signification des phrases entre d'une part « l'aéroport doit répondre à la demande du trafic aérien » et d'autre part « doit répondre aux nécessités régionales ». • Il est demandé que la « nécessité régionale » soit choisie à la place de la « demande du trafic aérien ».

5. Conditions générales de l'exploitation

5.1 Cadre actuel de l'exploitation

<p>Suisse Communes: <i>Laconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une taxe sur les billets d'avion doit être instaurée afin de rétablir la réalité des coûts du trafic aérien et de permettre le financement des mesures de prévention du bruit et de la pollution.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique, Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La poursuite du cadre actuel d'exploitation est contestée. Afin de prendre en considération le recours de 2001 contre l'approbation du règlement d'exploitation actuellement en vigueur, et de rendre effectives les nombreuses améliorations que la prise de position de la CARPE propose, il est demandé que la fiche PSIA stipule que le règlement d'exploitation sera modifié dès l'adoption de la fiche.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La poursuite du cadre d'exploitation laisse supposer un maintien des taxes actuellement en vigueur. Ces taxes ne sont pas assez élevées pour être réellement incitatives. De ce fait, il est demandé une augmentation des taxes perçues à l'aéroport de Genève: <ul style="list-style-type: none"> - surtaxe de bruit; - taxe sur les retards; - surtaxe de pollution: le coefficient de surcharge par unité de pollution doit être augmenté à 4 CHF; - instauration d'une taxe sur les billets d'avion, qui pourrait intervenir dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Pour réduire réellement les émissions nocives du trafic aérien, le montant de cette taxe devrait s'élever au minimum à 30 francs pour les trajets de courte distance (jusqu'à 4000 km) et à 100 francs pour les trajets

<p><i>Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<p>de longue distance. Jusqu'à un tiers des revenus serviraient à financer des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le reste serait reversé directement à la population et à l'économie ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - rendre la compensation climat (par exemple par le biais de MyClimate) obligatoire pour chaque vol au départ de Genève.
---	---

5.2 Heures d'exploitation

<p>Suisse Communes: <i>Bellevue</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une interdiction de tout mouvement planifié dès 23h00 et ce jusqu'à 06h00 doit être prononcée. • Les horaires d'exploitation doivent être revus de manière à ce qu'au minimum 7 heures de sommeil soient immédiatement garanties, comme à Zürich, en visant d'ici à 2030 les 8 heures de repos nocturne prescrites par l'OMS.
<p>Suisse Communes: <i>Collex-Bossy</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé un couvre-feu total entre 23 heures et 6 heures comme à Zurich.
<p>Suisse Communes: <i>Genthod</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nous demandons que la fiche soit modifiée afin que les horaires d'exploitation soient revus progressivement à la baisse de manière à ce qu'un minimum de 7 heures de sommeil soit garanti, comme cela est le cas à l'aéroport de Zurich. La non-utilisation de la tranche horaire de 5h-6h doit être inscrite dans les décisions. Une surtaxe de bruit réellement dissuasive et contraignante doit être fixée pour tout retard de vols après 22h, que ce soit pour les atterrissages ou les décollages. La simple volonté de réduire les retards avec une taxe plus élevée sans objectifs fixes et contraignants, comme il l'a été exprimé par le directeur de l'AIG ne suffit pas. Sans mesures contraignantes, les paroles vont rester lettre morte. • Après 22 heures, mais au maximum jusqu'à 23 heures un décollage retardé ne doit être autorisé que moyennant une surtaxe dissuasive s'il s'agit d'un appareil n'appartenant pas à la dernière génération. Les mouvements pour des questions de sécurité sont bien évidemment tolérés.
<p>Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les standards internationaux pour la santé établis par l'OMS, préconisent un minimum de 8 heures de repos nocturne pour assurer un sommeil réparateur. Les bruits nocturnes ne perturbent pas seulement les cycles de repos, empêchant d'atteindre le sommeil profond, mais aussi les fluctuations fines de la vigilance et le système

	<p>cardiovasculaire. Les conséquences d'un sommeil perturbé ont un impact négatif sérieux sur la santé des personnes exposées.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé un respect strict des heures de couvre-feu de 22h00 à 06h00 pour les décollages et de 23h00 à 06h00 pour les atterrissages. Les vols long-courriers devront également respecter ces créneaux.
<p>Suisse Communes: <i>Lacconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est exigé que la fiche soit modifiée afin que les horaires d'exploitation soient revus de la manière à ce qu'un minimum de 7 heures de sommeil soit garanti, comme cela est le cas à l'aéroport de Zurich, en visant les 8 heures de sommeil d'ici 2030. La non-utilisation de la tranche horaire 05h00 à 06h00 doit être inscrite dans les décisions. Un couvre-feu doit être mis en place dès 23h00, dès l'adoption de la fiche PSIA, et ramené à 22h00 d'ici 2030. Une surtaxe de bruit réellement dissuasive et contraignante doit être fixée pour tout retard de vols après 22 heures. • Les vols planifiés dans la tranche horaire 23h00-24h00 doivent être formellement interdits. En outre, après 22h00, aucun décollage ne doit être autorisé et, en cas de retard, les vols doivent être reportés au lendemain. De plus, seuls les atterrissages pour des questions de sécurité peuvent être tolérés.
<p>Suisse Communes: <i>Meyrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la tranquillité des riverains soit garantie pendant la période nocturne, la plus sensible du point de vue de la santé.
<p>Suisse Communes: <i>Russin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé une période sans vol de 22h00 à 06h00.
<p>Suisse Communes: <i>Satigny</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est exigé que: <ul style="list-style-type: none"> - durant la tranche horaire 23h-6h aucun mouvement ne soit planifié ni autorisé, et ce, sans dérogation (à l'exception des vols sanitaires et diplomatiques); - durant les tranches horaires 6h-8h et 20h-23h la route KONIL soit fermée; • les tranches horaires 6h-8h et 20h-23h ne soient utilisées que par des aéronefs appartenant à la classe de bruit n°V.
<p>Suisse Communes: <i>Versoix</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé un couvre-feu strictement respecté pour garantir des heures suffisantes de sommeil aux riverains. <ul style="list-style-type: none"> - La qualité du repos nocturne constitue un élément déterminant pour une bonne santé des populations (cf. 8h de sommeil nocturne selon l'OMS), d'autant plus que l'accroissement prévu des mouvements par heure passera de 40 à 47 à l'horizon 2030, soit un mouvement toutes les 90 secondes. Cette protection du couvre-feu est d'autant plus importante que l'aéroport de Genève planifie le décollage de quelques vols long-courrier dans la tranche horaire de 22h00 à 24h00. - La Ville de Versoix estime que le PSIA doit porter une attention toute particulière aux horaires d'ouverture et de fermeture de l'aéroport, par respect pour le repos nocturne des riverains, avec un couvre-feu imposé de 22h00 à 06h00 du matin admettant, sous réserve, une limitation très stricte des vols exceptionnellement autorisés entre 22h00 et 23h00 pour les avions les moins bruyants.
<p>Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i> Sociétés:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé un couvre-feu de 23h00 à 06h00 comme à Zurich.

<p>Organisations, associations : <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC)</i> Personnes privées : 10</p> <p>France Personnes privées : 1</p>	
<p>Suisse Sociétés : <i>easyJet</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Afin de maintenir une compétitivité avec les autres aéroports européens, il est essentiel pour l'Aéroport de Genève de pouvoir préserver la pleine utilisation opérationnelle de la plage horaire actuelle (de 05h00 à 24h00). Si la fermeture de l'aéroport devait intervenir plus tôt en soirée suite aux nouvelles restrictions sur les courbes de bruit, les compagnies aériennes (principalement celles basées sur le site) pourraient rencontrer de réelles difficultés opérationnelles pouvant avoir de graves conséquences sur leur rentabilité. • Il serait également très important d'octroyer un pouvoir de dérogations supplémentaires aux autorités aéroportuaires afin qu'elles puissent avoir la possibilité de repousser l'heure de fermeture nocturne en cas d'incident opérationnel majeur (par exemple, lors d'une fermeture de piste suite à un incident d'aéronef ou de problèmes météorologiques sévères) dans les mêmes proportions que la durée de l'incident. Ce point est très important dans le cadre d'une opération sur piste unique comme à Genève, ceci d'autant plus depuis la suppression de la piste en gazon qui oblige maintenant tous les avions légers à utiliser la piste en béton. • Concernant les restrictions matinales (de 05h00 à 06h00), nous ne voyons pas de problème particulier si ce n'est de garantir une disponibilité pour le rapatriement d'avions n'ayant pu rentrer avant le couvre-feu.
<p>Suisse Partis politiques : <i>Les Verts Meyrin-Cointrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le plafonnement du volume de bruit doit être étendu aux périodes allant de 20h00 à minuit et de 06h00 à 07h00 du matin.
<p>Suisse Partis politiques : <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i> Personnes privées : 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il existe une inégalité de traitement entre les horaires d'exploitation de l'aéroport de Zurich (horaires restreints) et celui de Genève. Pourquoi cette inégalité de traitement ?
<p>Suisse Partis politiques : <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations : <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les horaires d'exploitation doivent être revus de manière à ce qu'au minimum 7 heures de sommeil soient garanties, comme à Zurich, en visant d'ici à 2030 les 8 heures de sommeil prescrites par l'OMS. • La non-utilisation de la tranche horaire 5:00-6:00 du matin doit notamment figurer dans les décisions. • À l'instar de Zurich, un couvre-feu devrait être mis en place dès 23h dès l'adoption de la fiche PSIA. A l'horizon 2030, ce couvre-feu devrait être ramené à 22h, pour respecter les recommandations de l'OMS.

<p><i>(CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique, Thonon Ecologie</i> Personnes privées: 2</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Association PDC Versoix</i> Personnes privées: 46</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir, Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG), Thonon Ecologie</i> Personnes privées: 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé 8 heures de repos, telles que recommandées par l'OMS, en adaptant les heures d'exploitation de l'AIG en conséquence.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG),</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La tranche horaire 22h00-24h00 revêt une importance particulière pour les compagnies aériennes basées à Genève et qui doivent rapatrier une partie de leur flotte en fin de journée. Il est demandé que la fiche PSIA puisse tenir compte des impératifs des compagnies aériennes basées à Genève.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG),</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire de maintenir la possibilité exceptionnelle d'atterrir entre 24h00 et 00h30.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de remplacer le 1^{er} paragraphe de la partie « Décisions » par la phrase suivante: « L'exploitation prend en compte le caractère urbain de l'aéroport de Genève et respecte le sommeil des riverains. Les heures d'exploitation sont comprises entre 06h00 et 23h00 du lundi au dimanche, toute l'année. La tranche 22h00-23h00 est utilisée avec parcimonie. La possibilité d'utiliser la troisième heure de nuit la nuit (05h00-06h00) est supprimée ».

<p><i>Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Pro Natura Genève</i> Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que seuls les avions les plus performants puissent décoller et atterrir après 20h00, que la courbe de bruit 2030 soit contraignante et qu'il n'y ait plus de vols après 23h00.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix, Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) Fondation Philippe Monnier</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Groupement de communes: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 32</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'aéroport doit être fermé de 22h00 à 06h00.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des intérêts de Richelien-La Bâtie</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fixer les heures d'exploitation suivantes afin de compenser partiellement l'intensification du trafic durant la journée par l'introduction d'un intervalle entre mouvements d'avion de 80 secondes (contre 2 minutes actuellement): <ul style="list-style-type: none"> - lundi à vendredi: 06h30-23h00; - samedi et dimanche: 07h00 -23h00.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), WWF</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé une limitation supplémentaire du nombre de mouvements diurnes les week-ends, une réduction du nombre de mouvements planifiés tous les jours à partir de 22h00 et une interdiction de tout mouvement planifié dès 23h00 et ce jusqu'à 06h00.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Chambre genevoise immobilière (CGI)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé des restrictions dans le trafic aérien entre 22h00 et minuit ; les vols qui se déroulent en soirée ont tendance à élargir considérablement les courbes de bruit.

Suisse Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que seuls les avions les plus performants puissent décoller et atterrir après 20h00, que la courbe de bruit 2030 soit contraignante et qu'il n'y ait plus de vols après 23h00, comme à Zurich.
France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les collectivités françaises demandent à ce qu'aucun vol supplémentaire au départ de Genève ne soit programmé au-delà de 22h.
France Commune: <i>Anthys-sur-Léman, Armo, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Fessy, Lully, Lyaud Margencel, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier</i>	<ul style="list-style-type: none"> La commune refuse catégoriquement l'autorisation donnée de vols de nuit de 22h à 24h et demande expressément que soit établi un couvre-feu définitif pour cette période. De plus, elle dénonce les dispositions inquiétantes du rapport aéronautique suisse de 20 qui précise que, pour faire face à la concurrence des compagnies du golf, il faut « des aéroports performants, disposant d'heures d'ouverture concurrentielles... ».

5.3 Sécurité

Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9 France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> Le deuxième paragraphe mentionne que « l'aéroport est exploité de manière à ce que la sécurité soit garantie en permanence ». Le terme sécurité n'est pas suffisamment explicité et permet de multiples interprétations. Ce paragraphe doit préciser la notion de sécurité en faisant explicitement référence à la sécurité des passagers, des employés, des riverains et de l'ensemble de la population de la région en cas d'accident, et également à la sécurité sanitaire de ces mêmes personnes, en garantissant notamment qu'elles ne soient pas exposées à des niveaux de bruit et de pollutions dangereux pour la santé.
--	--

5.4 Piste en herbe

<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le maintien de la piste en gazon permettrait à l'aéroport de Genève de participer à l'essor de l'aviation 100 % électrique ; il est donc demandé le maintien de la piste en gazon.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> En supprimant la piste en herbe, il est regrettable que Genève manque ainsi le virage de l'aviation solaire et abandonne la formation des pilotes. Si le développement durable est vraiment une priorité de l'aéroport de Genève, la piste en herbe doit être conservée.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA Switzerland)</i> Personnes privées: 6</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que la fiche PSIA garantisse une offre de formation sur une piste auxiliaire polyvalente. La fermeture de la piste en gazon ne répond pas à la demande en matière de formation aéronautique ni de l'aviation générale de moins de 2 tonnes et affaiblit toute perspective d'innovation à Genève (aviation électrique).

	<ul style="list-style-type: none"> La fiche PSIA ne tient pas compte du constat de la <i>Politique aéronautique de la Suisse 2016</i> qui mentionne que « La formation et le perfectionnement aéronautiques répondent à un intérêt public. Ils garantissent la relève de pilotes pour l'aviation civile suisse et le maintien de compétences aéronautiques en Suisse. Cela n'est possible qu'en disposant d'une grande variété d'installations ».
Suisse Sociétés: <i>Association des Propriétaires d'Avions Privés (APAP)</i>	<ul style="list-style-type: none"> La décision est contestée de supprimer la piste en herbe et de développer l'aire nord en tant que le but de ces décisions est d'accueillir des avions actuellement garés sur l'aire sud afin ensuite d'y placer des positions charter supplémentaires.
Suisse Sociétés: <i>Zulu Flight Training SA</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il faut maintenir la piste en gazon selon les propositions contenues dans le travail de diplôme de Mme Marie-Lorraine Bulle intitulé <i>Aménagement aéroportuaire, Section de génie civil, Rapport technique, transport</i>, Ecole d'ingénieurs de Genève (EIG), automne 2008. 550 m de parking n'apporteront rien d'autre que de l'espace pour parquer des avions durant quelques périodes (EBACE, Salon de l'Auto, week-ends ski), alors que 550 mètres de piste ouvrent l'aviation aux générations futures et à l'innovation technologique.
Suisse Sociétés: <i>EcoFlight.net Suisse Sàrl</i>	<ul style="list-style-type: none"> Selon la pré-étude de faisabilité de Mme Marie-Lorraine Bulle intitulée <i>Localisations théoriques pour l'aviation légère à Genève, Rapport technique</i> (document non daté), les chances de réalisation d'une infrastructure en remplacement de la piste gazon sont très limitées, pour ne pas dire infimes. La piste en gazon de Genève Aéroport offre une capacité irremplaçable, et il convient de ne pas en planifier la suppression. Une offre de formation de base utilise un avion électrique Pipistrel Alpha Electro. Avec sa vitesse d'approche lente, il est inenvisageable de l'exploiter sur les résidus de capacité de la piste béton. Demande est faite à l'OFAC de revoir la fiche PSIA afin d'ouvrir un avenir à la formation aéronautique et l'aviation électro-solaire à Genève.

5.5 Capacité de la piste

Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le nombre de vols doit être limité à 40 par heure en semaine (statu quo) et la quantité de mouvements planifiés tous les jours à partir de 22h00 doit être réduite.
Suisse Communes: <i>Satigny</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est exigé que le nombre de mouvements sur la plateforme aéroportuaire n'excède pas les 40 actuels mouvements effectifs par heure.
Suisse Sociétés: <i>easyJet</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'augmentation proposée de passer de 40 à 47 mouvements/heure est indispensable pour atteindre les objectifs souhaités à l'horizon 2030 et apprécions les propositions de nouvelles infrastructures qui vont dans ce sens. Il est néanmoins très important de noter que les régulations imposées par le contrôle aérien (en l'occurrence Skyguide) en cas de brouillard peuvent réduire considérablement ce nombre de mouvements (moins de 10 atterrissages/heure en certaines circonstances). Nous souhaitons donc que cela soit pris en compte lorsqu'il s'agit de pouvoir prolonger l'exploitation de la piste en fin de journée, afin d'éviter que les avions des compagnies basées ne puissent rentrer sur Genève dans de telles situations.

<p>Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i> Personnes privées: 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 n'est ni supportable ni admissible pour la population résidente.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), Union des associations patronales genevoises (UAPG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien à l'augmentation de la capacité de la piste de 40 à 47 mouvements par heure.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé le retrait de l'objectif de 47 mouvements par heure mais le maintien de 40 mouvements par heure en semaine.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA fixe un objectif de 47 mouvements par heure à l'horizon 2030. Cet objectif est contradictoire avec la volonté annoncée de la fiche PSIA de limiter les nuisances générées par l'aéroport et le trafic aérien. De plus, cet objectif ne fait pas de distinction entre les horaires diurnes et nocturnes et laisse ainsi la possibilité d'effectuer 47 mouvements par heure durant les périodes de la nuit. • De ce fait, il est demandé le retrait de cet objectif et le maintien de la cadence (40 mouvements/heure) en semaine. Il est également demandé une limitation supplémentaire du nombre de mouvements diurnes les week-ends, une réduction du nombre de mouvements planifiés tous les jours à partir de 22h et une interdiction de tout mouvement planifié dès 23h et ce jusqu'à 6h.

<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de réécrire et clarifier ce paragraphe. Il doit tenir compte du fait que la première heure de la nuit nécessite de diminuer notablement le nombre de mouvements afin de respecter le sommeil des riverains, et que ni la deuxième heure de la nuit (23h00-24h00) ni la troisième heure de la nuit (05h00-06h00) ne seront utilisées.
<p>Suisse Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 va augmenter les risques d'accidents.
<p>France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé le retrait de l'objectif de 47 mouvements par heure mais le maintien de 40 mouvements par heure tant qu'une technologie permettant le séquençage des avions avec des trajectoires passant en tout temps par le milieu du petit lac ne soit pas appliquée.

5.6 Procédures de vol

<p>Suisse Communes: <i>Cartigny</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les raisons qui ont poussé la Commune de Cartigny à faire recours contre le règlement d'exploitation de l'AIG de 2001, notamment l'augmentation du trafic nocturne, existent plus que jamais aujourd'hui puisque le projet de fiche PSIA consacre encore un accroissement significatif des mouvements aériens entre 22h00 et 24h00. • Si le projet de fiche PSIA était maintenu en l'état, notre Commune reprendrait avec détermination son recours lors de la reprise de la procédure CRINEN I.
<p>Suisse Communes: <i>Mies</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune de Mies fait remarquer les éléments suivants: <ul style="list-style-type: none"> - la gêne pour ses habitants est liée à une recrudescence des virages côté Jura pris par les avions décollant en 05 qui de ce fait survolent Mies ainsi que les communes voisines de Terre-Sainte en pleine poussée; - ceci tranche très clairement avec les pratiques qu'elle a pu observer précédemment. Or, ces mouvements risquent d'augmenter avec le développement prévu; - les propriétés situées sur les rives du lac sont celles qui seront le plus affectées par les nuisances liées au trafic aérien.
<p>Suisse Communes: <i>Satigny</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est exigé que durant les tranches horaires 6h-8h et 20h-23h la route KONIL soit fermée.
<p>Suisse Communes: <i>Versoix</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Versoix propose que Genève-Aéroport et Skyguide étudient de manière précise et préventive les trajectoires des avions, selon l'orientation de la piste et en fonction de l'évolution technologique, de manière à favoriser des nouvelles trajectoires délimitées par des couloirs de moindre exposition aux nuisances, ceci en référence au développement territorial du canton et de la région. En outre, il est indispensable pour la Ville de

	<p>Versoix, que des études sérieuses soient faites à ce sujet et qu'un relevé clair soit accessible au public pour permettre, en tout temps, de contrôler le respect des trajectoires et des horaires.</p>
<p>Suisse Commune: <i>Satigny</i></p> <p>France Commune: <i>Saint-Genis-Pouilly</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le 23 mars 2006, la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) a partiellement admis la cause des opposants sur certains points concernant le règlement d'exploitation. Parmi ces points, figure la requête de suppression des routes KONIL prévoyant le décollage en piste 23 avec virage à droite en direction du massif du Jura à partir de 22h00. Dans le cadre des consultations des parties, l'OFEV s'est prononcé favorablement à cette mesure, à laquelle l'aéroport n'a pas formulé d'opposition. Il appartient à l'OFAC de se prononcer sur une éventuelle modification du règlement d'exploitation. Nous nous étonnons donc que cette décision, en suspens depuis plus de 10 ans, ne soit même pas inscrite dans le projet de fiche PSIA. En pages 15 et 26 du projet de fiche, il est fait mention de différents points en suspens mais la suppression de la trajectoire KONIL après 22h00 n'est pas indiquée. Alors que la fiche PSIA est censée fixer le futur cadre d'exploitation de l'aéroport, il est incompréhensible que l'OFAC n'entérine pas cette mesure réclamée par les opposants, soutenue par l'OFEV et, au demeurant, non contestée par l'aéroport. En conclusion, dans le cadre de cette consultation, il est demandé que cette décision, toujours en suspens, entre en force et soit inscrite dans la fiche PSIA.
<p>Suisse Sociétés: <i>easyJet</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Il n'est apparemment pas prévu de modifier ou augmenter les secteurs d'attente, selon publication dans l'AIP. Nous sommes d'avis que cette décision n'est pas adéquate car le nombre de secteurs d'attente actuellement en service est déjà en deçà des besoins opérationnels et l'augmentation des mouvements ne fera qu'accroître ce déficit. Cela a pour conséquence un ralentissement et une congestion du trafic « en route », générant des régulations ATC pénalisantes pour les compagnies aériennes. Nous sommes conscients que l'Aéroport de Genève se trouve dans une région topographique et sectorielle compliquée, néanmoins nous sommes convaincus que la création de nouveaux secteurs d'attente permettrait un raccourcissement des routes d'arrivée, une meilleure optimisation du trafic lors de perturbations météorologiques, une réactivité accrue lors de la fermeture de pistes et une diminution des déroutements.
<p>Suisse Sociétés: <i>Skyguide</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les procédures d'approche et de départ peuvent être optimisées suivant des techniques de vol dites de descentes et de montées en continu (CCO/CDO). Les responsabilités pour l'optimisation de l'utilisation de ces procédures sont partagées. L'interdépendance de ces procédures avec d'autres facteurs (comme la sécurité des vols) est également à relever. Des études devraient être conduites afin d'estimer le potentiel d'amélioration.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest,</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> De manière générale, les trajectoires et les techniques d'approche ne sont que très vaguement évoquées dans le PSIA. Il est demandé de remplacer l'intégralité du cinquième paragraphe concernant les procédures de vol par la formulation suivante: « Des optimisations de procédures existantes doivent être étudiées. Skyguide doit veiller à se tenir informé des innovations en la matière. Si des procédures innovantes notamment en matière de limitation de bruit et de pollution existent, mais ne sont pas appliquées à Genève, ce choix devra être justifié auprès de l'aéroport de Genève, des compagnies aériennes, des autorités concernées (Canton et communes) et de la population au travers d'un rapport. La décision de Skyguide sera opposable. Si des optimisations de procédure sont mises en place, l'impact des modifications, notamment en termes de sécurité et d'environnement, sera évalué dans

<p><i>Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<p>le cadre de la procédure administrative déterminante, qui pourra faire l'objet d'un recours. Dans l'attente de ces améliorations et dès que les méthodes GBAS seront réglementées, la méthode Radar autorise le déplacement des trajectoires vers le milieu du petit lac, l'usage de la KONIL courte est définitivement interdite et l'usage de la KONIL longue est limité aux tranches horaires comprises entre 8h et 22h ».</p>
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts Meyrin-Cointrin</i> Organisations, associations: <i>Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les zones non ou peu habitées doivent être privilégiées dans le cadre des procédures d'approche et des trajectoires.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des Habitants de la commune de Satigny (AHCSA)</i> Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La procédure KONIL courte doit être proscrite. • Si la procédure KONIL courte devait ne pas être proscrite, que lors de l'utilisation de cette procédure, le décollage depuis le point d'accès ALPHA (utilisation de la longueur maximale de la piste) soit obligatoire.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les avions montent en altitude aussi rapidement qu'il leur est techniquement possible.
<p>Suisse Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il faudrait utiliser de nouvelles procédures avec un survol des zones habitées à plus haute altitude, une pente de descente plus forte, l'avion se redressant avant l'atterrissage pour se poser en douceur. Ou alors utiliser des cibles d'atterrissages guidées par satellites, pour éloigner le point de contact des bords de la piste et donc des oreilles des riverains.
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs aéroports européens utilisent un balisage qui permet un décollage plus rapide et un atterrissage retardé, n'utilisant ainsi pas la piste sur toute sa longueur. Si cette option est possible pour l'AIG, alors il serait opportun de la rendre obligatoire immédiatement.
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le libre choix des pilotes pour la piste d'envol en cas de faible vent doit être supprimé, le soir à partir de 20h00 et le matin jusqu'à 8h00.

<p>France Ministère de la transition écologique et solidaire : <i>Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Concernant les approches de départ ou d'approche, il est souhaité que des améliorations concrètes puissent bénéficier aux communes françaises qui en subissent l'impact. En particulier, l'emploi de la procédure dite « KONIL courte », qui survole le pays de Gex à très basse altitude, doit être limité dans un contexte où l'urbanisation de ce secteur est croissante. Ce sujet a fait l'objet d'échanges positifs dans le cadre des discussions sur le projet SWAP et l'objectif d'une interdiction de cette procédure entre 22h30 et 8h a été étudié de manière approfondie. La mise en œuvre de cette restriction doit être confirmée désormais et, sur ce même créneau horaire, le survol du pays de Gex à moins de 7000 pieds proscrit. A moyen terme, la possibilité de restreindre encore plus l'utilisation de la « KONIL courte » doit en outre être envisagée. Il est également souhaité que ne soient pas exclues des évolutions techniques, qui, à moyenne échéance, permettraient d'améliorer les conditions de survol des riverains du sud du lac Léman. A ce titre, il ne semble pas opportun que le PSIA mentionne que « les procédures de vol actuelles (y compris holdings) soient maintenues et que seules des optimisations des procédures existantes soient envisageables ». En effet, au vu de l'échéance du PSIA fixée à 2030, des évolutions du dispositif ATM devraient être possibles à l'avenir.
<p>France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Au-delà de l'interdiction de décollage après 22 h des avions les plus bruyants, il est nécessaire que les trajectoires impactant fortement le territoire français et leurs conditions d'utilisation évoluent pour réduire les nuisances subies par les riverains français. Ainsi, des solutions doivent être identifiées et mises en œuvre afin : <ul style="list-style-type: none"> de limiter l'emploi de la procédure dite « KONIL courte » survolant à basse altitude le pays de Gex. Ce sujet a fait l'objet d'échanges positifs dans le cadre des discussions sur le projet SWAP. Ils doivent reprendre afin d'aboutir à des solutions opérationnelles ; de réviser les trajectoires de survol à faible altitude de la presqu'île de Nernier. Ces survols sont de plus en plus nombreux et les trajectoires ont beaucoup évolué ces dernières années sans aucune concertation. Ces trajectoires doivent être au maximum replacées sur le lac, avec l'aide des nouvelles technologies (système GBAS) ou du système RADAR. Les expertises engagées doivent être conduites à leur terme et se traduire par une mise en œuvre opérationnelle rapide que Skyguide en charge du contrôle aérien devra faire respecter avec fermeté. Ces sujets doivent pouvoir être traités à brève échéance par le groupe de travail mis en place au sein du comité de concertation sur les questions environnementales.
<p>France Communes: <i>Anthys-sur-Léman, Armoy, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Fessy, Lully, Lyaud, Margencel, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La commune d'Anthys-sur-Léman exige que la question des trajectoires sur le Bas-Chablais soit traitée dans la fiche IIIC du PSIA avec la volonté de les déplacer sans tarder au milieu du Lac. Pour cela, la commune demande expressément que tous les systèmes de guidage actuellement disponibles grâce aux avancées technologiques, par exemple système GBAS, soient étudiés pour mettre en place ces trajectoires passant au milieu du Lac. En attendant, elle demande que la méthode RADAR autorise le déplacement des trajectoires vers le milieu du lac ; de même pour les décollages par vent du Nord. Elle demande à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) de fournir une étude détaillée et justifiée pour le cas où cette demande ne serait pas suivie de tous ses effets. Elle s'interroge sur la position de l'OFAC quant à une évolution des trajectoires vers le milieu du lac. Si une légère amélioration des trajectoires est attendue au printemps, ce ne doit être qu'une première étape du processus de dégagement des atterrissages par une approche coude vers le milieu du lac.

	<ul style="list-style-type: none"> • Elle écarte la mention du PSIA : « des optimisations de procédures existantes sont envisageables », qui ne comporte aucune contrainte et reste trop floue.
France Commune: <i>Chevrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune demande que soient étudiées les conditions de survol de la commune, notamment, couloir d'approche, altitude des avions et fréquences afin de réduire l'impact du trafic aérien.
France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Ferney-Voltaire dénonce l'usage récurrent/permanent des trajectoires KONIL, qui affecte l'ensemble des communes gessiennes. Par le passé, la courbe vers le Jura permettait de ne pas impacter autant la vie et la santé de nos concitoyens français.
France Communes: <i>Saint-Genis-Pouilly</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Alors même que le Canton de Genève ne souhaitait pas de vols de nuit, il n'y aura certes pas de décollages planifiés au-delà de 22h mais moult situations permettront de déroger à cette règle, entre les vols des organisations internationales, des délégations internationales, de la congestion d'autres aéroports ou encore de la météo. Il est ainsi important d'obtenir que soit limitée en heures tardives la procédure KONIL 23. • Il est surtout demandé que soit réformé le Règlement d'Exploitation de l'Aéroport, en parallèle de la modification de la Fiche PSIA afin de modifier les procédures de trajectoires d'envol, notamment la trajectoire KONIL 23. Il est en effet indispensable et urgent que les aéronefs ne passent plus sur Saint-Genis-Pouilly alors même que d'autres trajectoires sont viables techniquement et économiquement et que les impacts en terme de bruit et de pollution sont de plus en plus importants.
France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de remplacer le 5^{ème} paragraphe en y incluant que dès que les méthodes GBAS seront réglementées par l'OACI, la procédure d'approche en piste 23 sera déplacée vers le milieu du petit lac, et qu'entretiens la méthode RADAR l'autorise. Les décollages par vent du Nord passent par le milieu du lac. • Il est suggéré que Skyguide soit l'organisme responsable pour évaluer les technologies à disposition permettant de réduire les nuisances physico-chimiques et pour établir un rapport annuel sur ce sujet. Si des technologies innovantes existent mais ne sont pas appliquées à Genève, ce choix devra être justifié dans ce rapport. La décision de Skyguide sera opposable. Si des optimisations de procédures sont mises en place, l'impact de ces modifications, en terme de sécurité et d'environnement, sera évalué dans le cadre de la procédure administrative déterminante, qui pourra faire l'objet d'un recours. Si ce rapport ne peut pas être produit annuellement par Skyguide, un expert indépendant sera nommé en remplacement.
France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 5	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé une modification dans les délais les plus courts de la procédure d'approche en piste 23 afin d'éviter le survol du Bas-Chablais.
France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Les problèmes soulevés par les recours contre le renouvellement de la concession et le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève, regroupés en 2006 sous CRINEN I, II, et III n'ont toujours pas été réglés à la satisfaction des riverains et n'ont fait que s'aggraver avec la croissance du trafic aérien. Le PSIA proposé ne fait que confirmer le règlement d'exploitation de 2000, toujours d'actualité, et un accroissement à tout prix du trafic, malgré les recours de 2001.

France Organisations, associations : <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé l'abandon de la trajectoire KONIL entre 20h00 et 08h00 et le dimanche, dans l'esprit de la modification des trajectoires obtenues de l'aéroport de Zurich par l'Allemagne.
France Organisations, associations : <i>Syndicat mixte du Salève, Syndicat Rocailles Bellecombès</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Depuis 2016, l'intensification du trafic aérien rajoute une pierre à l'édifice des nuisances subies par la montagne du Salève, l'impact visuel sonore et l'altération d'un écosystème déjà fragile se fait ressentir. • Il est demandé la déviation du trafic aérien du petit et grand Salève afin que le trafic aérien ne survole plus cet ensemble montagneux.
France Personnes privées : 30	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que soit inscrit dans la fiche PSIA qu'une approche segmentée en piste 23 sur le petit lac deviendra effective dès que les méthodes GBAS deviendront réglementées. Entre-temps, la méthode Radar qui permet le déplacement des trajectoires vers le milieu du petit lac doit être mise en œuvre.
France Personnes privées : 1	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'une étude sérieuse urgente soit faite pour que la trajectoire des avions soit modifiée tel que cela a été fait pour d'autres aéroports (à Zurich par exemple après l'intervention de Madame Merkel).
France Personnes privées : 3	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition à l'intensification des mouvements d'avions sur les mêmes trajectoires d'atterrissage.

5.7 Extension de l'exploitation de l'aire Nord

Suisse Communes : <i>Laconnex</i> Personnes privées : 4	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition à l'exploitation de l'aire nord étendue de 22h00 à 24h00.
Suisse Organisations, associations : <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées : 33	<ul style="list-style-type: none"> • L'exploitation de l'aire nord doit être fermée à 23h00, et non à 24h00.
France Ministère de la transition écologique et solidaire : <i>Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le développement des infrastructures aéronautiques (extension de l'activité de l'aire Nord entre 22h et minuit, la mise en place d'une zone dédiée à l'approche et au décollage des hélicoptères (FATO) présentés dans la fiche ne permettent pas d'évaluer l'impact (type d'activité, cheminement hélicoptères, etc.). Il convient que les communes riveraines françaises potentiellement impactées par ces activités soient consultées au même titre que leurs voisines suisses.

France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le projet de fiche PSIA prévoit d'une part une extension de l'activité de l'aire Nord entre 22h et minuit et, d'autre part, la mise en place d'une zone dédiée à l'approche et au décollage des hélicoptères dans cette même zone. Les éléments du projet de fiche ne permettent pas d'évaluer les impacts sur le territoire français (type d'activité, cheminement des hélicoptères, etc.) de ces évolutions planifiées alors qu'ils sont potentiellement très importants compte tenu de la proximité des zones habitées.
France Communes: <i>Femey-Voltaire</i>	<ul style="list-style-type: none"> La Ville de Femey-Voltaire constate la suppression de la piste en herbe, qui va entraîner l'extension de l'exploitation de l'aire Nord jusqu'à minuit, alors qu'à ce jour les activités sur l'aire Nord s'arrêtent à 22h00, ce qui va avoir des répercussions sur la vie des riverains au nord de l'aéroport, notamment à Femey-Voltaire et à Prévessin-Moëns.
France Groupement de communes: <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les nouvelles infrastructures qui se développent au nord du périmètre de l'aéroport doivent faire l'objet d'échanges complémentaires avec les partenaires français et mettre en synergie les différentes composantes françaises et suisses situées sur le secteur de l'aéroport. Des échanges avec les autorités suisses doivent être conduits pour parvenir à un aménagement partagé et équilibré de l'aéroport et de ses infrastructures entre les territoires suisses et français.

5.8 Limiter préventivement l'impact

Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> Des taxes dissuasives et redevances incitatives doivent être prévues afin de limiter la pollution de l'air, les nuisances sonores ainsi que la consommation de carburant générées par les avions pas assez performants afin d'encourager les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes rapidement et à réduire les vols de nuit. Des mesures techniques et opérationnelles doivent être mises en œuvre afin de réduire les impacts du trafic aérien sur l'environnement.
Suisse Communes: <i>Laconnex</i> Organisations, associations: <i>Noé 21</i> Personnes privées: 9	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que le kérosène soit taxé.
Suisse Partis politiques: <i>Les Verts Meyrin-Cointrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> Seuls les avions les moins bruyants (classe 5) doivent être autorisés à desservir l'aéroport de Genève.
Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et</i>	<ul style="list-style-type: none"> La fiche PSIA propose de limiter les émissions de bruit et de substances polluantes en « instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants ». Cette incitation par les coûts n'est pas efficace, le montant étant trop faible pour véritablement inciter les compagnies au changement. Afin de pouvoir véritablement limiter les nuisances à la source, l'aéroport de Genève doit non pas inciter, mais contraindre les compagnies. De plus, les notions « plus silencieux » ou « moins polluants », sans précision de référence, sont trop floues. Il est demandé, en plus des surtaxes de bruit, l'instauration d'une limitation d'utilisation par rapport aux classes de bruit suivant les tranches horaires. Dans le but d'assurer une cohérence dans le temps et une mise à jour facile, afin de s'adapter au renouvellement des classes de bruit, un tableau annexé au règlement d'exploitation doit être

<p><i>Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 11</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<p>instauré. Ce tableau devra préciser le pourcentage des mouvements (atterrissages et décollages) autorisé pour chaque classe d'avions suivant les tranches horaires :</p> <table border="1" data-bbox="676 284 1601 438"> <thead> <tr> <th></th> <th>06h-22h</th> <th>22h-23h</th> <th>23h-24h</th> <th>05h-06h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Classe 1</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td rowspan="5">Pas de mouvement*</td> <td rowspan="5">Pas de mouvement</td> </tr> <tr> <td>Classe 2</td> <td>25%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Classe 3</td> <td>25%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Classe 4</td> <td rowspan="2">50%</td> <td rowspan="2">100%</td> </tr> <tr> <td>Classe 5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tableau indicatif * A l'exception de l'atterrissage éventuel d'un vol interne à la Suisse, opéré par un avion de classe de bruit V.</p>		06h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h	Classe 1	0%	0%	Pas de mouvement*	Pas de mouvement	Classe 2	25%	0%	Classe 3	25%	0%	Classe 4	50%	100%	Classe 5
	06h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h																	
Classe 1	0%	0%	Pas de mouvement*	Pas de mouvement																	
Classe 2	25%	0%																			
Classe 3	25%	0%																			
Classe 4	50%	100%																			
Classe 5																					
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA), Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association « Sous les Platanes », Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Fondation Philippe Monnier, WWF</i> Personnes privées: 9</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le septième paragraphe traite de l'impact environnemental de l'exploitation. Il est indiqué que les « mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables ». La primauté à la condition « économiquement supportable » montre un déséquilibre entre les trois piliers du développement durable vers le secteur économique. Il est demandé que la partie « si tant est qu'elles soient économiquement supportables » soit supprimée du PSIA. 																				

<p>France Organisations, associations : <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées : 3</p>	
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées : 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé la mise en place de taxes réellement incitatives pour encourager les compagnies d'aviation à utiliser des avions de dernière génération, moins polluants.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>WWF</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion, qui pourrait intervenir dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que l'objectif de la politique tarifaire de l'aéroport soit de minimiser les nuisances sonores et atmosphériques, sur le périmètre de l'aéroport et pour tous les riverains, pendant toutes les heures d'exploitation.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concernant les redevances et autres taxes, une étroite concertation est nécessaire avec les acteurs du trafic aérien préalablement à toute évolution en la matière. Ces charges ne doivent pas mettre en danger une desserte optimale à Genève. • Si la lutte contre les nuisances sonores devait se traduire par des mesures fortes affectant le trafic aérien (taxes, horaires contraignants, etc.), il importe que toutes les possibilités alternatives liées aux constructions elles-mêmes aient été explorées en amont afin de protéger les riverains des nuisances sonores sans préjudice la bonne marche de l'aéroport.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbillette et alentours, WWF</i> Personnes privées : 14</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les taxes (bruit et pollution de l'air) devraient être augmentées afin qu'elles soient plus dissuasives.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Pro Natura Genève, WWF</i> Personnes privées : 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les impacts sur l'environnement soient pris en compte dans le PSIA au-delà du périmètre de l'aéroport.
<p>Suisse Personnes privées : 8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le seul moyen de réduire les nuisances de bruit générées par l'aéroport urbain est de réduire, et non pas augmenter ni même plafonner, le nombre de mouvements et d'imposer un couvre-feu adéquat.

Suisse Personnes privées: 4	<ul style="list-style-type: none"> Le septième paragraphe traite de l'impact environnemental de l'exploitation. Il est indiqué que les « mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables ». La primauté à la condition « économiquement supportable » est plus importante que la santé humaine. Il faudrait mettre en place des mesures beaucoup plus contraignantes.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Les taxes incitatives mentionnées dans la fiche PSIA devraient être chiffrées et fixées dans la partie « Décisions ».
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que toute adéquation à la demande du trafic aérien soit strictement corrélée et proportionnelle à la réduction des nuisances.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> L'utilisation de l'aéroport de Genève pendant les heures nocturnes doit être limitée aux aéronefs de classe de bruit 4 et 5.
France Région: Région Auvergne-Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> « Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 06h00, une redevance additionnelle à la redevance bruit est perçue par l'aéroport (redevance incitative) » (page 26). Le document ne précise pas l'affectation du produit de cette redevance. Celui-ci devrait permettre le financement de mesures de réduction des nuisances subies par les riverains, dans des conditions identiques, de part et d'autre de la frontière.
France Département: Ain	<ul style="list-style-type: none"> « Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 06h00, une redevance additionnelle (additionnelle à la redevance bruit) est perçue par l'aéroport (redevance incitative) » (page 26). Des précisions auraient été nécessaires: A qui, à quoi sert cette redevance? Quelles retombées financières attendues pour qui?
France Communes: Annemasse	<ul style="list-style-type: none"> Il est espéré un suivi rigoureux des nuisances afin d'en limiter les impacts. A ce titre, des mesures compensatoires doivent être mises en place. Il semble légitime que les redevances relatives au bruit soient entièrement dédiées aux mesures d'atténuation et de compensation pour toutes les communes impactées par cette nuisance qu'elles soient suisses ou françaises.
France Communes: Thonon-les-Bains	<ul style="list-style-type: none"> Si des mesures doivent être impérativement menées d'abord pour limiter le bruit, des mesures compensatoires doivent également être mises en place afin d'en limiter les impacts. Les redevances relatives au bruit devraient être entièrement dédiées à ces mesures d'atténuation et de compensation, pour toutes les communes impactées par cette nuisance, qu'elles soient suisses ou françaises.
France Groupement de communes: Communauté de communes du Pays de Gex	<ul style="list-style-type: none"> Des efforts sont faits pour limiter la pollution de l'aéroport en lui-même, cependant il est nécessaire de programmer également des mesures compensatoires relatives aux importantes émissions des aéronefs. Ces mesures devraient permettre de financer sur le territoire du Grand Genève le développement des énergies renouvelables, proportionnellement aux pollutions émises par les aéronefs. Cette action est indispensable pour améliorer la qualité de l'air dans le Grand Genève et pour préserver la santé et la qualité de vie de ses habitants.

5.9 Nouveaux vols long-courriers la nuit opérés par les avions les moins bruyants

<p>Suisse Communes: <i>Pregny-Chambésy</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les horaires de vols long-courriers assurés par des gros porteurs doivent être planifiés de manière à éviter la plage horaire nocturne. 																																								
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le huitième paragraphe parle de nouveaux vols long-courriers qui devront être effectués avec les avions « les plus performants au niveau acoustique ». Cette affirmation manque de clarté. De plus, cette limitation aux avions performants n'est pas spécifiée pour les vols long-courriers actuellement en service. Il est demandé, en plus des surtaxes de bruit, l'instauration d'une limitation d'utilisation par rapport aux classes de bruit suivant les tranches horaires. Dans le but d'assurer une cohérence dans le temps et une mise à jour facile afin de s'adapter au renouvellement des classes de bruit, un tableau annexé au règlement d'exploitation doit être instauré. Ce tableau devra préciser le pourcentage ou nombre absolu de mouvements (atterrissages et décollages) autorisé pour chaque classe d'avions suivant les tranches horaires. <table border="1" data-bbox="674 608 1989 882"> <thead> <tr> <th></th> <th>06h-07h</th> <th>07h-08h</th> <th>08h-21h</th> <th>21h-22h</th> <th>22h-23h</th> <th>23h-24h</th> <th>05h-06h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Classe 1</td> <td>0 %</td> <td>0 %</td> <td>0 %</td> <td>0</td> <td>0</td> <td colspan="2" rowspan="5">Pas de mouvement</td> </tr> <tr> <td>Classe 2</td> <td>0 %</td> <td>0 %</td> <td>25 %</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Classe 3</td> <td>0 %</td> <td rowspan="3">100 %</td> <td>25 %</td> <td rowspan="3">3 mov.</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Classe 4</td> <td rowspan="2">100 %</td> <td rowspan="2">50 %</td> <td rowspan="2">3 mov.</td> </tr> <tr> <td>Classe 5</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="3">10 mouvements au maximum</td> <td colspan="3">6 mouvements au maximum</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tableau indicatif</p>		06h-07h	07h-08h	08h-21h	21h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h	Classe 1	0 %	0 %	0 %	0	0	Pas de mouvement		Classe 2	0 %	0 %	25 %	0	0	Classe 3	0 %	100 %	25 %	3 mov.	0	Classe 4	100 %	50 %	3 mov.	Classe 5		10 mouvements au maximum			6 mouvements au maximum		
	06h-07h	07h-08h	08h-21h	21h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h																																		
Classe 1	0 %	0 %	0 %	0	0	Pas de mouvement																																			
Classe 2	0 %	0 %	25 %	0	0																																				
Classe 3	0 %	100 %	25 %	3 mov.	0																																				
Classe 4	100 %		50 %		3 mov.																																				
Classe 5																																									
	10 mouvements au maximum			6 mouvements au maximum																																					
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Soutien à la possibilité de prévoir de nouveaux vols long-courriers durant les heures de la nuit et exploités avec les avions les moins bruyants. Cependant, un délai pourrait être imaginé, moyennant un engagement formel à moyen terme, afin que les compagnies aériennes puissent se conformer à cette requête. 																																								
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est nécessaire de développer l'offre long-courrier en fonction de la demande. Certains vols long-courriers ne sont en effet possibles qu'avec un décollage de nuit. Le plafonnement du nombre de vols doit donc être flexible et entraver le moins possible le développement de l'offre en fonction de la demande. 																																								

<p>Suisse Organisations, associations: <i>Union des associations patronales genevoises (UAPG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pour ce qui est des vols long-courriers planifiés après 22 heures, soutien à la proposition d'obliger les compagnies aériennes à recourir à des appareils de nouvelle génération moins bruyants, mais une certaine souplesse dans la mise en œuvre de la mesure est nécessaire, notamment à l'égard de compagnies dont la flotte est en cours de renouvellement.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les nouveaux vols long-courriers ne doivent pas être planifiés entre 23h00 et 24h00.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des propriétaires du Parc-des-Mayens (ADPPM)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La possibilité de planifier des vols long-courriers durant les heures de la nuit doit être supprimée de la fiche PSIA.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des propriétaires du Parc-des-Mayens (ADPPM)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition à l'exploitation supplémentaire des heures de nuit de 22h00 à 24h00 par 3 vols long-courriers.
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA doit indiquer le nombre total de mouvements de vols long-courriers autorisés à Genève afin d'éviter que l'aéroport ne devienne un hub.
<p>France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Ferney-Voltaire critique fortement les autorisations nocturnes des vols longs courriers supplémentaires (22h00/23h00), pour défendre la quiétude des riverains, notamment en termes de sommeil.
<p>France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé l'interdiction des vols long-courriers entre 21h00 et 06h00 tant que les aéronefs ne seront pas au niveau sonore des aéronefs de catégorie 5.
<p>France Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition à l'instauration de vols de nuit.

5.10 Diminution des retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00

<p>Suisse Communes: <i>Russin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de sanctionner plus fermement qu'aujourd'hui et d'augmenter de manière significative les amendes infligées aux compagnies dont les vols arrivent en retard et doivent quand même se poser.
<p>Suisse Sociétés: <i>easyJet</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est indiqué que l'aéroport devra prendre des mesures afin de diminuer les retards des vols planifiés à l'horaire avant 22h00 mais décollant après 22h00. Nous comprenons parfaitement cet objectif, cependant, à ce stade et en l'absence de modalités claires, il est indispensable que les mesures proposées soient établies en accord avec les compagnies aériennes dans le cadre d'une consultation permettant la mise en place de propositions acceptables pour l'ensemble des parties.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le dernier paragraphe concerne la diminution des retards de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00. Le PSIA précise que l'aéroport de Genève doit mettre en place des mesures nécessaires, mais ne propose aucune solution concrète ni de sanctions si cet objectif n'est pas atteint. • Il est demandé que l'AIG propose des mesures réellement incitatives et les soumette à l'approbation des autorités cantonales. • Il est également suggéré l'instauration d'une taxe suffisamment conséquente pour être réellement dissuasive pour tout retard de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00. La taxe sera proportionnelle aux minutes de retard. Les retards de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00 sont souvent le résultat de l'accumulation des retards sur la journée.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Union des associations patronales genevoises (UAPG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S'il n'est pas question de banaliser les vols au-delà de 22 heures, les mesures de restriction au-delà de 22 heures doivent tenir compte des impératifs des compagnies basées à Genève qui doivent rapatrier sur le territoire genevois leurs avions.

Suisse <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les modalités de mise en œuvre doivent être élaborées en concertation avec les compagnies aériennes.
Suisse Personnes privées: 6	<ul style="list-style-type: none"> • Une amende pour chaque mouvement retardé, en fonction de l'importance du retard, devrait être mise en place.

6. Exposition au bruit

6.1 Pronostics

Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire de contenir l'augmentation du nombre de vols à des niveaux inférieurs à ceux proposés dans l'étude Intraplan. Sans préteriter l'économie du bassin de chalandise, de l'aéroport, toutes sortes de mesures devraient permettre de contenir cette évolution. On peut mentionner des taxes plus élevées qui permettraient de couvrir en partie les coûts externes du trafic aérien, une politique du personnel (y compris les sous-traitants) respectant les minima syndicaux, une collaboration accrue avec l'aéroport de Lyon St-Exupéry.
Suisse Partis politiques: <i>Les Verts Meyrin-Cointrin, Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex</i> Organisations, associations: <i>Noé 21</i> Personnes privées: 3	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition aux prévisions de trafic de 236 000 mouvements. • La prévision de trafic d'Intraplan doit être revue.
Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA), Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac), Section des Verts du Grand-Saconnex</i> Personnes privées: 2 France Personnes privées: 7	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation du trafic aérien pronostiquée à l'horizon 2030 va augmenter les nuisances sonores déjà problématique pour un nombre croissant de personnes qui résident ou travaillent dans la région.
Suisse Partis politiques: <i>Section des Verts du Grand-Saconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est faux de prétendre que les prestations sont fondées sur la demande ; cela fait au moins 15 ans que la croissance du trafic à l'AIG n'est plus corrélé ni au nombre d'habitants ni au PIB du bassin de chalandise de l'aéroport.

	<ul style="list-style-type: none"> • C'est au contraire une politique explicite d'attraction d'une compagnie low cost et de dérégulation généralisée du monde de l'aéronautique qui a engendré la hausse impressionnante du trafic constatée depuis quinze ans. • Il ne faut pas accepter telle quelle la projection 2030, mais maîtriser la croissance du trafic et prioriser cette croissance sur les besoins réels de l'économie du bassin genevois. • Remplacer p. 15 l'expression « prestations de trafic fondées sur la demande » par « prestations de trafic découlant de la stratégie de croissance de l'aéroport » et l'appliquer à tout le document.
Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance du trafic de 3,3 % par an doit être revue à 2 %.
Suisse Personnes privées: 5	<ul style="list-style-type: none"> • Que veut dire « répondre à la demande » quand on sait qu'une grande partie des mouvements d'avions à Genève sont le fait d'opérateurs low-cost dont c'est justement l'offre qui crée la demande ?
Suisse Personnes privées: 8	<ul style="list-style-type: none"> • Il est inadmissible que la Confédération accepte sans autre les pronostics de développement de l'aviation, tel que promu avec acharnement par l'IATA, comme si l'évolution de la branche était quelque chose de « naturel » plutôt que le résultat de choix politiques. Le laisser-faire est un choix, quoique passif, tout comme le serait une décision proactive d'imposer des limites au développement.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition à l'augmentation du nombre de mouvements dès 06h00 et après 22h00.
Suisse Personnes privées: 1 France Personnes privées: 3	<ul style="list-style-type: none"> • Les prévisions du trafic aérien à l'horizon 2030 semblent incompatibles avec le respect des principes du développement durable.
France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation de la capacité de la piste pour passer de 40 à 47 mouvements/heure afin de permettre d'atteindre à l'horizon 2030 les 236 000 mouvements annuels contre 189 000 mouvements actuellement (+ 25 %) inquiète les collectivités françaises dont les territoires sont exposés aux nuisances. Plusieurs collectivités contestent le bien-fondé de cette prévision et le modèle de développement du transport aérien qu'elle prend en compte.
France Communes: <i>Chevrier</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune s'inquiète fortement et désapprouve toute augmentation du trafic aérien de l'aéroport international de Genève Cointrin de nature à aggraver les nuisances de bruit, de pollution et de risques déjà imposés à la commune de Chevrier.

France Organisations, associations: <i>Groupe Collectif Cointrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition aux prévisions de trafic de 236 000 mouvements; une pétition « Pour une stabilisation du nombre de vols de Genève Cointrin » a été signée par 727 personnes. Cette pétition a été organisée en octobre 2016 et s'est terminée en été 2017. Cette pétition exige des instances de la direction de l'aéroport genevois et de l'Etat français : <ul style="list-style-type: none"> - interdiction stricte des vols entre 23h00 et 06h00: actuellement, trop d'avions arrivent ou repartent en dehors de ces horaires, ou juste à la limite ce qui fait qu'ils survolent la région jusqu'à 20 minutes avant l'heure d'ouverture le matin. C'est le survol de la région la nuit que nous voulons interdire; - application stricte des normes de sécurité pour un aéroport considéré « urbain »; - l'approche par le milieu du lac serait déjà une solution pour limiter la gêne des populations (bruit), mais ne résoudrait pas les problèmes de qualité de l'air et augmenterait le risque pour les eaux du lac.
--	---

6.2 Calcul de l'exposition au bruit

Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La méthode de calcul des courbes de bruit doit être revue afin que celles-ci soient plus représentatives de la situation réelle et que des mesures soient effectuées régulièrement par un organisme indépendant.
Suisse Communes: <i>Collex-Bossy</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les méthodes permettant de calculer les courbes de bruit doivent être explicitées et partagées avec les communes touchées.
Suisse Communes: <i>Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les courbes de bruit doivent être déterminées sur la base des politiques publiques cantonales et communales en matière d'aménagement du territoire et de santé publique et que l'AIG adapte l'évolution de son activité à celles-ci; la méthode de calcul des courbes de bruit doit être revue afin que celles-ci soient plus représentatives de la situation réelle et que des mesures soient effectuées régulièrement par un organisme indépendant. • Les courbes de bruit décrites dans la fiche ne représentent pas la réalité et sont de fait assimilables à un permis de faire du bruit. La méthode de calcul de ces courbes doit être entièrement revue afin que celles-ci soient représentatives de la situation réelle. L'élaboration de la courbe 2019 est plus qu'opaque. Le mode de calcul et les nombres de mouvements qui ont servi comme base de calcul restent secrets. Il persiste le soupçon qu'elle a été surévaluée pour avoir la facilité d'être réduite avec un moindre effort pour atteindre l'objectif 2030. Ceci malgré des conséquences énormes pour les communes qui se trouvent à la proximité de l'axe de la piste, tout particulièrement notre commune.
Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les méthodes permettant de calculer les courbes de bruit (courbe 2019, courbe à moyen terme, courbe à long terme) doivent être explicitées et partagées avec les communes touchées. Considérant les effets de réflexion du bruit sur les constructions, une attention particulière devra être apportée au calcul des courbes de bruit latéralement à la piste. • Les plans de développement prendront en compte les courbes maximales prévues en 2019. Une courbe plus fine ne pourra être validée que lorsque l'aéroport aura démontré que des mesures d'adaptation des types d'avion et d'horaires auront été réellement mises en place. La démonstration utilisera des modèles de bruit et des mesures ponctuelles. Une fois une nouvelle courbe de bruit validée, l'aéroport sera tenu de la respecter de façon contraignante.

Suisse Communes: <i>Laconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La méthode de calcul des courbes de bruit doit être entièrement revue afin que celles-ci soient représentatives de la situation réelle.
Suisse Communes: <i>Pregny-Chambésy</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Une limitation de l'intensité sonore maximale sur la période horaire nocturne doit être édictée pour respecter les recommandations de l'OMS sur la durée du sommeil.
Suisse Communes: <i>Versoix</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les courbes de bruit ne tenant actuellement pas compte des phénomènes de réflexion ou d'amortissement, elles ne respectent pas la réalité de l'émission. En conséquence, la Ville de Versoix juge nécessaire de développer un dispositif de mesure et de contrôle du bruit aux lieux significatifs d'émission, confié à un ou plusieurs organismes compétents et indépendants de l'Aéroport.
Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La méthode qui prévaut au calcul des courbes de bruit (courbe 2009 actuellement en vigueur, courbe plafond à moyen terme et courbe cible à long terme) doit être expliquée aux communes et acceptée par celles-ci.
Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i>	<ul style="list-style-type: none"> • En page 30, il est spécifié que c'est l'exploitant de l'aéroport qui procède au calcul annuel du bruit pour le compte des services fédéraux compétents. L'aéroport est ainsi juge et partie. Nous considérons que le calcul du bruit et les analyses doivent être effectués par une instance neutre et indépendante. • Cerise sur le gâteau, la Confédération affirme que « les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération ». Cette position dénote du peu de cas que fait la Confédération pour le débat démocratique et renforce le sentiment que respect ou pas des valeurs de bruit admissibles, rien ne sera entrepris qui irait à l'encontre du développement aéroportuaire.
Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9	<ul style="list-style-type: none"> • La méthode de calcul des courbes de bruit est décrite à la page 27 de la fiche PSIA. La CARPE souhaite relever qu'en se basant sur un bruit moyen, ces courbes sont loin de représenter la réalité sur le terrain. Les pics de bruit, et la réflexion du bruit sont ainsi exclus. De ce fait, les courbes de bruit sont plus assimilables à un permis de faire du bruit qu'à un outil pour protéger les citoyens des nuisances. • Il est demandé que la méthode de calcul des courbes de bruit soit revue afin que celles-ci soient plus représentatives de la situation réelle. La fiche PSIA ne devrait pas être adoptée avant la révision de cette méthode de calcul.

<p>France Organisations, associations : <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées : 4</p>	
<p>Suisse Groupement de communes : <i>Pregny-Chambésy</i> Sociétés : Organisations, associations : <i>Association Cointrin-Ouest (ACO), Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbillettes et alentours (AICC), Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées : 59</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que le calcul du bruit intègre la réverbération du bruit aérien et la valeur de pic de bruit.
<p>Suisse Partis politiques : <i>Association PDC Versoix, Section des Verts de Versoix</i> Personnes privées : 4</p> <p>France Organisations, associations : <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées : 6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le calcul du bruit ne reflète pas la réalité du bruit ressenti.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association de Cointrin-Ouest (ACO)</i> Personnes privées : 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La représentation des courbes du projet de fiche PSIA est contestée ; les courbes de bruit devraient avoir une forme différente.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'aéroport de Genève doit établir de nouvelles données de base pour le calcul des courbes de bruit, qui prennent en compte l'évolution récente dans le secteur de l'aviation. • Sur cette base, un nouveau calcul des courbes de bruit doit être effectué par l'EMPA.
<p>Suisse Personnes privées : 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le calcul du bruit devrait prendre en compte l'ensemble des sources de bruit (trafic aérien, chemins de fer, voitures) afin de refléter la situation.

Suisse Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> • Les mesures devraient être effectuées en des endroits plus nombreux, notamment proches des immeubles d'habitation et que ces mesures soient comparées à la courbe calculée. Ces mesures devraient être effectuées annuellement par un organisme indépendant de l'aéroport. En cas de dépassement, un système de pénalités à charge de l'aéroport devrait être mis en place.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'y a pas eu d'étude d'impact environnemental et sur les nuisances sonores, dans le canton de Vaud, plus précisément sur la Côte, de Nyon à l'ouest lausannois.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Les données utilisées pour le calcul des courbes de bruit 2019 sont sérieusement erronées, avec comme résultat probable des zones de bruit trop larges. En conséquence, l'OFAC doit les refuser, en demandant à l'AIG de faire un effort sérieux afin de fournir à l'EMPA un scénario 2019 réaliste. • Il est complètement illusoire de prétendre pouvoir calculer et dessiner les courbes en 2030. • Les courbes de bruit, calculées annuellement par l'EMPA, peuvent varier d'une année à l'autre en raison de divers critères. En conséquence, en l'absence d'une méthodologie précise, capable d'associer avec eux un chiffre annuel, il n'est pas possible de savoir si les zones de bruit augmentent ou diminuent. • La seule méthode d'avoir une vérification des calculs des zones de bruit est de les comparer avec les vraies mesures des microphones de l'AIG placés sous les trajectoires.
France Communes: <i>Saint-Genis-Pouilly</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les courbes sont seulement la résultante d'un bruit moyen calculé et non d'un bruit réel mesuré, péjorant ainsi gravement la tranquillité et la santé des riverains survolés.
France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les effets de la réflexion sur les immeubles soient étudiés et que des mesures soient prises pour en limiter les effets sur les habitants, même situés hors des « zones de bruit ».
France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé une révision de la méthode du calcul de l'exposition au bruit et ensuite une réévaluation actualisée des courbes de bruit.

6.3 Courbe de bruit à moyen terme et courbe de bruit à long terme « 2030 »

<p>Suisse Canton: <i>Genève</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les solutions novatrices trouvées pour plafonner puis réduire progressivement les nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire représentent un premier pas important. Les deux courbes figurant dans le projet de fiche PSIA seront inscrites dans le plan directeur cantonal et seront utilisées pour les procédures cantonales en matière d'aménagement du territoire. Ces objectifs de réduction de l'exposition au bruit seront aussi intégrés dans la convention d'objectifs qui lie le canton et l'aéroport de Genève.
<p>Suisse Canton: <i>Vaud</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les nuisances occasionnées par le trafic aérien de l'aéroport de Genève sur le territoire du Canton de Vaud sont relativement faibles. Les procédures de vol proposées dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautiques (PSIA) permettront d'en assurer la maîtrise. Dans le cadre du PSIA, le Direction générale de la mobilité, division bruit et rayonnement non ionisant pense qu'il serait utile de produire non seulement les courbes de bruit enveloppantes, mais également les courbes pour les diverses tranches horaires de la journée. En particulier, celles de 06h00 – 22h00 offrirait une marge de manœuvre pour le développement d'activités dans le voisinage de l'aéroport.
<p>Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Un moratoire doit être introduit afin de suspendre l'interdiction de construire de nouveaux logements sachant que la courbe de bruit enveloppante devra être réduite d'ici 2030.
<p>Suisse Communes: <i>Carouge</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La commune de Carouge se déclare solidaire des communes directement impactées par l'évolution des courbes de bruits et leur implication sur les possibilités d'aménagement et la valeur foncière de leurs zones à bâtir.
<p>Suisse Communes: <i>Cartigny</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les deux courbes de bruit proposées dans le projet PSIA consacrent une détérioration significative des pollutions sonores et atmosphériques subies par les habitants de notre Commune. En supposant que l'exploitant de l'AIG prenne toutes les mesures nécessaires afin de diminuer les nuisances sonores et réussisse à respecter l'objectif fixé par la courbe « cible », la population « polluée » représentera encore plus des deux tiers des habitants de Cartigny! Finalement cette courbe « cible », pour autant qu'elle soit respectée, ne permettrait qu'une correction mineure de l'aggravation exponentielle des pollutions subies par notre population depuis le tournant du siècle et consacrée par la courbe « plafond ». Le système des deux courbes du projet PSIA fige une emprise du bruit grandement péjorée par rapport à la situation déjà critique de 2001. Désormais exposée au bruit au-delà des VLI, la population de Cartigny voit sa tranquillité gravement atteinte notamment pendant la période nocturne, la plus sensible du point de vue de la santé.
<p>Suisse Communes: <i>Collex-Bossy</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les exigences liées aux courbes de bruit plafond doivent être réellement contraignantes, sans réévaluation possible ou demande d'allègement. Elles doivent viser une situation assainie à l'horizon 2030.
<p>Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La courbe de bruit plafond doit être contraignante, sans réévaluation possible ou demande d'allègement. Un horizon temporel maximum est à fixer pour cette courbe.
<p>Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le dispositif proposé d'une « courbe plafond » et d'une « courbe cible » est insatisfaisant à plusieurs titres : <ul style="list-style-type: none"> La courbe plafond entérine une détérioration de l'environnement, avec des impacts importants en termes de pollution sonore. Quant à la courbe cible, elle ne constitue pas une amélioration de la situation, mais à peine

	<p>une moindre aggravation. En effet, la courbe 2030 marque une détérioration par rapport à la situation de 2016.</p> <p>Ainsi, avec ces deux courbes, le développement de l'aéroport n'est aucunement réorienté pour tenir compte des objectifs fixés dans plusieurs autres politiques publiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les courbes proposées par la fiche PSIA cautionnent une aggravation de la situation nocturne en ; <ul style="list-style-type: none"> o autorisant des vols longs courriers supplémentaires durant la période nocturne (22h00-23h00), la plus sensible pour les riverains ; o déplaçant certaines positions réservées à l'aviation générale dans l'aire Nord (espace libéré par la suppression de la piste en herbe) et en y autorisant une extension de l'exploitation jusqu'à minuit (actuellement les activités sur l'aire Nord cessent à 22h00). Au demeurant, il est regrettable que la fiche PSIA ne fournisse aucun plan des infrastructures prévues. <p>Ainsi, même si la courbe enveloppe devait être respectée, le sommeil des riverains sera fortement péjoré par ces dispositions. Le biais du mode de calcul qui prend en compte seulement un bruit moyen permet ainsi à l'aéroport de péjorer gravement la tranquillité et la santé des riverains.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ces courbes « plafond » et « cible » ne sont de fait pas contraignantes : en effet, il est mentionné que si les immissions dépassent pendant trois années consécutives l'exposition au bruit admissible, il sera exigé de nouvelles mesures pour que le cadre légal soit respecté. Le dispositif tel qu'il est décrit permet ainsi à l'aéroport de ne pas respecter le cadre légal, avec pour seul « risque » pour l'exploitant de devoir s'engager à mieux faire. Sans réelles contraintes et avec pour seule injonction de « répondre à la demande », il est difficile de croire que la situation pourrait tendre vers une amélioration. - Evolution technologique : miroir aux alouettes La diminution attendue du bruit devrait se faire grâce notamment au renouvellement de la flotte. Cette foi dans les progrès technologiques relève de l'aveuglement. En effet le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique mentionne lui-même qu'à long terme, la réduction du bruit des avions grâce aux progrès technologiques « n'empêchera pas l'augmentation globale du bruit du fait de la croissance attendue du trafic aérien » (page 1718). - Il est ainsi évident, comme cela est exprimé par les courbes enveloppe, que l'évolution technologique et le renouvellement de la flotte ne vont pas amener une diminution du bruit, puisque ces progrès seront largement compensés par l'accroissement de la capacité de la piste qui passera de 40 à 47 mouvements/heure et l'augmentation du nombre de vols.
<p>Suisse Sociétés : <i>easyJet</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les courbes de bruit sont très fortement influencées par le bruit généré durant la tranche horaire de nuit, à savoir entre 22h00 et 06h00. Il est donc évident que le développement futur de l'aéroport sera étroitement lié au bruit généré durant cette période et que seule une réduction future des nuisances nocturnes permettra de ne pas dépasser les limites journalières. • La tranche horaire débutant après 22h00 est absolument essentielle pour permettre aux compagnies aériennes de rapatrier leurs avions en fin de journée. Par conséquent, toute nouvelle restriction durant cette tranche horaire provoquera un certain nombre de contraintes importantes pour les exploitants : <ul style="list-style-type: none"> - afin de rester à l'intérieur de la courbe contraignante, il deviendra sans doute indispensable de plafonner les mouvements nocturnes. Cela impliquera un gel de la croissance pour les compagnies basées qui ont un

	<p>besoin impératif de la tranche 22h00-24h00 pour exploiter efficacement leur flotte. Toute restriction durant cette tranche horaire favorisera donc les compagnies non-basées qui ne génèrent malheureusement qu'un nombre limité d'emplois sur le canton de Genève.</p> <ul style="list-style-type: none"> - la fiche PSIA ne fait pas mention de l'extension d'ouverture de l'aéroport jusqu'à 00h30 (pourtant aujourd'hui en vigueur) et qui est essentielle pour permettre le retour d'avions en retard sur leur horaire. Cette possibilité doit absolument être maintenue et formellement confirmée car les coûts liés aux déroutements générés par une fermeture à 24h00 seraient significatifs pour les compagnies aériennes. • La fiche PSIA demande implicitement un investissement énorme aux compagnies aériennes puisque seul un trafic composé à 100 % d'avions de nouvelle génération permettra d'atteindre les objectifs fixés pour 2030. Sur la base du prix actuel d'un avion type A320Neo (> CHF100 mio), l'investissement pour easyJet Switzerland s'élèverait à plus de CHF 2,5 milliards pour la prochaine décennie et à plus de 25 milliards pour l'ensemble du groupe easyJet. Malgré cet investissement colossal, plus de la moitié des mouvements pourraient être encore opérés par des avions d'ancienne génération d'autres compagnies, ce qui empêcherait d'atteindre les objectifs fixés. En partant de l'hypothèse qu'easyJet investisse dans le renouvellement total de sa flotte, l'incertitude sur nos opérations resterait complète puisque nous serions encore dépendants des investissements consentis par les autres compagnies aériennes. Or, la fiche PSIA ne donne aucune garantie aux compagnies qui participeraient à cet effort financier. Il est donc essentiel que l'aéroport et l'OFAC publient des directives permettant aux compagnies ayant renouvelé leur flotte d'obtenir des priorités d'exploitation (par exemple sur les créneaux nocturnes) par rapport aux compagnies qui n'auraient pas consenti les mêmes efforts. • Afin de contribuer à la lutte contre la pénurie de logement dans le canton de Genève, il est prévu que la fiche PSIA limite les courbes de bruit, permettant ainsi de créer de nouvelles zones de développements immobiliers. Nous comprenons que le développement de l'aéroport se fasse dans le respect des objectifs du canton en termes d'environnement et de réduction de nuisances. Toutefois, l'élaboration de nouvelles courbes de bruit ayant pour but la construction de nouvelles habitations flirtant avec les maximas autorisés ne nous semble pas raisonnable. Nous ne pouvons évidemment pas soutenir une telle démarche qui ne pourra que freiner l'exploitation future de l'aéroport et forcera les compagnies aériennes à investir des milliards en quelques années, dans le but ultime de parvenir à construire de nouvelles habitations sur le pourtour d'un aéroport international.
<p>Suisse Sociétés: <i>SWISS</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bien que le PSIA aille dans la bonne direction à Genève, SWISS est préoccupée par la réduction de l'impact sonore et les mesures opérationnelles visant en priorité la période nocturne et en particulier les décollages après 22h00.
<p>Suisse Sociétés: <i>Chrono Immobilier S.A.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une parcelle (majoritairement situées en zone 5, zone résidentielle destinée aux villas) est directement touchée par les courbes de bruit fixées dans la fiche PSIA. • L'autorisation de la pratique dite de la fenêtre d'aération est préconisée, pratique largement reconnue et appliquée par la moitié des cantons. • La pratique de la fenêtre d'aération pourrait, le cas échéant, être appliquée dans la perspective de la construction de logements.

<p>Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i> Organisations, associations: <i>Association des parents d'élèves de Genthod (APEG)</i> Personnes privées: 17</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le potentiel de terrains constructibles pour du logement sera contraint.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts Meyrin-Cointrin, Section des Verts du Grand-Saconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La fiche PSIA mentionne notamment que les compagnies d'aviation civile moderniseront leur flotte avec des appareils moins bruyants et moins polluants alors que cette perspective ne repose sur aucune certitude scientifique et économique.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex</i></p> <p>France Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> D'autres projets de construction sont en cours. La population potentiellement affectée par les nuisances aéroportuaires augmentera donc encore à l'horizon 2030.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La courbe initiale maximale envisagée (bruit 2019) représente une augmentation des nuisances pour la population riveraine par rapport à la situation actuelle, mais l'engagement des autorités de voir les courbes se réduire représente une solution de compromis et les autorités devront veiller conjointement au suivi de la mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre l'objectif.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Union des associations patronales genevoises (UAPG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Soutien à la l'objectif de lutter contre les nuisances sonores mais il manque des précisions quant aux mesures permettant d'atteindre le but fixé. Celles-ci doivent être envisagées dans le respect du principe de proportionnalité, permettant également à l'AIG de répondre à la demande du marché.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que la « courte période » conduisant au « maximal défini par la courbe de bruit à moyen terme », soit précisément datée comme telle dans la partie « Décisions ». De même, la « phase de stabilisation de plusieurs années au bout de laquelle l'exposition au bruit commence à diminuer » doit être chiffrée avec un degré de précision crédible.

<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Cointrin-Ouest (ACO), Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbilletes et alentours (AICC), Association des propriétaires du Parc-des-Mayens (ADPPM), Association du secteur Sous-Sarasin (A3S).</i> Personnes privées: 8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il ne faut plus prévoir de nouvelles constructions proches de l'aéroport, l'endroit ne s'y prête plus et est préjudiciable pour la santé des habitants qui y subissent la pollution de l'aéroport.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Comité d'immeuble Copropriété Meyrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'Etat de Genève prévoit d'ici 2030 23 000 habitants et 45 000 places de travail supplémentaires autour de l'aéroport, soit 53 % de la totalité de l'augmentation cantonale. On construit trop de logements en France et trop de places de travail à Genève ce qui crée d'énormes problèmes de circulation automobile.
<p>Suisse Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la Confédération donne des indications sur la diminution du bruit des avions dits plus silencieux.
<p>Suisse Personnes privées: 24</p> <p>France Personnes privées: 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La diminution de l'exposition au bruit à l'horizon 2030 est académique et utopique.
<p>Suisse Personnes privées: 1</p> <p>France Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est également demandé que le PSIA démontre que les riverains bénéficient des avions plus performants et pas seulement l'aéroport.
<p>France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les deux courbes adjointes au document ne sont guère satisfaisantes : <ul style="list-style-type: none"> - La première – courbe plafond – met en exergue une détérioration de l'environnement. - La seconde, dite « courbe cible », n'apporte pas fondamentalement d'amélioration • Dans la fiche PSIA, il est écrit que le bruit va diminuer sous l'effet du renouvellement de la flotte des aéronefs. • La Ville de Femey-Voltaire doute sérieusement de la fiabilité de cette projection ; même le Conseil fédéral conteste la réduction réelle du bruit des aéronefs par l'apport technologique à cause de la croissance du trafic aérien, à l'horizon 2030, soit dans douze ans. • Dans le cas de l'aéroport de Genève, l'accroissement de la capacité de la piste qui passera de 40 à 47 mouvements/heure – et donc l'augmentation du nombre de vols – confirme ce doute.
<p>France Communes: <i>Veigy-Foncenex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune demande aux autorités suisses de prendre en considération dans leur projet de développement de l'infrastructure aéroportuaire de Genève, les nuisances sonores que subissent actuellement les habitants de la presqu'île française et les risques de pollution qui s'amplifient au fil des années.

6.4 Courbe de bruit PSIA à moyen terme

<p>Suisse Communes: <i>Meyrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'il soit déterminé précisément, à la parcelle, les impacts territoriaux générés par les courbes plafond, notamment sur les projets de développement portés par le Canton et les communes.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les données de base soient revues à la baisse afin de minimiser le bruit sur le territoire. Les vols planifiés lors de la période 23h00 à 24h00 doivent notamment être interdits, à l'exception éventuelle de l'atterrissage d'un vol interne à la Suisse, opéré par un avion de classe de bruit V. Une estimation quantitative de l'impact du PSIA sur le foncier est également exigée avant son adoption. • Il est demandé que la courbe de bruit à moyen terme – une fois revue à la baisse (voir paragraphe ci-dessous) – ne soit dépassée sous aucun prétexte et en chacun de ses points. La notion de contrainte doit être précisée. Si malgré tout, le bruit lié au trafic aérien devait dépasser la limite fixée par la courbe, l'exploitant devrait s'acquitter d'une amende et réduire immédiatement le nombre de vols afin de satisfaire à nouveau les limites fixées par la fiche PSIA.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La courbe de bruit enveloppante 2019 devrait être réduite.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourquoi utiliser l'année 2019 comme année de référence plutôt que 2009 ou 2016 ?

6.5 Courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »

<p>Suisse Communes: <i>Carouge</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA ne détermine pas de mesures concrètes et contraignantes pour atteindre les valeurs de la courbe de bruit « 2030 » qui reste ainsi un vœu pieux n'engageant ni les autorités, ni l'exploitant.
<p>Suisse Communes: <i>Genthod</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA prévoit que le niveau de bruit admissible augmentera dans un premier temps (courbes 2019), pour, si les progrès techniques des avions s'avèrent à la hauteur espérée, diminuer à partir de 2030. Cette vision pourrait être revue si ces courbes se révélaient impraticables pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique. Aucun effort n'est demandé à l'aéroport. Nous demandons qu'une baisse du niveau de bruit admissible contraignante soit imposée dès 2030, indépendamment des progrès techniques.
<p>Suisse Communes: <i>Meyrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que des mesures concrètes et contraignantes soient déterminées pour atteindre les valeurs de la courbe de bruit « 2030 » qui reste aujourd'hui un vœu pieux n'engageant ni les autorités, ni l'exploitant.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 11</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les données de base soient revues à la baisse afin de minimiser le bruit sur le territoire. Les vols lors de la période 23h00 à 24h00 doivent notamment être strictement interdits. Une estimation quantitative de l'impact du PSIA sur le foncier est également exigée avant son adoption. • L'objectif de réduction du bruit, fixé par la courbe de bruit à long terme qui montre une volonté de limiter le développement des nuisances, est salué. Cependant, au deuxième paragraphe de ce chapitre, il est stipulé que « l'exploitant met en place les mesures nécessaires afin d'y parvenir ». Comment l'évaluation de l'atteinte de cet objectif sera-t-elle faite ? Doit-on atteindre la moyenne générale fixée par la courbe ou respecter chaque point de la courbe de bruit ? • Les mesures proposées sont explicitées à la page 28 de la fiche PSIA. Elles sont trop légères pour atteindre l'objectif fixé. Il est demandé que les mesures pour atteindre la courbe de bruit « 2030 », – une fois revue à la baisse – prennent également en compte une limitation du nombre de mouvements. • De plus, aucune conséquence n'est mentionnée en cas d'échec à atteindre la courbe « 2030 ». Il est demandé que, dans le cas où la courbe de bruit à long terme – une fois revue à la baisse – n'est pas atteinte en 2030 –, l'exploitant doive s'acquitter d'une amende et réduire immédiatement le nombre de vols afin de correspondre à cette courbe.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC), Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien à cet objectif à long terme de diminuer les nuisances sonores. Toutefois, selon l'évolution des émissions durant les 10 prochaines années, une certaine flexibilité est nécessaire dans l'atteinte de cet objectif et devrait pouvoir s'envisager en fonction des contraintes techniques et économiques.

<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La courbe de bruit à long terme 2030 est en coordination en cours. Il serait plus crédible d'attendre que cette courbe cible soit fixée avant de procéder à une consultation, et certainement avant de mettre en application la fiche PSIA.
<p>France Commune: <i>Saint-Genis-Pouilly</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il semble utile de mettre en place de véritables mesures coercitives pour que la courbe cible de bruit soit atteinte et non dépassée d'ici 2030.

6.6 Plans localisés de quartier (PLQ)

<p>Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pour l'adoption d'un PLQ, la preuve de réduction du bruit doit aussi démontrer que la tendance à la baisse permette d'atteindre par extrapolation la courbe à long terme, horizon 2030.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'instauration d'une courbe de bruit à long terme permet notamment de planifier de nouveaux logements qu'il n'est pas possible de construire tant que la courbe à moyen terme est en vigueur. Dans le troisième paragraphe du chapitre, il est indiqué que « la preuve d'une baisse du bruit devra être fournie lorsque le Conseil d'État approuve le PLQ ». La méthode de calcul pour prouver la baisse n'est cependant pas mentionnée dans la fiche PSIA. De plus, il n'est pas précisé que cette baisse devra correspondre aux limites fixées par la courbe de bruit à long terme. • Il est demandé que la méthode de contrôle de l'exposition au bruit soit spécifiée (prise de son sur le terrain, calcul suivant les données fournies par l'aéroport...) et qu'il soit précisé que la diminution de l'exposition au bruit devra correspondre à la courbe de bruit à long terme.

<p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Section des Verts du Grand-Saconnex</i> Organisations, associations: <i>Association Cointrin-Ouest (ACO)</i> Personnes privées: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les plans d'aménagement doivent être établis qu'en fonction de courbes mesurées et non d'hypothèses non vérifiables.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Chambre genevoise immobilière (CGI)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les décisions qui figurent en page 19 du projet de fiche PSIA intègrent pour ce qui concerne la procédure de l'article 37a de l'OPB, non seulement les PLQ mais aussi les autorisations de construire. En effet, dans certains cas, des autorisations de construire pourraient être sollicitées sans qu'un PLQ soit nécessaire.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de pouvoir planifier d'ores et déjà sur la base de la courbe de bruit à long terme 2030, sans restriction (ou en tout cas avec des conditions moins restrictives), lorsque des projets de logements sont prévus, ce afin de ne pas bloquer des PLQ pour des causes d'exposition au bruit qui de toutes manières seront corrigées dans un futur proche (avant 2030).
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Que se passera-t-il si, après avoir modifié les affectations territoriales sur le principe d'une baisse du bruit constatée sur trois années, le bruit progresse à nouveau ?
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est souvent écrit qu'on doit examiner les courbes de bruit afin de décider s'il y a augmentation ou diminution du bruit. Or, même avec la même flotte d'avions faisant les mêmes vols aux mêmes heures, d'une année à l'autre la forme de ces courbes peut varier en fonction d'événements externes (météo, trajectoires, etc.). Alors, comme est-ce qu'on décide si, oui ou non, la zone des nuisances est devenue plus grande ou plus petite ? Le nombre de mètres carrés ? Le nombre de parcelles du type DS II, DS III, ou DS IV ? Le nombre d'habitants à l'intérieur des courbes ?
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la preuve d'une baisse du bruit qui devra être fournie lorsque le Conseil d'Etat approuve le PLQ soit également transmise aux communes concernées et que les moyens de contrôle de l'évolution du bruit soient clairement indiqués dans la fiche PSIA.

6.7 Bruit admissible

<p>Suisse Canton: <i>Genève</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil d'Etat engage la Confédération à entreprendre le plus rapidement possible les démarches nécessaires pour que le nouveau bruit admissible soit fixé et le cadastre adapté en conséquence. Le bruit admissible actuellement en vigueur a été validé en 2009, sur la base du trafic de l'année 2000. Les décisions en matière d'autorisation de construire ou d'aménagement du territoire sont aujourd'hui prises sur cette base, alors que l'exposition au bruit a fortement évolué ces dernières années. Cette situation ne peut plus durer.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le nouveau bruit admissible doit être défini et connu le plus rapidement possible. Une insécurité juridique naîtra lors de l'octroi des autorisations de construire, quant à la courbe de bruit à respecter (la courbe actuelle contraignante, ou celle à venir). Cette insécurité juridique subsistera tant que le nouveau bruit admissible ne sera pas connu. Une fixation rapide, à l'aide d'un calendrier prévisionnel, est ainsi requise.

6.8 Dévaluation foncière

<p>Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Des contributions financières doivent être versées par l'AIG aux collectivités publiques (Canton et communes), en compensation des investissements importants qu'elles devront consentir pour adapter leurs infrastructures, ainsi qu'aux propriétaires privés afin de les indemniser des préjudices économiques qu'ils subiront.
<p>Suisse Communes: <i>Collex-Bossy</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> En termes d'aménagement du territoire, l'impact des nouvelles courbes de bruit sur la valeur foncière actualisée des biens doit être évalué selon le prix du marché. La perte de valeurs doit être compensée le cas échéant.
<p>Suisse Communes: <i>Meyrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que le développement de l'aéroport assume les conséquences foncières et financières des courbes de bruit.
<p>Suisse Communes: <i>Versoix</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les incidences territoriales de l'accroissement des nuisances doivent faire l'objet de compensations financières, selon le principe du pollueur-payeur. Au vu de l'importance des surfaces et des populations touchées par le dépassement des VLI, la Ville de Versoix exigerait, en cas de limitation des constructions dans les zones concernées par ces nouvelles courbes de bruit liées au PSIA et, vu que ces dernières engendreraient pour Versoix un nouveau cadastre dès 2019, qu'il soit mis en place un système de compensations financières et / ou fiscales équitables pour les propriétaires qui seraient désavantagés par ces nouvelles mesures, ceci en plus de l'adaptation des indemnisations financières liées à l'insonorisation des habitations touchées par les nuisances sonores.
<p>Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> En termes d'aménagement du territoire, l'impact des nouvelles courbes de bruit sur la valeur foncière actualisée des biens doit être évalué selon le prix du marché (référence courbe 2009). Le cas échéant, la perte de valeur doit être compensée.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Association PDC Versoix, Bellevue d'Avenir (BdA), Les Verts genevois</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La fiche PSIA doit expliquer les conséquences des nouvelles courbes de bruit (2019 et 2030) sur la valeur foncière des terrains des communes concernées ainsi que pour garantir un équilibre entre les différentes régions du canton de Genève.

<p>Organisations, associations : <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix, Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Fondation Philippe Monnier</i> Personnes privées : 12</p> <p>France Organisations, associations : <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées : 2</p>	
<p>Suisse Partis politiques : <i>Association PDC Versoix, Bellevue d'Avenir (BdA), Les Verts genevois</i> Organisations, associations : <i>Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association des propriétaires du Parc-des-Mayens (ADPPM)</i> Personnes privées : 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation des nuisances aura une conséquence directe sur la valeur de nos biens immobiliers. Il est demandé à la Confédération d'imposer aux autorités cantonales de revoir impérativement à la hausse la déduction des impôts sur la valeur locative des biens situés en zone de nuisance. Une estimation quantitative de l'impact du PSIA sur le foncier est donc également exigée avant son adoption.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Chambre genevoise immobilière (CGI)</i> Personnes privées : 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le principe des indemnités dues par l'exploitant aux propriétaires devrait figurer dans le PSIA.

Suisse Personnes privées: 29	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA doit mentionner les indemnités prévues suite à la dévaluation foncière des biens immobiliers touchés par l'exposition au bruit.
France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA doit indiquer les implications auxquelles les communes françaises devraient s'attendre sur la valeur foncière des biens, en cas de développement continu de l'activité de l'aéroport de Genève.

7. Documentation de l'exposition au bruit

7.1 Respect du bruit admissible

Suisse Sociétés: <i>Skyguide</i>	<ul style="list-style-type: none"> • En page 30, il est mentionné que « par cas isolé, il faut entendre les situations météorologiques exceptionnelles [...] ». Les phénomènes météorologiques pourraient évoluer dans la période considérée et le nombre de situations sévères augmenter.
Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQ), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le premier paragraphe du chapitre 4, il est indiqué que l'exposition au bruit admissible « doit en principe être respectée ». Il est demandé que les termes « doit en principe être respecté » soient remplacés par « sera respecté » afin de s'assurer que le cadre légal soit respecté en tout temps. • Il est également demandé que le bruit admissible fixé ne puisse pas être dépassé. En outre, en tout état de cause, aucun dépassement de la courbe de bruit à moyen terme ne pourra être autorisé. Si malgré tout le bruit admissible devait être dépassé (augmentation de 1dB ou plus par rapport au bruit admissible), l'exploitant devrait s'acquitter d'une amende proportionnelle au dépassement enregistré. En parallèle, l'autorité d'exécution fédérale, après consultation des cantons et communes concernés, ordonnera à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté. Dans un premier temps, le nombre de mouvements devra immédiatement être limité afin de respecter le bruit admissible. • Sous réserve de la prise en compte des commentaires précédents, le troisième paragraphe du chapitre 4 n'a plus de raison d'être et doit être supprimé.

<p>France Organisations, associations : <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées : 3</p>	
<p>Suisse Partis politiques : <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations : <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes »</i>, Personnes privées : 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les paragraphes 4, 5 et 6 du chapitre 4 soient supprimés.
<p>Suisse Partis politiques : <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations : <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes »</i>, <i>Association Transports et Environnement (ATE) section Genève</i> Personnes privées : 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la limite de bruit admissible ne soit dépassée sous aucun prétexte en chaque point des cartes détaillées commune par commune.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées : 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé : <ul style="list-style-type: none"> - de supprimer le troisième paragraphe « S'il est établi ou anticipé [...] pour que le cadre légal soit respecté ». - que les valeurs de bruit admissible soient inscrites de façon chiffrée dans la partie « Décisions ». - il est demandé de supprimer le quatrième paragraphe « Au cas où ces mesures se révéleraient [...] à l'intérieur du cadre fixé dans la fiche PSIA ». En aucun cas, le bruit admissible, dont la valeur maximum jour/nuit doit être chiffrée dans la partie « Décisions », ne doit être dépassé.

Suisse Organisations, associations: <i>Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de supprimer la phrase « Au cas où ces mesures se révéleraient impraticables pour des raisons d'ordre technique, opérationnel ou économique, l'exploitant proposera un nouveau bruit admissible (allègement) dans le cadre d'une procédure administrative en vertu de la loi sur l'aviation ».
Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le délai de 3 années consécutives concernant un dépassement notable est jugé trop long.
France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La courbe de bruit à long terme, juridiquement non opposable, représente le scénario présumé d'exposition au bruit à l'horizon 2030. L'exploitant est chargé de mettre en place les mesures nécessaires permettant d'y parvenir. Il est essentiel que l'analyse annuelle de l'évolution des nuisances puisse s'appuyer sur des stations de mesure du bruit couvrant également le territoire français exposé. • De plus, les dispositions proposées en cas de dépassement doivent être partagées avec les parties françaises dans le cadre du comité de concertation sur les questions environnementales transfrontalières (CCE) de l'aéroport récemment installé.
France Communes: <i>Saint-Genis-Pouilly</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est souhaité que les autorités suisses compétentes, notamment l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) et Skyguide établissent des objectifs chiffrés en matière de pollution de l'air et de limitation du bruit en lien direct avec l'activité aéroportuaire sur le territoire français et que des instruments de mesures du bruit et de la pollution de l'air soient disposés de part et d'autre de la frontière afin d'objectiver les ressentis puis d'en faire une communication transparente auprès des populations concernées.

7.2 Organes concernés

Suisse Cantons: <i>Genève</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il conviendra de renforcer le suivi de l'évolution des courbes de bruit, tout en assurant une meilleure transparence des informations au public et plus particulièrement aux populations riveraines. Le Conseil d'Etat souhaite qu'une meilleure collaboration soit mise en place entre la Confédération, le canton et l'aéroport pour atteindre cet objectif. La remarque relative au caractère « non liant pour la Confédération » des mécanismes de surveillance de l'exposition au bruit envisagés par le canton ne va pas vraiment dans ce sens, ce qui est regrettable (p. 20, 6^{ème} § du projet fiche PSIA). Ce passage mériterait d'être adapté.
Suisse Cantons: <i>Vaud</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le Canton de Vaud souhaiterait recevoir l'exposition sonore provoquée par le trafic aérien que l'exploitant devra fournir chaque année.
Suisse Communes: <i>Genthod, Laconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Des mesures d'exposition au bruit doivent être mises en place sur le terrain et les données analysées par un organe externe annuellement.
Suisse Communes: <i>Versoix</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les collectivités riveraines doivent bénéficier d'une information claire de l'évolution des courbes de bruit.

<p>Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'évolution annuelle des courbes de bruit doit être communiquée aux communes concernées.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts Meyrin-Cointrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le suivi pour assurer la mise en œuvre des mesures et le respect des dispositions doit être confié à la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien pour assurer le respect du plafonnement du volume de bruit et de la définition des trajectoires et des mesures concernant la mobilité.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 10</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA indique que les analyses concernant l'exposition au bruit doivent être soumises à l'autorité d'exécution fédérale et que cette dernière approuve l'analyse après consultation des cantons concernés. Ces informations concernent également la population et les communes. Les nouvelles formulations suivantes sont proposées: <ul style="list-style-type: none"> - « Il soumet à l'autorité d'exécution fédérale dans les 5 mois, et rend publics, les données de base et leur analyse ... » (1^{er} paragraphe); - « L'autorité d'exécution fédérale approuve l'analyse de situation et les mesures proposées par l'exploitant de l'aéroport, après consultation des cantons et des communes suisses et françaises concernés. » (2^{ème} paragraphe). • Le dernier paragraphe du chapitre 4 stipule que « les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération ». Cette négation de l'opinion cantonale paraît injustifiée, anti-fédéraliste et anti-démocratique. En effet, en tant qu'organe décisionnel du territoire directement impacté par l'exploitation de l'aéroport de Genève, les sensibilités cantonales doivent être respectées et prises en compte par la Confédération. Il est demandé que ce dernier paragraphe soit supprimé de la fiche PSIA.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la fiche PSIA précise que l'exposition sonore calculée doit être comparée chaque année avec des données mesurées sur le terrain et qu'un organe d'audit indépendant de l'aéroport et de toute autorité suisse soit mandaté pour l'analyse de ces données.

<p><i>Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Pro Natura Genève</i></p> <p>Personnes privées: 10</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 3</p>	
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Cointrin-Ouest (ACO), Association du secteur Sous-Sarasin (A3S).</i> Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les autorités nomment un organe de surveillance neutre et objectif doté de véritables outils de mesures pour contrôler l'évolution de la pollution (sonore et de l'air) et ayant le pouvoir de s'opposer aux développements non conformes de ces espaces.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Cointrin-Ouest (ACO), Association des propriétaires du Parc-des-Mayens (ADPPM)</i> Personnes privées: 6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que le calcul de l'exposition au bruit soit effectué par un organe indépendant.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la communication de l'OFAC, du canton et de l'aéroport relative aux courbes enveloppantes de bruit (VP DS II), présente toujours sur la même carte, les trois courbes 2016, 2019 et 2030 afin que la population soit correctement informée de la réalité de l'augmentation des nuisances sonores.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Fondation Philippe Monnier</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que le calcul de l'exposition au bruit soit effectué par une autorité indépendante de l'aéroport et qu'en cas de non-respect de la législation relative au bruit admissible, des pénalités importantes et immédiates soient prévues. • Si les limites d'exposition au bruit ne peuvent techniquement pas être respectées, une diminution du trafic aérien doit être décidée.

<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des Habitants de la Commune de Satigny (AHCSA), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le paragraphe « Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération » doit être supprimé et remplacé par un texte qui reconnaît la responsabilité constitutionnelle de la Confédération de protéger la population, et la nécessité d'une collaboration étroite et effective entre Confédération et Canton pour atteindre cet objectif.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 37</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé de supprimer la phrase suivante: « Les enseignements fournis à travers de tels mécanismes de surveillance cantonaux ne sauraient engager la Confédération, ni à fortiori l'exploitant d'aéroport en tant que titulaire de concession ».
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix</i> Personnes privées:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé une meilleure prise en compte des collectivités publiques dans les organes de contrôle et que des mesures sur les hydrocarbures fassent partie des analyses par des organes indépendants de l'aéroport.
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que l'exposition au bruit soit communiquée régulièrement dans le secteur des communes impactées.
<p>Suisse Personnes privées: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que l'exposition au bruit soit calculée et analysée par un organe indépendant et que le contrôle de l'exposition au bruit se fasse tous les trois mois et que les dépassements de bruit ne durent pas plus de trois mois.
<p>France Ministère de la transition écologique et solidaire: <i>Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Une transmission périodique de données concernant le trafic constaté, pour l'année écoulée par exemple, permettrait à la France de faire un suivi régulier de l'évolution de l'impact en matière de bruit sur son territoire. Il est essentiel que l'analyse de la situation (courbe de bruit annuelle que doit élaborer la Suisse) et de l'effectivité des mesures mises en œuvre soit partagée avec les parties françaises dans le cadre du comité de concertation sur les questions environnementales transfrontalières de l'aéroport international de Genève (CCE) récemment mis en place. Pourront ainsi être examinées au cours de ces comités la conformité de l'évolution du trafic et des performances de la flotte aux objectifs assignés dans le PSIA ou encore l'évolution des retards pour les vols planifiés avant 22h mais décollant après cette heure.
<p>France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Dans la fiche PSIA, il est mis en avant que c'est l'exploitant qui réalisera annuellement le calcul du bruit pour le compte des autorités publiques. Pour la Ville de Ferney-Voltaire, cette posture n'est pas tenable: il faut impérativement que ce soit un audit neutre et indépendant. Cette autorité neutre et indépendante devra assurer le contrôle constant de la qualité de l'air, comme du bruit, en Suisse et en France.
<p>France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que les cartes de bruit, sur le secteur français, mais aussi sur le territoire suisse, soient actualisées tous les trois ans et qu'elles soient superposées au cadastre de bruit actuel afin que les riverains puissent juger des niveaux sonores auxquels ils sont soumis.

	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que lorsque les riverains situés hors du périmètre du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) sont victimes de nuisances sonores incompatibles avec une vie normale, surtout la nuit, qu'une étude de nuisances sonores soit menée et que des mesures de protection des habitants soient prises.
--	--

7.3 Mesures d'insonorisation acoustiques

Suisse Communes: <i>Bellevue</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le détenteur d'une installation notablement modifiée (AIG) doit prendre des mesures d'isolation acoustique et prendre en outre à sa charge les frais usuels locaux dûment justifiés par l'insonorisation de l'ensemble des bâtiments impactés (OPB, état le 1^{er} janvier 2016, chapitre 3, article 11, coût).
Suisse Communes: <i>Collex-Bossy</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'aéroport doit prendre en charges les frais d'insonorisation dans les zones concernées quelle que soit la date de construction.
Suisse Organisations, associations: <i>Comité d'immeuble Copropriété Meyrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il n'est pas correct que les propriétaires des immeubles anciens situés dans la zone de planification soient encouragés par l'état de faire les travaux d'insonorisation sans avoir droit à une participation financière, même partielle, alors que les mesures d'insonorisation des immeubles situés dans la zone VLI sont financés par la taxe bruit prélevées par l'aéroport sur les avions.
Suisse Personnes privées: <i>1</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'amélioration de l'isolation acoustique des seules fenêtres n'est pas une mesure suffisante pour protéger efficacement les habitants de ces maisons de l'augmentation de l'exposition au bruit du trafic aérien.
Suisse Personnes privées: <i>1</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est difficile de comprendre que des mesures telles que des fenêtres qui se ferment automatiquement selon l'horaire de l'exploitation de l'aéroport et des valeurs dépassées des limites de bruit ne sont pas prisent en considération par les institutions compétentes en la matière de notre canton.

8. Aire de limitation d'obstacles

Suisse Cantons: <i>Genève</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le plan directeur cantonal est porteur d'une ambition de densification de l'agglomération conformément au principe d'urbanisation vers l'intérieur. Certains de ces nouveaux quartiers possèdent des caractéristiques qui se prêtent à une densification en hauteur, par la construction de tours notamment. C'est notamment le cas de plusieurs projets situés dans le périmètre de Praille-Acacias-Vernets (PAV) qui prévoient des gabarits pouvant atteindre 174m dans le secteur de l'Etoile, marquant une polarité forte à l'échelle de l'agglomération. Il paraît donc important d'assurer rapidement une coordination étroite entre planification urbaine et sécurité aéroportuaire pour que l'aire de limitation d'obstacles mentionnée dans le projet de fiche PSIA (carte 2) ne représente pas un frein à la réalisation de ces développements stratégiques pour notre région.
Suisse Communes: <i>Carouge</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le projet d'extension de l'aire de limitation d'obstacles touche directement le territoire carougeois, en particulier le quartier de l'Etoile, qui fait partie du projet urbain PAV (Paille Acacias Vernets). Le quartier de l'Etoile, qui doit se

	<p>développer sous la forme de tours de grande hauteur, est une partie importante du développement du PAV, notamment en ce qui concerne l'équilibre logement/activités de l'ensemble du quartier.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les démarches de planification sont en cours, impliquant le Canton, les villes concernées et la direction PAV. La mise à l'enquête publique est imminente et l'adoption par le Conseil d'Etat du premier Plan Localisé de Quartier PAV Etoile I est prévue en avril 2019. La planification du second PLQPAV Etoile est également en cours et l'adoption prévue en 2020. • L'extension de l'aire de limitation d'obstacles assortie de la demande du gel des démarches planificatrices entreprises par les autorités locales inquiète beaucoup la Ville de Carouge. Elle demande que des garanties soient offertes pour que les projets urbains puissent continuer et que soient précisées les contraintes liées à cette extension d'aire.
<p>Suisse Communes: <i>Onex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune d'Onex informe que des projets sont en cours de discussion dans les futurs périmètres des territoires avec limitation d'obstacles envisagés, non encore en vigueur, et émet donc des réserves sur le projet soumis à consultation des autorités. • La commune d'Onex souhaite obtenir des précisions sur les procédures en cours et à venir concernant l'approbation de ces nouvelles limites, sur les procédure dérogatoires pour les futures constructions sises dans ces limites, en l'état actuel du droit et suite à leur prochaine entrée en vigueur, ainsi que des détails sur les contraintes constructives liées.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association de défense du quartier Molard-Fayards, Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9 France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les documents cartographiques permettant de se rendre compte des incidences territoriales de l'aire de limitation d'obstacles soient rendus publics et mis en consultation publique.

Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Les propriétaires fonciers seront pénalisés dans la mise à jour du plan de la zone de sécurité.
France Ministère de la transition écologique et solidaire: <i>Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Concernant l'aire de limitation d'obstacles et la mise à jour de la zone de sécurité, il convient que nos services puissent se coordonner pour s'accorder sur l'application des normes internationales et que notre plan de servitudes aéronautiques puisse également être mis à jour si besoin ; une telle mise à jour nécessitera une enquête publique.
France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les modifications de l'aire de limitation d'obstacles apparaissent en l'état à une échelle ne permettant pas d'en apprécier précisément les conséquences sur le territoire français. Aussi, convient-il que les services de la Confédération puissent justifier auprès de ceux de la direction générale de l'aviation civile de la nécessité de ces évolutions pour s'accorder sur l'application des normes internationales et que, le cas échéant, le plan de servitudes aéronautiques opposable sur le territoire français puisse être mis à jour. Une telle mise à jour nécessitera une enquête publique.
France Département: <i>Ain</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le département de l'Ain déplore l'absence de précision sur le mode de consultation des communes françaises et sur les obligations réglementaires que cela imposerait aux documents d'urbanisme des communes françaises.
France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les cartes de limitation d'obstacles soient établies préalablement à la publication de la fiche PSIA selon les normes de l'OACI. Elle ne doit pas être corrélée au nombre de mouvements. Elle doit montrer annuellement les éléments, essentiellement les arbres, qui dépassent la surface de transition. • Il est regretté que le document soumis à l'enquête publique, aire de limitation d'obstacle, soit inexploitable. • Les installations annexes, radars par exemple, peuvent induire des contraintes supplémentaires. • Il est demandé que ces cartes, aire de limitation d'obstacle et carte d'obstacle/surface horizontale (RWY 23/05), fassent partie du dossier et qu'un rapport annuel soit publié.

9. Périmètre d'aérodrome

Suisse Communes: <i>Meyrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que soit abandonné le projet d'une piste de roulage et d'une zone de stationnement au nord de l'aéroport, qui engendrera des nuisances continues pour les habitants de la Citadelle. • Il est demandé qu'il soit tenu compte du marché représenté par les entreprises d'aviation d'affaires dans le développement des infrastructures aéroportuaires.
Suisse Sociétés: <i>SWISS</i>	<ul style="list-style-type: none"> • SWISS est d'avis que le développement prévu des infrastructures et du périmètre de Genève Aéroport a une priorité absolue pour sa pérennité. SWISS soutient les efforts et la vision consentis à ces projets à l'horizon 2030.
Suisse Sociétés: <i>Skyguide</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le développement des infrastructures aura des impacts techniques et financiers sur les équipements d'aide à la navigation ainsi que sur les systèmes de traitement et d'affichage des données de Skyguide.
Suisse Sociétés: <i>Gaznat SA</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le périmètre de l'aéroport de Genève est concerné par des installations de gaz naturel à haute pression. <ul style="list-style-type: none"> - le devoir de planification résultant des dispositions fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire contraint les autorités de planification à examiner la compatibilité de l'aménagement du territoire avec la problématique de la protection contre les accidents majeurs, telle qu'elle ressort de l'article 10 de la loi

	<p>fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM);</p> <ul style="list-style-type: none"> - compte tenu des forts développements attendus au Nord de l'aéroport, la présence d'installations de gaz naturel dans ce secteur doit être prise en compte. Ces installations, soumises à l'OPAM, demandent une coordination anticipée; - il est nécessaire d'associer Gaznat SA de manière participative et active dans le processus de développement aéroportuaire à proximité des installations de Gaznat SA.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ce chapitre fixe le périmètre au sein duquel l'aérodrome peut se développer. Si certaines extensions prévues sont mentionnées, aucun commentaire n'est fait sur les éventuels agrandissements sur le secteur français. • Afin de clarifier la situation, il est demandé que la fiche PSIA traite de la situation du territoire français. Il est primordial de préciser si des développements sont prévus ou légalement possibles en France au vu des accords bilatéraux franco-suisses pertinents, et si de tels développements sont compris ou non dans le périmètre d'aérodrome.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC)</i> Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le développement de l'aire nord n'est pas suffisamment documenté, alors que celui-ci aura un impact sur le quartier de la Citadelle (bruit, santé, aménagement et mobilité, pertes foncières). • Il est demandé que la fiche PSIA traite de la compensation financière suite à la dévaluation foncière. • Les projets de nouvelles sorties rapides et de voie de circulation sont proches du quartier de la Citadelle. • En outre, l'installation de mesures anti-bruit sont demandées.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les extensions du périmètre d'aérodrome au-delà de la route de Colovrex, jusqu'à atteindre l'autoroute A1, ainsi qu'au-delà de la route de Meyrin en direction de la voie de chemin de fer, soient expliquées et datées dans le chapitre 6 « Décisions ». • Il est demandé que ce chapitre mentionne que la croissance de l'aéroport soit raisonnée et raisonnable.

<i>propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées: 33	<ul style="list-style-type: none"> Concernant l'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute, indiquée en coordination en cours, il est demandé que ce processus de coordination soit terminé avant la mise en œuvre du PSIA et qu'il fasse l'objet d'une consultation publique préalable.
Suisse Organisations, associations: <i>Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbilletes et alentours (AICC)</i> Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet de couverture de l'autoroute créant de ce fait des surfaces aménageables et réduisant sensiblement les nuisances pour les riverains.
Suisse Organisations, associations: <i>Association Genevoise de l'Aviation d'Affaires (AGAA), Swiss Business Aviation Association (SBAA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> La situation géographique sur le périmètre d'aérodrome, destinée aux activités de l'aviation d'affaires, doit être précisée afin de garantir un développement pérenne d'un secteur clé de l'industrie aéronautique internationale, nationale, inter cantonale, et évidemment genevoise.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Un terminal devrait être construit en France avec pour objectif de soulager la circulation polluante en Suisse et aussi être le hub pour la société easyJet.
France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> La convention de 1956 doit être strictement respectée (annexe III et piste de roulement). Il est demandé que le secteur nord ne soit pas utilisé comme zone de développement et comme zone de circulation pour augmenter les capacités de l'aéroport.

10. Protection de la nature et du paysage

Suisse Sociétés: <i>Skyguide</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les caractéristiques transfrontalières de l'aéroport pourraient être prises en compte ici également. Sous les CTR et TMA, sur le territoire français, des monuments additionnels pourraient être considérés (ex. le château de Ferney-Voltaire).
Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que l'intégralité de ce chapitre soit revue afin qu'il prenne en considération l'impact environnemental de l'aéroport et du trafic aérien au-delà du périmètre de l'aéroport. Lorsque des mesures doivent être prises sur son territoire (coupes d'arbres par exemple), celles-ci doivent être exécutées dans le respect de l'environnement. Enfin, des mesures de compensation, financées par l'aéroport sur les crédits environnementaux payés par les compagnies, doivent être instaurées, avec des hausses des surcharges pertinentes afin de couvrir de telles dépenses.

<p>(CESAR), <i>Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 3</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Pro Natura Genève</i> Personnes privées: 13</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le début de chapitre 7 indique que « les surfaces du périmètre aéroportuaire que l'aviation n'utilise pas doivent en principe faire l'objet d'une valorisation écologique ». Le terme « en principe » permet à l'aéroport de Genève de déroger à ce principe. De ce fait, il est souhaité que le terme « en principe » soit supprimé.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les mesures concrètes prévues afin de limiter drastiquement les impacts de l'AIG sur l'environnement ?
<p>Suisse Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Confédération dépense des sommes très élevées pour préserver et renaturer le Moulin-de-Vert, zone sensible, classée d'importance européenne au niveau de la faune et de la flore, or les nuisances des survols continuels des avions (un décollage est prévu toutes les 90 secondes) vont exactement dans le sens contraire, en mettant en danger cette zone protégée.

Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures présentées ne représentent que le strict minimum.
France Département: <i>Ain</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le Département de l'Ain conduit une politique particulièrement volontariste en matière de préservation et de valorisation des espaces naturels sensibles (ENS) dans le cadre du Plan Nature 2016-2021. A ce titre, il convient de rappeler que le Département a labellisé en espace naturel sensible le site « Bois Durand et Perdriaux – Etang de Colovrex » situé sur le territoire de Ferney-Voltaire. Ce site à préserver présente un enjeu majeur et constitue un corridor biologique d'intérêt départemental. A proximité, le site de l'Etournal (Collonges – Pougny) et le marais de la Versoix (Divonne-les-Bains – Grilly), également labellisés ENS, méritent une attention particulière.
France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i>	<ul style="list-style-type: none"> La Ville de Ferney-Voltaire tient à rappeler que, entre la commune et l'aéroport, il existe un corridor écologique et que des bois sont classés en Espace naturel sensible (ENS). Tout ceci est obligatoirement à préserver.
France Groupement de communes: <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures d'aménagements et de compensations envisagées à l'intérieur du périmètre de l'aéroport devront être coordonnées avec la gestion de l'Espace Naturel Sensible que la Communauté de communes du Pays de Gex élabore (bols de la Bagasse). Par ailleurs, la structure « Nord aviation » possède plusieurs parcelles au niveau de l'Espace Naturel Sensible où des actions de valorisation écologique comme le PSIA le cite pourraient être mise en œuvre en partenariat avec la collectivité, structure porteuse de l'ENS.
France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> La face française de l'aérodrome doit être prise en compte. L'aérodrome est contigu à une forêt patrimoniale, forêt de chênes et de charmes, qui a la particularité d'être protégée et d'être inscrite comme corridor biologique dans le projet d'agglomération. Si l'augmentation projetée du trafic devait se confirmer, elle ne pourrait se faire au détriment de cet « espace boisé classé », récemment labellisé « Espace Naturel Sensible » (ENS). L'aéroport devrait être contraint de participer au renforcement de ce corridor, qu'il a réduit pour allonger la piste. Les installations annexes, radars en particulier, doivent être implantées sans que leur fonctionnement ait de conséquences sur l'espace boisé. De même la forêt, dans la mesure où elle est considérée comme un espace non frangible, doit être gérée et non rasée comme ce fut le cas en 2004.

11. Protection des eaux

Suisse Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> Opposition de n'envisager de facto aucune zone de protection des eaux souterraines dans le périmètre de l'aéroport.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures présentées ne représentent que le strict minimum.
France Département: <i>Ain</i>	<ul style="list-style-type: none"> La production d'eau potable pour le Pays de Gex est un enjeu majeur et déjà très contraint. Dès lors, le projet de développement de l'aéroport doit impérativement être coordonné avec le projet de puits d'exploitation d'eau potable en France, et non l'inverse.

France Communes: <i>Thonon-les-Bains</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La délimitation d'une zone de protection des eaux souterraines, évoquée par le projet PSIA, semble effectivement nécessaire, interdisant notamment les sondes géothermiques. Cette question impose une bonne coordination transfrontalière avec les différentes autorités compétentes, françaises et suisses.
France Groupement de communes: <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • En matière de ressource en eau et de proximité des infrastructures aéroportuaires, la protection naturelle de la nappe ne constitue pas un enjeu par rapport à l'application d'un périmètre de type rapproché mais des aménagements souterrains profonds de plus de 10 à 20 mètre (forage, etc...) seraient à proscrire pour préserver la qualité des eaux souterraines.
France Organisations, associations: <i>Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement des Transports (ACPAT)</i> Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • L'impact sur les risques de pollution de la ressource en eau doit être mieux pris en compte.
France Organisations, associations: <i>Syndicat Rocailles Bellecombes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que la fiche PSIA donne des réponses sur l'impact de l'intensification du trafic à proximité du Salève, sur la qualité des eaux souterraines et sur les actions qui seront mises en place pour une protection sûre et durable des ressources.

12. Accessibilité terrestre de l'aéroport

Suisse Communes: <i>Meyrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'une mise à niveau des infrastructures de mobilité soit proposée, en inscrivant des investissements dans une réelle stratégie visant à apporter des solutions durables aux problèmes de congestion des réseaux de mobilité, et ce parallèlement au développement de l'AIG. • Il est demandé que soient liés à la fiche PSIA les investissements nécessaires en matière de mobilité avec le soutien financier de la Confédération conformément aux demandes du Conseil d'Etat dans le cadre du projet d'agglomération troisième génération.
Suisse Communes: <i>Mies</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune de Mies fait les observations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - hormis le fait que les nuisances liées à la surcharge de trafic individuel, en plus de celles produites par les avions, sont en contradiction avec les engagements pris lors de la COP 21, le manque de fluidité du trafic déjà observable à l'heure actuelle va évoluer vers une saturation totale du réseau routier à la hauteur de la commune de Mies selon les projections du nombre supplémentaire de passagers faites dans le cadre de l'élaboration du PSIA ; - aucun projet concret visant à faciliter l'accès à l'aéroport n'est défini et à plus forte raison aucun engagement financier n'est pris en vue de renforcer le réseau routier ou ferroviaire : un accès plus direct par une entrée autoroutière à Versoix, ainsi qu'une boucle ferroviaire permettant aux utilisateurs de notre région d'accéder à l'aéroport sans changement et avec des temps de parcours raisonnables serait une condition essentielle pour le futur.

Suisse Communes: <i>Russin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Toute la zone proche de l'aéroport est saturée par la circulation automobile. Un plan d'accès par transports publics (qui doivent être développés), poids-lourds et véhicules privés doit être mis en place afin de fluidifier le trafic dans le secteur et ne pas multiplier les facteurs polluants en ajoutant la pollution des véhicules automobiles à celle des avions.
Suisse Communes: <i>Versoix</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation significative du nombre de passagers doit s'accompagner d'une accessibilité terrestre à l'aéroport, principalement en transports publics. • La Ville de Versoix demande de pouvoir disposer très prochainement d'un plan d'action et d'un programme ciblé à l'horizon 2030, répondant aux besoins de déplacements actuels et à venir dans le secteur de l'Aéroport, pour procéder à une adaptation significative des infrastructures et à un renforcement de l'offre des transports publics. Elle demande, même indépendamment d'une quelconque entrée en matière sur le PSIA, que les autorités cantonales et fédérales s'entendent à court terme pour faire en sorte que la ligne Léman Express desserve directement l'aéroport afin d'éviter des transbordements qui engendrent une perte de temps et un inconfort pour les passagers qui se rendent à l'aéroport.
Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite (GCRDL)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La pollution excessive de l'air à proximité de l'aéroport dépend à la fois du trafic aérien et des nuisances engendrées par la mobilité, notamment celle liée à l'accessibilité à l'AIG. • Les communes riveraines saluent la mise en place d'un groupe de suivi des mesures de mobilité auquel elles ont été invitées à participer aux côtés du Canton et de l'AIG. • La planification et la réalisation de ces mesures ne pourront être effectives que si le financement de celles-ci est assuré. • Une participation financière à l'échelle de cette problématique doit être prise en charge par l'aéroport en collaboration avec le Canton.
Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La zone aéroportuaire élargie doit être considérée comme prioritaire pour les investissements visant à en assurer l'accessibilité. Ceux-ci doivent toutefois être faits dans une perspective d'amélioration réelle des conditions de mobilité et non seulement de rattrapage du déficit actuel de l'offre.
Suisse Sociétés: <i>easyJet</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA impose comme objectifs 2030 l'utilisation des transports publics, de modes doux ou de covoiturage pour 58 % des passagers et 44 % des employés. Nous comprenons et soutenons parfaitement cette intention. Néanmoins, afin d'atteindre ces objectifs, il est indispensable que des améliorations concrètes soient effectuées sur les moyens de transports publics à disposition, en particulier aux extrémités de la plage horaire d'exploitation. La fiche PSIA ne donne aucune indication sur l'amélioration de la desserte publique entre 04h00 et 06h00 et entre 23h30 et 01h00. Or, à titre indicatif, plus de 85 % de notre personnel serait aujourd'hui dans l'incapacité d'utiliser un transport public entre leur domicile et le site aéroportuaire sur la base des dessertes actuellement à disposition durant ces tranches horaires. Il est donc indispensable que de nouvelles alternatives soient offertes (trains, transports publics, parkings avec places pour véhicules électriques, navettes, etc.) si nous souhaitons atteindre les objectifs susmentionnés.
Suisse Sociétés: <i>Skyguide</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sur quelle base le chiffre de 44 % (objectif de part modale des employés de l'aéroport utilisant les transports publics) est-il établi ? Est-il lié à un autre objectif environnemental (en termes d'émissions de CO₂ ou de qualité de l'air local) ?

	<ul style="list-style-type: none"> • La réorganisation et le développement de la plateforme multimodale existante en lien avec les besoins aéroportuaires devraient être effectués avec les entreprises établies dans la zone aéroportuaire. La bonne collaboration dans le domaine de la gestion de la mobilité pourrait être encore améliorée.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève</i> Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'une participation financière soit imposée à l'aéroport de Genève pour tous les chantiers et offres de services qui servent à sa desserte (employés du site et passagers) et que la hauteur de sa participation soit rendue publique. Un plan de développement de l'offre de transports collectifs devrait en outre être joint à la fiche PSIA, pour démontrer comment l'objectif louable évoqué sera atteint.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coordination Transports et Déplacements, WWF</i> Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'une participation financière soit imposée à l'aéroport de Genève pour assurer sa desserte (passagers et employés), afin de garantir que le trafic individuel motorisé engendré par l'aéroport n'augmente pas en valeur absolue (et non seulement en termes de répartition modale).
<p>Suisse Partis politiques: <i>Association PDC Versoix, Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac), Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex</i> Organisations, associations: Personnes privées: 8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La mobilité terrestre est actuellement déjà problématique.

France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i>	
Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La mobilité terrestre sera péjorée. • Outre le flux supplémentaire de véhicules, cela nécessitera probablement des surfaces supplémentaires de parking au détriment des zones d'activités, de logements et agricole déjà insuffisantes à Genève. • Quelles sont les dispositions planifiées pour limiter et gérer, de manière optimale, le trafic motorisé terrestre ainsi que les besoins en surfaces de parking supplémentaires induits par la croissance de l'aéroport ?
Suisse Partis politiques: <i>Les Verts Meyrin-Cointrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La zone aéroportuaire élargie, incluant les territoires vaudois et français, doit être considérée comme prioritaire pour la mise en œuvre de toute mesure pouvant contribuer à atteindre les objectifs fixés en matière de mobilité et d'environnement, comme le prévoit l'accord de Paris sur le climat dont la Suisse est signataire.
Suisse Organisations, associations: <i>Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP Genève)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux orientations proposées dans le projet de fiche PSIA.
Suisse Organisations, associations: <i>Association en faveur de l'aéroport de Genève (AGC)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La Confédération et le Canton de Genève doivent mettre dans leurs priorités budgétaires l'amélioration des accès à l'aéroport pour les véhicules privés et les transports collectifs.
Suisse Organisations, associations: <i>Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité que les autorités cantonales et fédérales veillent à ce que la desserte en transports collectifs de l'aéroport soit optimale, en particulier tôt le matin et tard le soir.
Suisse Organisations, associations: <i>Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L'inquiétude est exprimée sur la question de l'accessibilité de la zone aéroportuaire, notamment en ce qui concerne les délais de mise en œuvre des mesures envisagées.
Suisse Organisations, associations: <i>Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP Genève)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les projets ci-dessous doivent être traités avec un haut degré de priorité : <ul style="list-style-type: none"> - raquette ferroviaire (Cornavin – Nations – Aéroport – Meyrin – ZIMEYSA) ; - liaison ferroviaire entre l'aéroport et la ligne nouvelle Genève – Lausanne ; - desserte par tram de l'aéroport (construire un « barreau » complet allant du Grand-Saconnex à Blandonnet en desservant tant Palexpo que l'aéroport).
Suisse Organisations, associations: <i>Association Genève Route et Rail</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de remédier au problème du transbordement à Cornavin pour les voyageurs en réalisant une « boucle ferroviaire » en rive droite de l'aéroport.

<p>Suisse Organisations, associations : <i>Coordination Transports et Déplacements</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé au Canton de Genève et à l'AIG de compléter les engagements pris dans le protocole de coordination par la détermination d'un plan de développement de l'offre de transports collectifs comprenant un échéancier précis qui devrait être joint à la fiche PSIA, pour démontrer comment l'objectif louable évoqué sera atteint.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées : 9</p> <p>France Organisations, associations : <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées : 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'une participation financière soit imposée à l'aéroport de Genève pour assurer sa desserte (passagers et employés), afin de garantir que le trafic individuel motorisé engendré par l'aéroport n'augmente pas en valeur absolue (et non seulement en termes de répartition modale) et ne perturbe pas l'ensemble du réseau routier genevois. Un plan de développement de l'offre de transports collectifs devrait en outre être joint à la fiche PSIA, pour démontrer comment l'objectif louable évoqué sera atteint.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Coordination Transports et Déplacements</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé : <ul style="list-style-type: none"> - de véritables objectifs en termes de mobilité durable, avec des mesures efficaces pour toutes les entreprises présentes sur le site de l'aéroport (aujourd'hui, le plan de mobilité ne concerne que 131 entreprises des 200 présentes sur le site de l'aéroport) ; - des objectifs annuels et une transparence sur la tenue de ces derniers, avec des rapports accessibles à tous (actuellement, les bilans de mobilité ne sont disponibles sur le site Internet de l'aéroport que jusqu'en 2010) ; - que le covoiturage ne devrait pas être pris en compte dans le pourcentage concernant la mobilité durable ; - une étude sur les nuisances sonores dues au trafic engendré par les nombreuses activités de l'aéroport.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association Transports et Environnement (ATE) section Genève</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé un nouveau plan de mobilité avec des mesures ambitieuses concernant la mobilité durable avec une plus grande implication de l'AIG dans ce projet, y compris en termes financiers. Ces mesures doivent principalement cibler les populations qui ont peu accès aux transports publics, notamment les travailleurs transfrontaliers. • Une étude sur les nuisances sonores routières provoquées par le trafic induit par l'aéroport doit être effectuée.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Coordination Transports et Déplacements</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé au Canton de Genève un nouveau plan sectoriel de mobilité, avec des mesures ambitieuses concernant la mobilité durable et une planification réaliste de la concrétisation des mesures annoncées. • Il est demandé une plus grande implication de l'AIG, y compris en termes financiers. Ces mesures doivent principalement cibler les populations qui ont peu accès aux transports publics, notamment les travailleurs transfrontaliers.

	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'un plan vélo soit mis en place, autant à destination des passagers que des employés. Des moyens financiers doivent être provisionnés pour se faire. Des objectifs chiffrés en termes d'utilisation doivent aussi être publiés.
Suisse Organisations, associations : <i>Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV)</i> Personnes privées : 33	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que le pourcentage de participation financière de la Confédération, du Canton (donc nos impôts) et de l'AIG pour l'effort à fournir pour une meilleure accessibilité terrestre de l'aéroport soient retranscrits dans la partie « Décision ».
Suisse Organisations, associations : <i>Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbilletes et alentours (AICC)</i> Personnes privées : 5	<ul style="list-style-type: none"> • L'accessibilité terrestre de l'aéroport ne doit pas accroître les nuisances pour les habitants proches de l'aéroport.
Suisse Personnes privées : 16	<ul style="list-style-type: none"> • La Confédération, afin de réduire le nombre de voitures privées se dirigeant vers l'aéroport urbain de Genève pour transporter 25 millions de passagers visés dans le PSIA, préconise un élargissement de l'autoroute et la construction de places supplémentaires de parking. Cette politique est absurde : tout urbaniste sait pertinemment que de nouvelles routes ne résolvent pas les problèmes de circulation – au contraire, elles les aggravent à la longue, en invitant un usage accru des véhicules privés. • L'autre volet de la politique fédérale pour Genève en ce qui concerne la mobilité autour de l'aéroport urbain de Genève est une augmentation massive de l'offre en transports publics. En tant que contribuable cantonal, nous ne sommes pas d'accord de payer une telle augmentation uniquement pour aider les compagnies privées aériennes à augmenter leurs bénéfices, et ce alors qu'il y a toujours des problèmes quotidiens de mobilité dans notre région qui restent sans solution.
Suisse Personnes privées : 3	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé une réduction des nuisances de l'autoroute par la couverture de celle-ci sur le tronçon Route de Meyrin-Aéroport. • Il est demandé le déplacement de la « Vitrine économique de Genève » sur la partie couverte de l'autoroute limitant du coup fortement les nuisances et l'impact sur l'environnement.
France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L'offre en matière de transports collectifs notamment transfrontaliers est aujourd'hui insuffisante. Par rapport à l'évolution de la fréquentation de l'aéroport durant ces deux dernières décennies, les infrastructures de transport « tous modes » desservant l'aéroport ont connu un développement relativement modeste. • En l'état de l'instruction par les services de la Confédération du projet d'agglomération n°3, les financements de plusieurs de ces mesures en faveur de la mobilité transfrontalière portées par le Grand Genève ne sont pas acquis. Si ces équipements ne pouvaient être financés, l'objectif affirmé par le projet de fiche PSIA de « <i>garantir sur le long</i>

	<p><i>terme une accessibilité fiable, sûre, confortable et en capacités suffisantes pour l'aéroport »</i> serait alors hors d'atteinte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le développement de nouvelles mesures en faveur de la mobilité, au-delà de celles qui sont inscrites dans les projets d'agglomération n°2 et n°3, est absolument nécessaire, particulièrement à l'échelle transfrontalière. Il s'agit de faire face à la hausse de fréquentation des transports collectifs (60 à 120 %) et à celle des tronçons routiers (+ 30 à + 50 %). L'approche doit concerner tous les modes de déplacements et doit être conçue de part et d'autre de la frontière et sur les deux façades de l'aéroport. • L'indispensable amélioration de l'accessibilité terrestre pour supporter l'accroissement des flux générés par le développement de l'aéroport passe par de nouvelles mesures, indispensables au bon fonctionnement de l'infrastructure. Il s'agit notamment : <ul style="list-style-type: none"> - d'améliorer l'accessibilité au secteur aéroportuaire .en transports collectifs y compris transfrontaliers (cadences, vitesse commerciale, nouvelles lignes, besoin d'infrastructures lourdes) raquette ferroviaire, en train grâce au projet dit de la « raquette ferroviaire » entre la gare de Comavin et celle de l'aéroport permettant un bouclage complet entre les deux gares, structurant pour toute la rive droite du lac y compris pour le Pays de Gex, par le développement des mobilités douces ; - d'adapter l'offre de stationnement aux nouveaux besoins : localisation de P+R côté français notamment sur les secteurs d'Archamps/Neydens et de Ferney-Voltaire, connectés à un réseau de bus performants ; - de développer les services à la mobilité par une meilleure information aux usagers : création d'une plateforme numérique rassemblant les offres privées et publiques en matière de mobilité, afin de limiter l'usage de la voiture individuelle, développement d'une billetterie intégrée, vers et à partir de l'aéroport en direction de la France. Aujourd'hui, les passagers qui atterrissent à l'aéroport de Genève se voient offrir un ticket Tout Genève permettant d'utiliser les TC sur le périmètre du canton de Genève. En revanche, il n'y a pas de système équivalent pour les usagers franchissant la frontière (UNIRESO), ni pour ceux qui se rendent à l'aéroport, en départ. • Pour que le développement de l'aéroport n'entraîne pas un accroissement considérable des flux routiers et donc des nuisances pour le Genevois français mais aussi pour le canton de Genève, il est indispensable de développer une offre transfrontalière réelle et efficace qui permette xme accessibilité terrestre à l'aéroport favorisant au maximum l'usage des transports en commun, les modes doux et le covoiturage.
<p>France Départements: <i>Ain</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il aurait été utile de connaître l'organisation actuelle et future de l'accessibilité à cet équipement. Le Département déplore un manque d'information sur les modalités actuelles de déplacement des employés et des usagers de l'aéroport (part de leurs déplacements en transports en commun, en voiture, ...). • Le Département de l'Ain regrette qu'aucune mesure concernant le plan de mobilité de l'aéroport actuel et futur ne soit présentée. <ul style="list-style-type: none"> - Quels itinéraires sont empruntés ? En France, en Suisse ? - Quels sont les volumes de déplacements ? En France, en Suisse ? - Quelles sont les perspectives d'évolutions envisageables à moyen et court terme ? • Le Département de l'Ain ne comprend pas le positionnement de la Confédération, particulièrement contradictoire, de vouloir d'un côté prôner une mobilité davantage en adéquation avec les préoccupations du développement

	<p> durable, et de l'autre de refuser de cofinancer au titre du PAS le projet du Département de l'Ain d'extension du tramway entre Meyrin-CERN-Prévessin-Moëns et Saint-Genis-Pouilly.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Département est donc en droit de se poser la question de la concomitance de réalisation des infrastructures de mobilité listées dans la fiche PSIA avec le déploiement des activités de l'aéroport. • Certains projets concernent la France, comme le TCMC. Il serait logique d'intégrer dans le partenariat les collectivités françaises en matière d'aménagement du territoire.
<p>France Communes: <i>Annemasse</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La desserte de cet équipement doit se penser globalement et passer par des mesures nouvelles : <ol style="list-style-type: none"> 1) en améliorant l'accessibilité, tous modes au secteur aéroportuaire ; <ul style="list-style-type: none"> ○ transports collectifs y compris transfrontaliers ; cadence, vitesse commerciale, nouvelles lignes, besoins d'infrastructures lourdes, raquette ferroviaire ... ○ trafic automobile : desserte des différents pôles, voies réservées covoiturage. ○ mobilité douce : continuité des itinéraires et services adaptés (vélos stations). 2) en adaptant l'offre de stationnement aux nouveaux besoins : localisation de P+R côté français. 3) en développant les services à la mobilité : <ul style="list-style-type: none"> ○ par une meilleure information aux usagers : avec la nécessité d'une plateforme numérique rassemblant les offres privées et public en matière de mobilité, afin de limiter l'usage de la voiture individuelle. ○ une billettique intégrée, vers et à partir de l'aéroport en direction de la France. Aujourd'hui, les passagers qui atterrissent à l'aéroport de Genève se voient offrir un ticket Tout Genève permettant d'utiliser les TC sur le périmètre du canton de Genève. En revanche, il n'y a pas de système équivalent pour les usagers franchissant la frontière (UNIRESO), ni pour ceux qui se rendent à l'aéroport, en départ. Une plateforme numérique adaptée est souhaitable. ○ le développement du covoiturage auprès du personnel de l'aéroport. • Pour que le développement de l'aéroport ne devienne pas une importante source de flux routiers et donc une nuisance pour le Genevois français mais aussi pour le Canton de Genève il est indispensable de développer une offre transfrontalière réelle et efficace qui permette une accessibilité terrestre à l'aéroport favorisant au maximum l'usage des transports en commun, des modes doux ou bien du covoiturage. Pour réaliser ces investissements, une participation financière des différentes autorités suisses et françaises concernées est nécessaire. • En ce qui concerne la participation financière des autorités suisses, je vous fais part de mes inquiétudes pour ce qui relève des dernières décisions de la Confédération écartant le financement du prolongement trams entre Meyrin-CERN et Saint-Genis-Pouilly ou le prolongement de la ligne tram à Annemasse.
<p>France Communes: <i>Anthys-sur-Léman, Armoy, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Fessy, Lully, Lyaud, Margencel, Messery, Nermier, Orcier, Perrignier, Thonon-les-Bains</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les mesures proposées pour permettre une meilleure accessibilité terrestre sont issues du Projet d'agglomération n°2 et du Projet d'agglomération n°3. Elles sont cependant insuffisantes à l'horizon 2030 pour supporter l'accroissement des flux générés par le développement de l'aéroport. Le développement de nouvelles mesures, au-delà de ce qui est prévu dans les Projets d'agglomération n°2 et n°3 est donc absolument nécessaire pour faire face à la hausse de fréquentation des transports collectifs (60 à 120 %) et à celle des tronçons routiers (+ 30 à + 50 %). Elle doit passer par de nouvelles mesures, indispensable au bon fonctionnement de l'aéroport : • en améliorant l'accessibilité tous modes au secteur aéroportuaire :

	<ul style="list-style-type: none"> - transports collectifs y compris transfrontaliers : cadences, vitesse commerciale, nouvelles lignes, besoin d'infrastructures lourdes, raquette ferroviaire, etc. - trafic automobile : desserte des différents pôles, voies réservées covoiturage. - Mobilité douce : continuité des itinéraires et services adaptés (vélos stations), en adaptant l'offre de stationnement aux nouveaux besoins : - localisation de P+R côté français notamment sur les secteurs d'Archamps/Neydens de Femey, de Veigy-Foncenex connecté à un réseau de bus performants. • en développant les services à la mobilité : <ul style="list-style-type: none"> - une meilleure information aux usagers : avec la nécessité d'une plateforme numérique rassemblant les offres privées et publiques en matière de mobilité, afin de limiter l'usage de la voiture individuelle. - une billettique intégrée, vers et à partir de l'aéroport en direction de la France. • Aujourd'hui, les passagers qui atterrissent à l'aéroport de Genève se voient offrir un ticket Tout Genève permettant d'utiliser les TC sur le périmètre du canton de Genève. En revanche, il n'y a pas de système équivalent pour les usagers franchissant la frontière (UNIRESO), ni pour ceux qui se rendent à l'aéroport, en départ. • Pour que le développement de l'aéroport ne devienne pas une importante source de flux routiers et donc une nuisance pour le Genevois français, mais aussi pour le Canton de Genève, il est indispensable de développer une offre transfrontalière réelle et efficace qui permette une accessibilité terrestre à l'aéroport favorisant au maximum l'usage des transports en commun, des modes doux ou bien du covoiturage. Pour réaliser ces mesures, une participation financière des différentes autorités suisses et françaises concernées est nécessaire.
<p>France Communes : <i>Femey-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bien que trois scénarii soient proposés et que l'option réaliste ait été retenue, aucun ne permet de répondre objectivement au défi d'une situation déjà critique sur le secteur (tram en provenance de Grand-Saconnex via la route de Femey, agrandissement de l'autoroute, amélioration de la prise en charge des voyageurs via l'aérogare de Cointrin, BHNS Gex – Femey – Genève, etc.). • La saturation des réseaux de transport public et de transport individuel a des conséquences plurielles sur la santé des populations riveraines et sur l'attractivité du territoire du Genevois. • Réfléchir exclusivement afin d'adapter la mobilité à l'aéroport risque de péjorer l'aménagement des territoires autour de l'aéroport, notamment à Femey-Voltaire avec le projet de la Zone d'aménagement concertée supportée par la Société publique locale Terre Innov. Sur ce secteur frontalier, une croissance de 23 300 habitants et 45 400 emplois est attendue entre 2010 et 2030. • C'est à l'aéroport de s'adapter aux territoires, et non l'inverse. D'ailleurs la position de la Confédération est ambiguë, voire contradictoire : d'un côté, elle prône une mobilité tournée vers le développement durable ; de l'autre, elle refuse de financer le Projet d'Agglomération de 3^{ème} génération. • La Ville de Femey-Voltaire souhaite que l'intégralité de la réflexion sur la mobilité soit revue eu égard au désaveu de la Confédération helvétique au sujet du Projet d'Agglomération 3e génération, ce qui masque bien mal les difficultés qui s'amoncellent à l'entrée de l'aéroport de Genève.
<p>France Communes : <i>Prévessin-Moëns</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • A ce jour, les Projets d'Agglomération n° 2 et n° 3 prévoient des mesures qui d'ores et déjà paraissent largement insuffisantes pour absorber une telle augmentation estimée pour la fréquentation des transports collectifs de + 60 % à +120 % et de + 30 % à + 50 % des tronçons routiers.

	<ul style="list-style-type: none"> Le développement de nouvelles mesures au-delà de ce qui est prévu dans ces deux documents cadres, est absolument nécessaire, notamment en matière de transports transfrontaliers qui concernent tant les voyageurs que les salariés de l'aéroport.
France Communes: <i>Saint-Genis-Pouilly</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le développement démographique du territoire français frontalier, et notamment sur Saint-Genis-Pouilly, nécessite une intégration plus importante des enjeux de mobilité au niveau de l'aéroport de Genève. En matière de transport, d'accessibilité et de parcs de stationnement, il sera essentiel de disposer d'un plan des espaces impactés, de travailler sur différents projets transfrontaliers et de disposer d'un calendrier précis de programmation des voies et modes de transports comme des parkings d'échange à vocation transfrontalière. Afin de mettre en œuvre un plan d'action mobilité du PSIA de Genève Aéroport à une échelle transfrontalière, il est proposé qu'il se fasse en parallèle dans le cadre du PACA Genève-Saint Genis-Gex auquel tous les interlocuteurs concernés à l'échelle transfrontalière sont associés et/ou éventuellement via les groupes thématiques mis en place par le GLCT Grand Genève.
France Communes: <i>Thonon-les-Bains</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures proposées pour permettre une meilleure accessibilité terrestre reprennent celles du Projet d'agglomération n° 2 et du Projet d'agglomération n° 3. Elles sont cependant insuffisantes à l'horizon 2030 pour supporter l'accroissement des flux générés par le développement de l'aéroport. Le développement de nouvelles mesures, au-delà de ce qui est prévu dans les Projets d'agglomération n° 2 et n° 3 est donc absolument nécessaire pour faire face à la hausse de fréquentation des transports collectifs (60 à 120 %) et à celle des tronçons routiers (+ 30 à + 50 %). Le projet de « raquette ferroviaire » entre la gare de Cornavin et celle de l'aéroport de Genève, permettant un bouclage complet entre les deux gares, pourrait davantage être mis en avant. Ce projet est structurant pour toute la rive droite du lac, Pays de Gex compris.
France Groupement de communes : <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'aéroport est un secteur de mobilité important notamment en matière d'offre ferroviaire. La gare de Cointrin revêt un caractère stratégique pour le Pays de Gex et le Grand Genève dans le cadre du développement du Léman Express. Une connexion renforcée avec le territoire gessien est indispensable pour faire face au développement programmé de l'aéroport de Genève. Pour absorber ce développement, des solutions sur l'ensemble des modes doivent être apportées alors même que les projets retenus dans le projet d'agglomération N°3 sont insuffisants. Un important travail partenarial est à mettre en œuvre pour répondre efficacement à cet enjeu majeur pour la rive droite de l'agglomération genevoise et surtout pour le bon fonctionnement de l'aéroport. Des solutions techniques et financières devront être apportées pour répondre à cet enjeu de la mobilité sur cette partie du territoire. La dégradation du fonctionnement des flux du territoire gessien au profit du développement de l'aéroport ne sera pas acceptable.
France Organisations, associations : <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé, à titre des compensations environnementales, que la zone frontalière bénéficie d'une prise en charge d'un titre de transport, comme c'est déjà effectif dans la zone genevoise, pour tous les voyageurs atterrissant à Genève et désirant se rendre à Ferney-Voltaire. Il est demandé que l'aéroport de Genève contribue à financer le déficit de la ligne desservant l'aéroport. Il est demandé l'abandon définitif du projet de nouveau parking proche de la douane, en zone protégée.

13. Protection de l'air

<p>Suisse Cantons: <i>Genève</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S'agissant de la qualité de l'air et des émissions polluantes des avions, le Conseil d'Etat souhaite que la Confédération s'engage à innover et à réglementer les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. De plus, le Conseil d'Etat considère que le passage indiquant « qu'une pollution de l'air excessive doit être tolérée... » (p. 25, 2^{ème} §) est inutile et contre-productif. Les effets collatéraux de l'activité aéroportuaire ne doivent pas être décrits comme une fatalité mais doivent au contraire trouver des réponses fortes pour être maîtrisés. Dans cet esprit, l'ensemble du paragraphe relatif à la protection de l'air (chapitre 10) doit être adapté.
<p>Suisse Communes: <i>Bellevue</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé la réalisation sous l'aire de décollage des avions (communes de Vernier, Bellevue ou Genthod) de stations de contrôle de la qualité de l'air avec mesures des NOx, de l'ozone, des PM 10 et 2,5, des COV et des hydrocarbures. Ces mesures seront effectuées par un organisme indépendant et financées par l'AIG
<p>Suisse Communes: <i>Collex-Bossy</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La pollution de l'air doit être suivie annuellement avec des objectifs contraignants de réduction pour viser une situation assainie à l'horizon 2030. Les objectifs doivent respecter les ordonnances sur la protection de l'air. Les dépassements ne doivent pas être tolérés et la décision doit être contraignante et sans dérogation possible. Les communes riveraines doivent être informées des résultats de ces mesures. • Il doit être mis en place deux stations de contrôle de la qualité de l'air à Vernier et Genthod, à chaque extrémité de la piste et financés par l'aéroport.
<p>Suisse Communes: <i>Genthod</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est particulièrement inquiétant que la fiche valide le fait qu'« une pollution de l'air excessive, générée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme... » et admette une politique qui prévoit qu'« au niveau des oxydes d'azote, une augmentation des valeurs d'émission entre 2020 et 2030 est attendue. Il est anticipé que la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales pourrait augmenter de 24 % en 2012 à 40 % en 2030 ».
<p>Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le contenu de la fiche « Une pollution de l'air excessive, co-générée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton » est inacceptable. Les dépassements ne doivent pas être tolérés et la décision doit être contraignante et sans dérogation possible. • La pollution de l'air dans le secteur de l'aéroport doit être suivie, par des mesures continues, avec des objectifs contraignants permettant de respecter les ordonnances dans les meilleurs délais. Les communes riveraines doivent être informées des résultats de ces mesures.
<p>Suisse Communes: <i>Laconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un plafond de la contribution relative de l'aéroport aux émissions cantonales doit être fixé et des analyses annuelles effectuées par une expertise indépendante. En cas de dépassement, des pénalités / sanctions à charge de l'aéroport doivent être prévues, ainsi que des mesures contraignantes. Dans un premier temps, le nombre de mouvements doit être limité afin de satisfaire les limites légales fixées. Par ailleurs, une taxe sur les émissions polluantes doit être instaurée afin d'inciter les compagnies aériennes à moderniser leur flotte.

<p>Suisse Communes: <i>Versoix</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La pollution de l'air, plus insidieuse que les nuisances sonores, doit faire l'objet d'une veille sanitaire. • La Ville de Versoix demande, que des dispositifs de veille et de mesure de la pollution de l'air soient mis en place, notamment dans l'axe des décollages et atterrissages, afin d'être régulièrement informée de l'évolution de la qualité de l'air aux abords de l'Aéroport, en comparaison des objectifs fixés dans les plans de mesures. Les mesures correctives à prendre en cas de dépassement des valeurs limites doivent être explicitées par la Confédération dans le PSIA et, surtout, ne doivent pas être subordonnées aux besoins techniques, opérationnels ou économiques de l'exploitant.
<p>Suisse Groupement de communes: <i>Groupement des communes de la rive droite (GCRDL)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'atteinte à la santé par la pollution de l'air dans la région de l'aéroport est inadmissible. Il n'est pas acceptable que la fiche mentionne une pollution de l'air excessive qui puisse être tolérée à moyen terme. • La pollution de l'air dans ce secteur doit être suivie annuellement avec des objectifs contraignants de réduction pour viser une situation assainie à l'horizon 2030. • La proportion des émissions imputables au fonctionnement de l'aéroport doit être définie (accessibilité, plateforme aéroportuaire, mouvements des aéronefs). • L'aéroport et le Canton participent proportionnellement à la réduction des polluants. • La réduction de la pollution de l'air doit aussi comprendre les émanations d'hydrocarbures qui sont certainement la cause des odeurs récurrentes dont se plaignent les riverains.
<p>Suisse Communes: <i>Carouge</i> Groupement de communes: Partis politiques: <i>Section des Verts du Grand-Saconnex</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury et Association de défense des propriétaires de la zone Crotte-au-Loup, Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Association des intérêts de Vernier-Village (AIVV), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Coalition environnement et santé pour un transport aérien</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les principes 6 (« L'aéroport de Genève doit pouvoir être développé pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique ») et 7 (« Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton ») de la partie conceptuelle du PSIA ne sont pas acceptables.

<p><i>responsable (CESAR), Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 79</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique, Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 5</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Pro Natura Genève</i> Personnes privées: 10</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que ce paragraphe soit entièrement revu. Un plafond de la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales des différents polluants doit être fixé. Cette méthode permet de s'assurer que l'aéroport diminue la pollution qu'il engendre en parallèle aux améliorations faites ailleurs dans le Canton. Comme pour le bruit, une analyse annuelle doit être effectuée. La pollution de l'air 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 et rend publique une analyse de situation, après l'avoir soumise à un organe d'audit externe et indépendant. En cas de dépassement, l'exploitant doit s'acquitter d'une amende proportionnelle au dépassement enregistré. En parallèle, l'autorité d'exécution fédérale, après consultation des cantons et communes suisses et françaises concernés, ordonne à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté. Dans un premier temps, le nombre de mouvements doit immédiatement être limité afin de satisfaire les limites fixées et protéger la population. • Les hydrocarbures non brûlés doivent être pris en compte dans la fiche PSIA.

<p>Suisse Partis politiques: <i>Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que soient utilisés sur le tarmac des véhicules répondant aux dernières normes Euro 6 et non pas seulement Euro 2.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA), Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac), Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex</i> Personnes privées: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation du trafic aérien pronostiquée à l'horizon 2030 va augmenter la pollution de l'air déjà problématique pour un nombre croissant de personnes qui résident ou travaillent dans la région.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac), Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex</i> Organisations, associations: Personnes privées: 5</p> <p>France Personnes privées: 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est fait mention des odeurs de kérosènes et de traces noires de pollution (suie) dans les espaces qui se trouvent proches de l'aéroport ou sous les trajectoires.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Section des Verts de Versoix, Section des Verts du Grand-Saconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'OPair doit être respectée.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB), Fondation Philippe Monnier</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que l'analyse de la qualité de l'air soit confiée à un organisme indépendant de l'aéroport et qu'aucun dépassement des limites, même temporaire, ne soit admis. Dans cette situation, une diminution du trafic paraît être la seule mesure envisageable.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de réviser ce chapitre, en collaboration avec l'OFEV, à la lumière des connaissances scientifiques en matière de pollution de l'air. En particulier, la décision doit faire preuve d'un effort spécifique pour résoudre le problème des « traces visibles de suie » qui se matérialisent quotidiennement sur des milliers de balcons et jardins appartenant aux résidents et résidentes du Canton. • Il est demandé à l'OFAC, en collaboration étroite avec l'OFEV et l'OFSP, une étude sur l'impact des émissions de trafic aérien en tant que tel sur la qualité de l'air de la région, et les conséquences d'une éventuelle détérioration de celle-ci sur la santé de la population survolée. Les autorités compétentes françaises devraient y être associées, par exemple par le biais du Comité bilatéral de concertation sur les questions liées à l'environnement, récemment établi pour examiner de telles questions en relation à l'aéroport de Genève.

	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que le PSIA mandate l'installation d'une ou plusieurs stations NABEL près de l'aéroport urbain de Genève afin de permettre un suivi correct des taux de polluants atmosphériques dans les communes concernées. • Il est demandé, en vertu du devoir constitutionnel de protection de la population, que le PSIA mandate les autorités cantonales de prendre des actions efficaces dès que les stations NABEL montrent que les valeurs limites d'émissions nocives sont dépassées.
Suisse Organisations, associations: <i>Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que les résultats et analyses de l'air soient communiqués par commune.
Suisse Organisations, associations: WWF Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé qu'un plafond de la contribution relative de l'aéroport à la pollution de l'air du canton soit fixé. Comme pour le bruit, ces mesures devraient être effectuées annuellement par un organisme indépendant de l'aéroport. En cas de dépassement, un système de pénalités à charge de l'aéroport devrait être mis en place ainsi que des mesures contraignantes pour diminuer ces impacts.
Suisse Organisations, associations: <i>Association des habitants du chemin de Bonvent (AHCB)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que ce paragraphe soit entièrement revu. Un plafond de la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales des différents polluants doit être fixé, en plus que le corps médical soit consulté pour établir l'impact des nuisances de santé sur les riverains.
Suisse Organisations, associations: <i>Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées: 9 France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> • Les hydrocarbures non brûlés et les particules très fines (PM2.5) doivent être pris en compte dans la fiche PSIA.
Suisse Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de positionner des stations NABEL à proximité de l'aéroport.

<p>France Ministère de la transition écologique et solidaire : <i>Direction générale de l'Aviation civile</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les inventaires annuels concernant les polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules fines de type PM10 et PM2,5) sont un bon moyen de mesurer l'évolution de la contribution de l'aéroport aux émissions locales et les efforts dans ce sens doivent être poursuivis, le cas échéant complétés par l'implantation de stations de mesures en territoire français. • Certaines des observations des parties prenantes locales, notamment celles relatives à la mobilité et l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport, rejoignent cette préoccupation de maîtrise des émissions.
<p>France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i> Département: <i>Ain</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • À l'échelle du Grand Genève, l'amélioration de la qualité de l'air est une priorité environnementale qui repose en premier lieu sur une gestion coordonnée et partagée de ce bassin d'air commun. Dans le prolongement du programme G²AME (Grand Genève Air Modèle Emissions), le partenariat transfrontalier se poursuit dans le cadre du programme Interreg V France-Suisse (2014-2020) avec le projet PACT'Air (Programme d'ACtions Transfrontalier pour la qualité de l'Air dans le Grand Genève) sur la période du 1er juillet 2016 au 30 juin 2018. Ce plan d'action transfrontalier d'amélioration de la qualité de l'air a été approuvé et signé à Genève lors des assises européennes de la transition énergétique le 30 janvier 2018. Les seules mesures mentionnées relatives aux émissions de l'aéroport s'appliquent au trafic routier induit et aux impacts annexes, sans traiter des émissions de polluants atmosphériques générées le trafic aérien lui-même. • Il ne peut être contesté que le transport aérien contribue significativement à la pollution atmosphérique. • S'il est indiqué que l'aéroport doit répondre aux objectifs de développement durable, la fiche PSIA mentionne qu'« une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitant aéroportuaire doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines ». • Le manque d'analyse de la compatibilité du PSIA avec les objectifs du plan Pact'Air, pose sérieusement question. • Le modèle G2AME (modèle transfrontalier pour la qualité de l'air) a étudié l'impact du développement de l'aéroport sur la qualité de l'air. A l'horizon 2030, l'impact de l'activité aéroportuaire se renforcera. En effet, les émissions de l'aéroport de Genève Cointrin en oxydes d'azote (NOx), augmenteront pour représenter 38 % des émissions totales de NOx, soit 11 points de plus que le transport routier. Si le transport aérien n'est pas et ne sera toujours pas le plus gros contributeur à la pollution en PM10 (particules fines) à l'horizon 2030, en revanche, il sera la seule source à ne pas réduire ses émissions mais au contraire à les augmenter, en l'état actuel de la modélisation. • Il apparaît ainsi qu'en l'état, la fiche PSIA traite de façon trop sommaire des impacts sur la qualité de l'air. • Au-delà des compléments qu'il convient d'apporter sur la mesure de ces impacts, il serait opportun d'envisager des mesures compensatoires des importantes émissions des aéronefs. Il pourrait ainsi s'agir de financer sur le territoire du Grand Genève le développement des énergies renouvelables, proportionnellement aux pollutions émises par les aéronefs. Ces mesures compensatoires pourraient également se matérialiser par exemple à travers des participations aux contrats de corridors ou contrats verts et bleus du Grand Genève.
<p>France Communes: <i>Annemasse</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • En ce qui concerne la qualité de l'air, le dossier montre des évolutions négatives. Des efforts sont réalisés mais il s'avère qu'ils sont insuffisants. Nous savons par ailleurs que les progrès réalisés pour les aéronefs s'étaleront dans le temps. Il convient en conséquence de traiter ces nuisances dans tous les domaines d'activités de l'aéroport et qu'en parallèle des mesures compensatoires doivent permettre de financer sur le territoire du Grand Genève le développement des énergies renouvelables, proportionnellement aux pollutions émises par les aéronefs.

<p>France Communes: <i>Femey-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Femey-Voltaire regrette donc que la Confédération reconnaisse qu'une pollution de l'air doit être acceptée dans le périmètre de l'aéroport, et donc au sein des communes riveraines, car la pollution ne s'arrête pas à la frontière. • La Commune de Femey-Voltaire déplore le risque d'augmentation des valeurs d'émissions entre 2020 et 2030 pour les oxydes d'azote, car la contribution relative de l'aéroport en NO2 par rapport aux émissions cantonales passera de 24 % en 2012 à 40 % en 2030, nous rapprochant ainsi des seuils des émissions des industries polluantes. • La Ville de Femey-Voltaire demande à l'Etat français de prendre ses responsabilités: la DGAC doit solliciter un organisme indépendant, comme l'ACNUSA, pour mesurer et contrôler la qualité de l'air et le bruit. Cet organisme indépendant devrait également pouvoir intervenir du côté suisse pour une mesure objective et impartiale. • En cas de non-respect des normes sanitaires et environnementales selon les différentes réglementations française, européenne et suisse en vigueur sur le territoire de chaque côté de la frontière, la Ville de Femey-Voltaire demande à l'Etat français, à la Confédération et à l'Aéroport de Genève d'envisager des mesures compensatoires pour les communes françaises.
<p>France Communes: <i>Prévessin-Moëns</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune de Prévessin-Moëns demande, au regard des évolutions, que des mesures soient prises pour notamment améliorer à l'échelle du Grand Genève, seule échelle pertinente en la matière, la qualité de l'air.
<p>France Communes: <i>Thonon-les-Bains</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des efforts sont faits pour limiter la pollution de l'aéroport en tant qu'équipement, ils semblent cependant insuffisants. En effet, il est absolument nécessaire de programmer des mesures compensatoires relatives aux importantes émissions des aéronefs, selon le principe de pollueur-payeur. Les externalités négatives liées à l'activité de l'aéroport international de Genève doivent pouvoir être compensées par un mécanisme financier lié à cette activité. Ces mesures compensatoires doivent permettre de financer, sur le territoire du Grand Genève, le développement d'infrastructures et de services de mobilité durable ainsi que le développement des énergies renouvelables, proportionnellement aux pollutions émises par les aéronefs. Ces mesures devraient également se matérialiser à travers des participations aux contrats corridors ou contrats verts et bleus du Grand Genève, à l'exemple de ce qui est fait avec l'ATMB.
<p>France Communes: <i>Anthys-sur-Léman, Armoy, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Fessy, Lully, Lyaud, Margencel, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune s'inquiète de l'auto permission de polluer que le PSIA accorde à l'aéroport de Genève: « le principe 7 prévoit qu'une pollution de l'air excessive, co-générée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines » – page 37 du PSIA. Elle demande que soit précisée la notion de zones voisines et que soient indiqués les polluants qui seraient ainsi autorisés. Une étude précise sur les dangers pour la santé humaine doit précéder cet étonnant auto-permis de polluer.
<p>France Groupement de communes: <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre de l'outil G²AME existant et Pact'air à venir, des modélisations devront être menées avec l'AIG afin de pouvoir faire des simulations d'évolutions de la qualité de l'air et contrôler l'impact sur notre territoire. Les outils développés par le genevois français doivent être employés à cet effet.

France Organisations, associations: <i>Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)</i> Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé une réécriture de ces paragraphes précisant en détail les polluants et la façon contraignante de les contrôler, comme aussi les pénalités encourues en cas de dépassement des limites.
France Organisations, associations: <i>Thonon écologie</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé de documenter l'impact sur Thonon concernant les niveaux de pollution de l'air et que cette thématique soit mieux prise en compte côté français.

14. Autres thèmes

14.1 Impact économique et vols low-cost

Suisse Communes: <i>Carouge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville de Carouge s'interroge sur l'impact réel de la croissance de l'aéroport sur ses commerces tant en lien avec la concurrence des commerces du secteur aéroportuaire que de la part de plus en plus forte de vols low-costs. Selon elle, si ces derniers amènent en effet des touristes à Genève, ils incitent surtout les habitants de la région à partir vers d'autres villes européennes pour y faire leurs achats et y dépenser leur argent. • La Ville de Carouge considère que l'impact de l'aéroport sur l'économie genevoise et tout particulièrement le petit commerce reste à préciser afin de pouvoir analyser son apport réel sur la vie économique du canton de Genève.
Suisse Communes: <i>Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Une étude doit être effectuée afin d'identifier les besoins réels des activités économiques genevoises, en particulier des entreprises multinationales et des institutions internationales basées à Genève.
Suisse Communes: <i>Russin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de vols « charter » doivent être diminués et les vols « low cost » doivent être stabilisés, voir diminués, cela passe également par une augmentation de la taxe d'aéroport, celle-ci pourrait servir à financer des mesures d'atténuation du bruit ou d'amélioration de la vie des riverains.
Suisse Communes: <i>Versoix</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les conditions d'exploitation doivent s'inscrire dans le cadre du développement durable. • La Ville de Versoix entend défendre un aéroport international ayant des infrastructures adaptées aux besoins économiques de la région dans le respect des principes du développement durable, et non devoir subir passivement les nuisances d'un aéroport développant une offre surabondante des vols low-cost en quantité démesurée, guidée par une logique purement commerciale et qui n'hésite pas à transférer une partie des coûts externes de leur exploitation sur les collectivités publiques. C'est pourquoi la Ville de Versoix recommande de limiter le trafic aérien maximum de l'Aéroport à son niveau actuel, qui est déjà juste supportable, et de conduire une politique de priorités à certains types de mouvements contribuant réellement à l'économie de la région.
Suisse Organisations, associations: <i>Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L'aéroport revêt une grande importance pour l'économie genevoise et la Genève Internationale, confirmée dans plusieurs études et enquêtes auprès des entreprises.

Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le développement du trafic aérien de l'AIG est largement fondé sur une croissance de l'aviation « low-cost » qui n'assume pas les réels coûts qu'elle génère. Ce modèle d'affaires encourage les habitants de la région genevoise à consommer ailleurs au détriment du commerce et des emplois locaux.
Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i> Personnes privées: 5	<ul style="list-style-type: none"> Le développement de l'AIG, notamment par les vols low-cost, ne sert pas au développement de la région. Les passagers vont consommer à l'étranger ; de l'argent est ainsi perdu pour le commerce local.
Suisse Partis politiques: <i>Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac)</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'argument de l'emploi et de l'essor économique pose de gros problèmes: <ul style="list-style-type: none"> les employé-e-s de l'aéroport sont particulièrement vulnérables aux politiques de déréglementation et de flexibilisation du marché du travail ; les entreprises actives à l'aéroport privilégient les chercheurs d'emploi établis en France ; le coût des infrastructures connexes pour augmenter les capacités d'accès à l'aéroport serait porté par les contribuables genevois.
Suisse Organisations, associations: <i>Comité d'immeuble Copropriété Meyrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> La part de marché d'easyJet est bien trop élevée (43 %). Ses vols trop bon marché attirent beaucoup de clients qui ne prendraient pas l'avion pour s'évader quelques jours quelque part en Europe s'ils devaient payer le prix couvrant l'exploitation. Il est nécessaire de diminuer l'emprise d'easyJet à l'aéroport de Genève pour des questions économiques et d'environnement, afin de libérer des créneaux pour des vols à plus longue distance et mieux axés sur les besoins économiques que récréatifs. Les business jets ont de moins en moins de créneaux pour venir à Genève, ce qui n'est pas bon pour la réputation de notre canton.
Suisse Personnes privées: 3	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé de plafonner le nombre de vols low cost.
Suisse Personnes privées: 3	<ul style="list-style-type: none"> Il serait plus judicieux de réduire le nombre des vols en renonçant à l'augmentation des « low-cost ».
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> L'argument de la nécessité d'augmenter les vols pour des raisons de la santé économique des entreprises est fallacieux: seuls 17 % des vols ont des raisons professionnelles, en revanche, les vols d'agrément low-cost se multiplient et augmentent la pollution, sans réelle nécessité de ce trafic supplémentaire.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Aucune étude des retombées économiques en rapport avec le type de trafic ne vient appuyer une éventuelle modération de la croissance.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Les conditions de travail du personnel de l'aéroport se sont péjorées au cours des dernières années. Les politiques de déréglementation et de flexibilisation du marché en sont la cause. Le développement de l'aéroport de Genève se fera sur le dos des travailleurs/travailleuses.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> L'augmentation inconsidérée de l'offre de vols destinés aux loisirs constitue une aberration.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> Quel est l'impact économique des vols de loisirs low-cost à l'économie locale et régionale ?

<p>France Région: <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les retombées économiques ne sont pas abordées dans la fiche PSIA. Pour autant, il s'agit d'une thématique importante pour le Genevois français. La valeur ajoutée directe de l'ensemble des activités de l'aéroport s'élève à 1545 millions CHF en 2012 (3,2 % du PIB genevois). L'aéroport représente 8990 emplois. • L'impact indirect induit de l'aéroport de Genève conduit à une valeur ajoutée supplémentaire de 1612 millions CHF dans le reste de l'économie genevoise et de 10 980 emplois. Ainsi, en additionnant les impacts directs, indirects et induits, on aboutit à une valeur globale de l'ensemble des activités de l'aéroport de 3157 millions CHF (environ 6 % de la valeur ajoutée cantonale), correspondant à 19 970 emplois. • Le développement de l'aéroport projeté à l'horizon 2030 implique la recherche d'un équilibre entre nuisances, mesures correctrices, mécanismes de compensation et retombées économiques partagées à l'échelle du Grand Genève. • A l'échelle transfrontalière, il suppose un dialogue permanent respectueux des intérêts des territoires directement concernés, un rapport nuisances supportées/retombées économiques mieux équilibré.
<p>France Département: <i>Ain</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA n'aborde pas cette thématique qui revêt pourtant une importance majeure pour le territoire français frontalier. • Quelles seront les retombées économiques pour le département de l'Ain en général et pour les collectivités en proximité, comme la Communauté de communes du Pays de Gex, et celle du Pays Bellegardien ? • Le Département de l'Ain aurait souhaité trouver dans ce PSIA un rapport nuisances supportées/retombées économiques, et en fonction de ce rapport un rééquilibrage avec des mesures compensatoires.
<p>France Communes: <i>Prévessin-Moëns</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Enfin, même si la fiche PSIA n'aborde pas sous l'angle économique le projet de développement des infrastructures et du trafic de l'AIG, l'ampleur du caractère structurant de cet aéroport pour toute l'économie de la région transfrontalière ne peut être éludée. • Ainsi, le projet présenté devra induire une coopération accrue des autorités aéroportuaires genevoises avec les acteurs de la vie économique de la France voisine, que ce soit en matière d'emploi, de formation professionnelle, ou de retombées financières directes. • Pour Prévessin-Moëns, l'expansion de l'AIG, au-delà de ses nuisances, doit devenir une composante positive du développement économique du Pays de Gex et plus précisément de celui de sa façade frontalière directe constitué par les communes de Femey-Voltaire et Prévessin-Moëns.
<p>France Communes: <i>Thonon-les-Bains</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une coopération accrue entre l'aéroport international de Genève et les Communautés de communes et d'agglomérations voisines permettrait, de développer des compétences localement, en lien avec les créations d'emplois liées au développement de l'aéroport. • Le chapitre sur l'économie est insuffisamment abordé dans la fiche PSIA. Cependant, il s'agit d'une thématique importante pour le Genevois français. Voici quelques données brutes: la valeur ajoutée directe de l'ensemble des activités de l'aéroport s'élève à 1545 millions CHF en 2012 (3,2 % du PIB genevois). En termes d'emplois, l'aéroport de Genève représente 8990 ETP (3,6 % du total cantonal). L'impact indirect et induit de l'aéroport de Genève conduit à une valeur ajoutée supplémentaire de 1612 millions CHF dans le reste de l'économie genevoise et de 10 980 ETP. En additionnant les impacts directs, indirects et induits, on aboutit à une Valeur globale de l'ensemble des activités de l'aéroport de 3157 millions CHF (environ 6 % de la valeur ajoutée cantonale), correspondant à 19 970 ETP, soit environ le double de l'impact direct initial et 8 % des ETP cantonaux. Le multiplicateur final de

	<p>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 137 millions CHF et T210 ETP sont générés. En réunion publique du 30 novembre 2017, le chiffre de 7,2milliards de valeur ajoutée a été annoncé.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au regard du caractère structurant de l'aéroport pour toute la région transfrontalière, sa stratégie de développement économique, ses activités directes et indirectes doivent faire l'objet d'un travail partenarial approfondi. Devant un tel développement projeté à l'horizon 2030, la recherche d'un bon équilibre entre nuisances, mesures correctrices, mécanismes de compensation et retombées positives doit faire l'objet d'un dialogue permanent et d'un accord transfrontalier à l'échelle du Grand Genève. • Au regard des perspectives de croissance et des difficultés de recrutement déjà constatées actuellement, plusieurs formations pourraient être développées en lien avec la plateforme aéroportuaire. En effet, le développement de l'aéroport pourrait générer des coopérations transfrontalières en matière de formation. La mise en place de partenariats, avec les structures existantes d'Auvergne Rhône-Alpes et de Suisse, pourrait constituer une amorce à partir de projets bien identifiés.
<p>France Groupement de communes : <i>Communauté de communes du Pays de Gex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une coopération accrue entre l'Aéroport International de Genève et la Communauté de communes du Pays de Gex permettrait, dans une logique gagnant – gagnant de développer des compétences localement, en lien avec les créations d'emplois liées au développement de l'aéroport. Un partenariat franco-suisse est à développer pour intégrer les enjeux respectifs. Il est indispensable que le territoire gessien développe en partenariat des externalités positives en lien avec l'aéroport de Genève. Il est certain qu'il n'acceptera pas uniquement des externalités négatives (pollution, nuisances, congestion des flux, ...). Des équilibres indispensables sont à trouver pour accompagner et intégrer le développement de l'Aéroport.

14.2 Secteur France

<p>France Ministère de la transition écologique et solidaire : <i>Direction générale de l'Aviation civile</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire de travailler conjointement à la définition de perspectives d'action afin de préserver les fonctionnalités du secteur France et de permettre, dans une approche concertée, d'envisager son devenir dans le cadre du développement de l'aéroport et conformément aux dispositions de la convention franco-suisse.
<p>France Région : <i>Région Auvergne-Rhône-Alpes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet de fiche PSIA n'évoque pas le secteur France qui a pourtant enregistré 2,177 millions de passagers en 2017 soit environ 13 % du trafic total de l'aéroport. • Totalement enclavé au sein de l'aéroport et utilisé uniquement pour les vols à destination ou en provenance de France, cet espace dont l'existence et le statut sont figés par la convention franco-suisse de 1956 est en voie de déqualification. • La faiblesse des investissements réalisés sur ce secteur est à souligner. Ainsi, sur les 5 dernières années, l'aéroport sur un total d'investissement de 450 millions de CHF n'a consacré que 1,4 million CHF au secteur France. Le nombre de passagers qui l'emprunte progresse plus faiblement comparativement au reste de l'aéroport. Les compagnies aériennes qui y opèrent se plaignent de ses fonctionnalités insuffisantes.

	<ul style="list-style-type: none"> Il est urgent de travailler conjointement à la définition de perspectives d'action afin de préserver les fonctionnalités du secteur France et de permettre, dans une approche concertée, d'envisager son devenir dans le cadre du développement de l'aéroport et conformément aux dispositions de la convention franco-suisse précitée.
France Département: <i>Ain</i>	<ul style="list-style-type: none"> Dans les données globales, il aurait été intéressant pour le Département de l'Ain de connaître l'évolution envisagée de l'activité de l'aéroport sur le secteur France de l'aéroport. Le maintien du secteur France de l'aéroport est donc une préoccupation partagée par l'ensemble des partenaires français qui sont particulièrement intéressés à son avenir, il s'avère pertinent de soutenir le maintien du secteur France qui a enregistré 2,177 millions de passagers en 2017, ce qui représente 13 % du trafic total de l'AIG.
France Communes: <i>Saint-Genis-Pouilly</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'absence de référence à une vision prospective sur le secteur de la France met en exergue le positionnement des autorités suisses sur la carence d'une prise en compte des impacts du développement de l'aéroport sur le territoire français ou sur un quelconque partenariat pour inscrire cet équipement dans le développement commun du territoire du Grand Genève.
France Communes: <i>Thonon-les-Bains</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les acteurs français sont attachés au maintien du secteur France de l'aéroport. Il serait intéressant d'avoir une stratégie économique conjointe et des partenariats sur ce sujet.

14.3 Coûts des pertes

Suisse Partis politiques: <i>Association PDC Versoix, Bellevue d'Avenir (BdA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Qui paiera « in fine » les coûts supplémentaires induits par la croissance de l'aéroport ? Cette charge financière n'a pas à être supportée par les contribuables genevois.
Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'AIG et les compagnies aériennes devraient compenser les pertes et coûts indirects qui se chiffreront probablement en milliards de francs à l'échelon de la région. Quelles sont les taxes et mesures supplémentaires prévues pour réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores ? Cas échéant, à qui (particuliers, communes riveraines, canton) les indemnités seront-elles versées ? Qui paiera « in fine » les coûts supplémentaires induits par la croissance de l'aéroport : passagers, compagnies aériennes, AIG, contribuables genevois, entreprises privés, autres ?
Suisse Organisations, associations: <i>Noé 21</i> Personnes privées: <i>9</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé une indemnité de pollution et de dédommagement payée par les usagers et les voyageurs en faveur des « zones à immissions excessives » (ZIE).
Suisse Personnes privées: <i>4</i>	<ul style="list-style-type: none"> Si l'aéroport a un impact économique positif sur le canton, les calculs ne tiennent pas compte de l'augmentation des frais médicaux dus à la pollution sur la santé. Les coûts ont été estimés par le bureau Ecoplan à 37 millions de francs par an pour la pollution de l'air et 66 millions pour le bruit en Suisse.

France Commune: <i>Thonon-les-Bains</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Genève aéroport a investi 450 millions de CHF sur les 5 dernières années. L'investissement de Genève aéroport pour le projet 2030 est le suivant: 524 Millions CHF pour les passagers (terminal, salles d'embarquement, tri contrôle des bagages), + 295,7 millions CHF pour les aéronefs (aires de stationnement, piste et voies) + 46 millions CHF pour les infrastructures de bases (chaufferie GENILAC, etc.). Soit un total de 865,7 millions de CHF d'ici 2030. Ce plan d'investissement est majeur. Toutefois, il ne prévoit pas de mesures compensatoires chiffrées liées aux nuisances induites par l'activité: ni pour le bruit, ni pour la qualité de l'air, ni pour l'accessibilité terrestre.
---	--

14.4 Santé

Suisse Communes: <i>Carouge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La protection de la santé des populations constitue un principe cardinal, figurant aussi bien dans les Constitutions fédérale et genevoise, que dans la loi fédérale sur la protection de l'environnement et la loi cantonale sur la santé. Or, la fiche PSIA non seulement entérine une situation où les normes légales relatives à la pollution de l'air et sonores ne sont pas respectées, mais admet une aggravation des atteintes à la santé des citoyens riverains de l'aéroport. • Il est déploré que la santé des populations n'ait pas été prise en compte dans la pesée des intérêts.
Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les coûts de santé liés à un fort développement de l'aéroport ont été estimés dans l'étude EIS mandatée par le Conseil d'Etat genevois et l'association transfrontalière des communes riveraines de Genève aéroport (ATCR). Même s'il convient de ne pas considérer ce problème sur son seul aspect financier, une augmentation des coûts de santé de l'ordre de 15% doit malheureusement être prise en compte. • Nous demandons que les coûts externes, en termes de santé publique, d'adaptation au changement climatique, de manque à gagner pour les commerces de proximité, d'aménagement du territoire, etc., d'une infrastructure aéroportuaire de 25 millions de passagers annuels, soient calculés.
Suisse Communes: <i>Meyrin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que soit intégré, dans la pesée d'intérêts que devrait assurer un instrument de mise en œuvre d'une politique publique, la thématique relative à la santé.
Suisse Communes: <i>Russin</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les conséquences sur la santé des habitants de notre région ne sont pas prises en compte dans la fiche PSIA. Une étude, avec le nombre de vols supplémentaires, doit être menée par la Confédération pour permettre à la population concernée de connaître les risques qu'elle encourt. Le taux de pollution et les retombées nocives doivent être mesurés de manière suivie et en permanence sur l'ensemble du territoire concerné. Avec un vol toute les nonante secondes le bruit va être continu, nous devons connaître les conséquences pour la santé physique et psychique de nos habitants.
Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La protection de la santé des populations constitue un principe cardinal, figurant aussi bien dans les Constitutions fédérale et genevoise, que dans la loi fédérale sur la protection de l'environnement et la loi cantonale sur la santé. Or, la fiche PSIA non seulement entérine une situation où les normes légales relatives à la pollution de l'air et sonores ne sont pas respectées, mais admet une aggravation des atteintes à la santé des citoyens riverains de l'aéroport. • Nous déplorons que la santé des populations n'ait pas été prise en compte dans la pesée des intérêts. Cela est d'autant plus regrettable que le canton de Genève et l'ATCR (association transfrontalière des communes riveraines

	<p>de l'aéroport) ont cofinancé une évaluation des impacts sur la santé (EIS), réalisée par l'Université de Genève. Outre les nombreuses études de l'OMS et de l'OFEV portant sur les impacts sanitaires du bruit et de la pollution, Canton et Confédération disposaient avec cette EIS de données locales et contextualisées indispensables à une pesée d'intérêts sérieuse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus grave encore, la Confédération admet qu'une « pollution de l'air excessive doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines » (fiche PSIA, page 25). Le respect des valeurs limites de l'OPair est bien mentionné dans une perspective à long terme, mais cela reste un vœu pieux, dans la mesure où rien n'indique une réorientation allant dans ce sens. Bien au contraire, la fiche PSIA indique en page 38 une augmentation des valeurs d'émissions entre 2020 et 2030 pour les oxydes d'azote, la contribution relative de l'aéroport en NO₂ par rapport aux émissions cantonales passant de 24 % en 2012 à 40 % en 2030. • Dans une perspective de développement durable, inscrit dans les politiques de la Confédération, il n'est pas admissible que l'environnement et la santé soient laissés pour compte.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ASIHQC), Association des parents d'élèves d'Hermance (APEH), Association des parents d'élèves du Collège des Colombières (APECO), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Pro Natura Genève</i> Personnes privées: 45</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les études SCARPOL (<i>Swiss Study Childhood Allergy and Respiratory Symptoms with Respect to Air Pollution and Climat</i>) et SAPALDIA (<i>Swiss Study on Air Pollution and Lung Diseases in Adults</i>) ont mis en lumière le lien évident entre la présence de l'aéroport de Cointrin et les problèmes respiratoires qui touchent notamment les enfants habitants sur le territoire genevois. • Il n'est pas acceptable que la pollution de l'air augmente suite au développement prévu de l'aéroport.

<p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 4</p>	
<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ASIHQC), Association des parents d'élèves d'Hermance (APEH), Association des parents d'élèves du Collège des Colombières (APECO), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Transports et Environnement (ATE) section Genève, Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), Pro Natura Genève</i> Personnes privées: 45</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique</i> Personnes privées: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation de l'exposition au bruit impacte la qualité de l'apprentissage des enfants.
<p>Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'activité aéroportuaire croissante engendrera des frais médicaux supplémentaires à charge des particuliers et de la collectivité dans un canton qui supporte déjà des primes d'assurance maladie parmi les plus élevées de Suisse.

<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association des parents d'élèves de Genthod (APEG), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)</i> Personnes privées : 25</p> <p>France Organisations, associations : <i>Association Eco-Pratique, Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG), Thonon Ecologie</i> Personnes privées : 12</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA doit traiter de la question de la santé et démontrer comment elle protège la population.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La fiche PSIA doit fixer des conditions permettant la garantie du repos nocturne, conformément aux lignes directrices de l'OMS, qui prescrivent 8 heures de sommeil.
<p>Suisse Organisations, associations : <i>Association Transports et Environnement (ATE) section Genève</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les résultats de l'étude d'impact sur la santé doivent être intégrés à la fiche PSIA, notamment les cinq recommandations faites en conclusion de l'étude.
<p>Suisse Organisation, associations : <i>Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé à l'OFAC, en collaboration avec l'OFSP, une étude pour analyser l'impact des nuisances sonores sur la population survolée, afin d'en prendre en compte les résultats dans le PSIA.

Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune mention n'est faite des risques de transmission de maladies virales ou émergentes par les voyages rapides y compris le paludisme d'aéroport.
France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La protection de la santé des populations n'est pas négociable face à l'augmentation du nombre de vols et des zones de survol où réside une population fortement urbaine. • Malheureusement, la fiche PSIA reconnaît que les standards relatifs à la pollution de l'air et sonores ne sont pas respectés, et surtout elle admet une aggravation des atteintes à la santé des citoyens riverains de l'aéroport. • La Ville de Ferney-Voltaire tient à rappeler l'étude menée par l'ATCR-AIG et l'Université de Genève sur l'Evaluation des Impacts sur la Santé (2016). Cela permet d'avoir des données locales et de contextualiser la balance des intérêts, économiques d'une part, et sociaux environnementaux d'autre part.
France Organisations, associations: <i>Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement des Transports (ACPAT)</i> Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> • L'impact sur la santé (bruit et pollution) doit être mieux pris en compte pour les riverains côté français.

14.5 Climat

Suisse Cantons: <i>Genève</i>	<ul style="list-style-type: none"> • En matière de réduction des gaz à effet de serre (GES), le Conseil d'Etat regrette que cette thématique ne soit pas traitée dans la fiche PSIA. Le Canton a décidé de réduire de 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 ses émissions de GES (Plan climat cantonal du 18 novembre 2015). Le Rapport de la Confédération sur le développement durable dans le transport aérien (mis à jour en 2015) indique que « (...) la stabilisation des émissions de GES générées par le trafic aérien est devenue une thématique prépondérante de la période de référence qui court jusqu'à 2030 ». Le Conseil d'Etat regrette que ces engagements ne se traduisent pas par une meilleure coordination entre la Confédération et le canton alors que les actions de Genève Aéroport en matière de développement durable sur sa plateforme sont exemplaires.
Suisse Communes: <i>Carouge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance continue du nombre de vols anéantit les efforts consentis par ailleurs. La Ville de Carouge considère que la perspective climatique doit devenir, à l'instar du principe du développement durable, un principe majeur pour les décisions de la fiche PSIA. • La Commune de Carouge demande que la fiche PSIA intègre pleinement les contraintes fixées par les engagements sur le climat existants aux niveaux fédéral et cantonal. D'autant plus que les efforts qui ne seront pas imposés au secteur aéroportuaire se reporteront sur d'autres infrastructures (transport, chantiers, bâti, ...). Ce report sur d'autres politiques entrainera des coûts qui devront être en partie assumés par la ville de Carouge alors même que l'aéroport en est directement responsable. Il lui semble dès lors indispensable que la fiche PSIA intègre une analyse complémentaire des conséquences en la matière d'une extension des activités aéroportuaires.

<p>Suisse Communes: <i>Genthod</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La commune de Genthod demande d'ajouter à la fiche PSIA un chapitre sur la question climatique afin de préciser la manière dont elle entend répondre, notamment aux engagements internationaux des accords de Paris. La fiche PSIA permet à l'aéroport de polluer sans limites fixées et place le trafic aérien au-dessus des lois. Un plafond de la contribution relative de l'aéroport aux émissions cantonales doit être fixé et des analyses annuelles effectuées par une expertise indépendante. En cas de dépassement, des pénalités / sanctions à charge de l'aéroport doivent être prévues, ainsi que des mesures contraignantes. Par prudence et par respect envers la population, le nombre de mouvements doit être ajusté ou limité si nécessaire, afin de satisfaire aux limites légales fixées. Par ailleurs, une taxe sur les émissions polluantes doit être instaurée afin d'inciter les compagnies aériennes à moderniser leur flotte. Le retour des vols d'Air Mauritius avec des aéronefs d'une très vieille génération, très polluants et bruyants, va à l'encontre de ce qui a été communiqué par l'AIG et son directeur.
<p>Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Seules des mesures locales sont prises en compte dans la fiche PSIA. Il faut toutefois être conscient du fait que la plus grande partie du carburant est consommée en dehors du périmètre aéroportuaire. La Suisse a signé les accords de Paris et est ainsi engagée à réduire ses émissions provenant des énergies fossiles. Même en prenant en compte une diminution de la consommation unitaire de l'ordre de 10 % par 10 ans, une augmentation du trafic de 40% conduira à un bilan carbone largement déficitaire. Nous demandons donc que l'augmentation du trafic aéronautique et routier soit contenue de façon à pouvoir respecter les engagements pris par la Suisse.
<p>Suisse Communes: <i>Meyrin</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que soit intégré, dans la pesée d'intérêts que devrait assurer un instrument de mise en œuvre d'une politique publique, la thématique relative au climat.
<p>Suisse et France Groupement de communes: <i>Prise de position signée par 62 communes suisses et françaises</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance continue du nombre de vols anéantit les efforts consentis par ailleurs. Nous considérons que la perspective climatique doit devenir, à l'instar du principe du développement durable, un principe majeur pour les décisions de la fiche PSIA.
<p>Suisse Communes: <i>Laconnex</i> Organisations, associations: <i>Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCNLTA)</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association de Concertation et de Proposition pour l'Aménagement des Transports (ACPAT), Thonon Ecologie</i> Personnes privées: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un chapitre sur le climat doit être ajouté à la fiche PSIA.

<p>Suisse Partis politiques: <i>Les Verts genevois</i> Organisations, associations: <i>Association Climat Genève,</i> <i>Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC), Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), Association pour la Sauvegarde de Mategnin, Association « Sous les Platanes », Association Village Meyrin Ouest, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), WWF</i> Personnes privées: 9</p> <p>France Organisations, associations: <i>Association Eco-Pratique, Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG), Thonon écologie</i> Personnes privées: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un chapitre sur le climat doit être ajouté à la fiche PSIA afin d'exposer la manière dont elle répond aux objectifs de l'accord de Paris. La perspective climatique doit devenir, à l'instar du principe du développement durable, un des principes directeurs pour les décisions de la fiche PSIA. La question climatique étant par définition transfrontalière, les normes, ordonnances, règlements et directives françaises doivent également être pris en compte.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé à l'O AFC, en collaboration avec l'O FEV, de commander un calcul d'expert du rapport entre les émissions GES et la vitesse de fonte des glaciers suisses et entre les émissions GES et la vitesse de fonte du pergélisol suisse, afin de prendre en compte les résultats dans le PSIA. • Il est demandé que le PSIA mandate une réflexion sur la place de l'aéroport urbain de Genève dans la politique climatique du Canton, dans une perspective d'harmonisation avec la politique fédérale climatique et le respect des obligations internationales de la Suisse en ce qui concerne le climat.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les politiques climatiques liées au transport aérien sont de nature éminemment globale et toute politique du cavalier seul n'aurait comme résultat que de prêter l'économie suisse sans contribuer significativement à une baisse globale des émissions visées.

<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Climat Genève</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le volet 2 du Plan Climat Cantonal genevois, publié le 20 décembre 2017, réaffirme la volonté de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre en 2030 au niveau de 2014. Il se base pour cela sur un rapport de l'OFAC, qui affirme que les émissions de CO₂ baisseront légèrement à partir de 2020. Puisque les objectifs climatiques sont clairement annoncés par le canton de Genève et la Confédération, il est demandé : <ul style="list-style-type: none"> - qu'on explique comment cet objectif de stabilisation des émissions de gaz à effet de serre est compatible avec le projet PSIA proposé ; - que l'ensemble des émissions de l'aviation qui contribuent au réchauffement climatique soient pris en compte dans les calculs (vapeur d'eau, ozone, etc.). - Qu'on applique le principe du pollueur-payeur en taxant l'aviation en fonction de ses modes de déplacements respectueux du climat. Ce principe figure d'ailleurs déjà dans le rapport de la Confédération de 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse : « Le principe de taxes d'atterrissages modulées en fonction des émissions inscrit dans la loi sur l'aviation doit être maintenu ».
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association des intérêts des Habitants du chemin des Corbillettes et alentours (AICC)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les passagers embarquant à Cointrin devraient être contraints à compenser les émissions de CO₂ produites par leur vol lors de l'achat de leur billet d'avion.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La stabilisation des émissions de CO₂ au niveau 2020 dans l'esprit de l'accord CORSIA représente un engagement fort de l'industrie du transport aérien. Cependant, un accroissement des émissions de CO₂ lié à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire genevoise n'est pas acceptable.
<p>Suisse Organisations, associations: <i>Association Climat Genève, Coordination Transports et Déplacements</i> Personnes privées: 15</p> <p>France Organisations, associations: <i>Collectif pour la protection des riverains et environnement du Léman</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les efforts effectués dans d'autres domaines au niveau climatique (mobilité durable, isolation des bâtiments) sont annulés par le développement du trafic aérien.
<p>France Communes: <i>Ferney-Voltaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alors que la Suisse a ratifié l'Accord de Paris, faisant suite à la COP 21, et s'est donc engagée à des réductions drastiques des gaz à effet de serre, et alors que le plan climat cantonal fixe pour l'aviation un objectif de stabilisation des émissions à l'horizon 2030 au niveau de 2014, il apparaît difficile d'atteindre ces objectifs avec une hausse du trafic aérien.

	<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil fédéral confirme le risque d'accroissement des émissions de CO₂ sous l'effet de la hausse du nombre de mouvements et du nombre de passagers. Il est donc impossible de concilier engagements normatifs environnementaux et rentabilité par la maximisation quantitative des vols.
France Communes: <i>Anthys-sur-Léman, Armoiy, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Fessy, Lully, Lyaud, Margencel, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier</i>	<ul style="list-style-type: none"> La commune demande qu'un chapitre détaillé du PSIA soit consacré au climat dans le respect des objectifs de l'Accord de Paris. Il demande des explications précises sur le système de management environnemental (SME) inscrit dans le règlement d'exploitation de 2001 et mentionnée dans les parties 1-IIIB et Annexes du 18 octobre 2000.

14.6 Alternatives

Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> Des mesures efficaces doivent être prises afin d'inciter les voyageurs à utiliser les transports ferroviaires nationaux et internationaux pour des trajets de moyenne distance.
Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que des scénarios alternatifs, tenant compte d'impondérables sociétaux ou de mesures volontaires telles que proposées par la commune du Grand-Saconnex, soient étudiés et pris en compte dans la planification des infrastructures de l'aéroport de Genève.
Suisse Partis politiques: <i>Bellevue d'Avenir (BdA)</i> Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> Quelles sont les mesures prises pour encourager les déplacements inter-villes (ex. TGV, etc.) à moyenne distance en train plutôt qu'en avion ?
Suisse Organisations, associations: <i>Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix</i>	<ul style="list-style-type: none"> Des solutions de déplacement du trafic tardif vers d'autres aéroports partenaires éloignés de zones habitées devraient être envisagées dans ce PSIA.
Suisse Personnes privées: 2	<ul style="list-style-type: none"> Les aéroports français de Grenoble Isère, de Lyon St-Exupéry, voire de Chambéry devraient pouvoir offrir des alternatives pour autant que des liaisons routières vers les stations de ski soient organisées et qu'il y ait une réelle volonté politique de collaboration. Les compagnies low-cost pourraient aussi être incitées à utiliser ces autres pistes. Il en est de même pour nos aérodromes régionaux de Sion voir Payerne.
France Organisations, associations: <i>Collectif pour la protection des riverains et environnement du Léman</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'aéroport de Berne pourrait servir d'alternative au développement de l'aéroport de Genève en recevant les vols d'easyJet.
France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> Il est demandé que reprennent les discussions entre l'AIG et l'aéroport de Saint-Exupéry afin que des synergies soient mises en place pour limiter les vols long-courriers.

France Organisations, associations: <i>Association Ferney Avenir</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé l'application des règles de l'OACI et des règlements européens en cas de dépassement des valeurs limites françaises, en transférant une partie du trafic, lorsque les voyageurs se rendent à Paris ou à Zurich, sur un mode de transport moins producteur de GES.
---	--

14.7 Points particuliers de l'organisation et de l'exploitation de l'aéroport

Suisse Communes: <i>Grand-Saconnex</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Trop d'hélicoptères survolent la commune à basse altitude. Nous demandons qu'ils respectent les trajectoires et les altitudes prescrites.
Suisse Communes: <i>Bellevue, Genthod</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les communes riveraines de Bellevue, Genthod, Vernier et Versoix doivent être représentées au sein du Conseil d'administration de l'AIG.
Suisse Partis politiques: <i>Les Socialistes de Versoix (section Rive-droite/Lac)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est prévu aucun décollage entre 24h00 et 06h00 dans la fiche PSIA alors qu'actuellement de nombreux habitants de Versoix se plaignent de plus en plus d'être réveillés par le décollage de gros porteurs à 1h00 ou 1h30 du matin (parfois 4h00: vols cargo ou aviation privée).
Suisse Organisations, associations: <i>Association pour un Changement ECOLOgique DURable (CH-ECOLO-DUR)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il est demandé que l'amortisseur de bruit ne soit pas utilisé que pour les essais de moteurs « de puissance » mais également pour les essais moteurs « au ralenti ».
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • Il est constaté que les activités au sol au voisinage du terminal nord engendrent actuellement des nuisances sonores significatives pour les habitations proches. En particulier des essais moteurs de durée importante réalisés devant le terminal. Il est demandé à la direction de l'Aéroport d'imposer l'utilisation systématique de l'amortisseur de bruit pour ce type de test.
Suisse Personnes privées: 1	<ul style="list-style-type: none"> • L'exploitation de la piste la nuit provoque de la pollution lumineuse.

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation : *Partie IIIC FO Aéroport national de Genève
Nouveau*

Bases d'examen : Plan sectoriel du 14.11.2018
Rapport explicatif du 14.11.2018

Service compétent : OFAC

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Évaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1 et art. 17, al. 4, OAT)	Conformément à une première décision relative au PSIA (18.10.2000), il est défini une procédure par étapes pour élaborer la partie IIIC. En l'occurrence, la présente adaptation du PSIA comprend l'insertion d'une fiche relative à l'aéroport national de Genève. Les activités prévues ont un impact sensible sur le territoire et sur l'environnement ; elles exigent de ce fait une coordination et une adaptation formelle du PSIA.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	La présente fiche définit le cadre de l'exploitation à long terme de l'installation. Elle indique également les possibilités de développement de l'aéroport à long terme. La conception de la fiche de l'installation et des cartes correspond à celle des autres fiches du plan sectoriel.	Exigence remplie
	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3, OAT)	<p>Les indications consignées dans le PSIA constituent une référence fiable à long terme sur le plan de l'aménagement du territoire pour toutes les procédures de planification et d'autorisation en aval. La fiche de l'aéroport de Genève et son contenu devraient garantir la stabilité souhaitée. La fiche prévoit expressément plusieurs nouveautés comme la création de voies de sortie rapide, d'infrastructures terrestres (de nouveaux satellites p. ex.) et la suppression de la piste en gazon. Elle définit en particulier le rôle et la fonction de l'aéroport, les conditions générales de l'exploitation, l'exposition au bruit, la documentation de l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacles, le périmètre d'aérodrome, la protection de la nature et du paysage, la protection des eaux, l'accessibilité terrestre de l'aéroport et la protection de l'air.</p> <p>Les intérêts du canton de Genève, directement concerné, du canton de Vaud, des services fédéraux et d'autres acteurs (autorités françaises et communes concernées, exploitant de l'aéroport, Skyguide) ont été identifiés et évalués.</p> <p>Les conflits liés au territoire exposé au bruit ont été identifiés. Certaines demandes ont pu être satisfaites, concernant par exemple l'étendue du territoire exposé au bruit et celle qui est souhaitable à long terme.</p> <p>La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.</p>	Exigence remplie

<p>Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3 LAT)</p>	<p>Dans le cadre du processus de coordination du plan sectoriel, des mesures visant une meilleure intégration des installations au niveau local et régional ont été examinées et les effets négatifs pour la population, l'économie et l'environnement ont été limités au strict minimum. Il a été notamment tenu compte de la situation géographique particulière de l'aéroport (proximité avec la ville, exiguïté du territoire cantonal) en montrant la voie comment l'aéroport pourrait connaître une croissance sans brider la construction dans ses environs.</p>	<p>Exigence remplie</p>
<p>Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)</p>	<p>Le canton de Genève et le canton de Vaud, qui est marginalement touché dans son aménagement du territoire, ont été consultés entre novembre 2017 et mars 2018, tandis que la première consultation des offices a été menée en octobre 2017. Les organismes consultés n'ont à cette occasion relevé aucune incompatibilité entre l'adoption de la fiche de l'aéroport de Genève dont il est question ici et les plans sectoriels fédéraux (notamment le plan sectoriel militaire et le plan sectoriel des surfaces d'assolement) ou les plans directeurs cantonaux en vigueur.</p> <p>Le territoire exposé au bruit inscrit dans la fiche de l'aéroport de Genève (avec le statut : <i>coordination réglée</i>) correspond à une courbe de bruit valable pour le développement de l'aéroport à moyen terme (courbe de bruit enveloppante avec valeur de planification pour le degré de sensibilité II [DS II]). Une deuxième courbe est définie dans la fiche en tant que <i>courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » (courbe cible)</i> dont la <i>coordination est en cours</i>. Cette courbe a une étendue moindre que la première car il s'agit d'un objectif à atteindre à l'horizon 2030. La mention d'une deuxième courbe dans le PSIA est inédite. Cette manière de procéder tient compte de la situation géographique spécifique de l'aéroport de Genève, situé dans l'aire métropolitaine genevoise, et prend en considération les particularités de la législation cantonale en matière d'aménagement du territoire et de construction.</p>	<p>Exigence remplie</p>
<p>Utilisation adéquate des catégories de coordination (art. 5 OAT)</p>	<p>Alors que la courbe la plus vaste inscrite dans la fiche fixe le cadre territorial du développement à moyen terme, la petite courbe (avec le statut de <i>coordination en cours</i>) représente le territoire exposé au bruit tel qu'il devrait être sur le long terme. Dès que les conditions effectives (les émissions de bruit sont stabilisées à l'intérieure de la petite courbe) seront réunies, cette dernière courbe sera définitivement établie (<i>coordination réglée</i>) et servira alors de référence pour les planifications en aval.</p> <p>Ces indications doivent être désormais prises en considération pour assurer la cohérence entre la fiche PSIA de l'aéroport et les plans directeurs des cantons concernés.</p> <p>L'extension du périmètre de planification ne figure provisoirement qu'avec le statut de <i>coordination en cours</i>, à juste titre puisque la coordination suffisante n'est pas encore achevée.</p>	<p>Exigence remplie</p>
<p>Exigences relatives aux indications en coordination réglée</p>	<p>Le besoin et l'emplacement de l'installation ressortent de la partie conceptuelle du plan sectoriel. Le processus de coordination a permis de déterminer les incidences</p>	<p>Exigence remplie</p>

	(art. 15, al. 3, OAT)	majeures de l'installation sur le territoire et sur l'environnement et de vérifier leur compatibilité avec la législation pertinente. Lors d'une réunion qui s'est tenue le 16 octobre 2017, l'OFAC, l'ARE, l'OFEV, les autorités cantonales genevoises et l'aéroport de Genève ont trouvé un terrain d'entente sur l'usage des deux courbes de bruit.	
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	La fiche de l'aéroport de Genève a été élaborée en collaboration avec l'ARE. Les services qualifiés de la Confédération et des cantons de Genève et de Vaud, l'exploitant de l'aéroport et Skyguide ont été intégrés bien en amont du processus. Ce qui précède vaut aussi pour les services fédéraux représentés au sein de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) qui ont eu l'occasion de s'exprimer sur la fiche en octobre 2017. Les résultats de cette collaboration sont retranscrits dans la partie introductive de la fiche (<i>Etat de la coordination</i>) et dans le rapport explicatif.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2, OAT)	Dans le cadre de la consultation, le canton de Genève a eu la possibilité de se prononcer officiellement sur le projet de fiche entre novembre 2017 et mars 2018. De même, le canton de Vaud et les autorités françaises concernées ont été consultés. Les communes des cantons de Genève et de Vaud ont également eu l'opportunité de se prononcer. L'évaluation des prises de position est exposée dans le rapport explicatif.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Une information et une participation de la population et des milieux intéressés a eu lieu entre novembre 2017 et janvier 2018. Le rapport explicatif montre comment les prises de position formulées lors de cette information et participation de la population et des milieux intéressés ont été prises en considération.	Exigence remplie
	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons de Genève et de Vaud n'ont pas fait part de divergences entre le PSIA et leur plan directeur lors de la consultation effectuée entre novembre 2017 et mars 2018, de sorte que la compatibilité avec leur planification directrice a été vérifiée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur le déroulement de la planification et sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts et prises de position.	Exigence remplie
	Publication (art. 4, al. 3, LAT)	Le plan sectoriel adapté sera publié en ligne et une version imprimée peut être obtenue sur demande auprès de l'OFAC.	Exigence remplie

Synthèse

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel répondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire.
Les conditions sont donc réunies pour que le plan examiné puisse être adopté comme plan sectoriel au sens de l'art. 13 LAT.

Berne, le 14.11.2018

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La directrice



Maria Lezzi