

## OBJECTIFS

Maintenir l'attractivité de l'aéroport en tenant compte de sa situation urbaine et en minimisant son impact environnemental

### Effets attendus

- Bonne attractivité de l'aéroport
- Amélioration du caractère multimodal de l'interface
- Développement des secteurs connectés à la façade sud de l'aéroport
- Amélioration de la desserte TC
- Intégration de la gare CFF – Aéroport dans le réseau ferroviaire régional et national
- Réduction de la part des déplacements TIM du personnel et des passagers
- Développement des accès mobilité douce

### Lien avec le concept

- 01** Mettre à disposition les surfaces nécessaires pour répondre aux besoins en logement
- 03** Offrir une structure d'accueil souple et diversifiée pour les activités
- 10** Favoriser le raccordement aux réseaux de transports nationaux et internationaux
- 19** Gérer durablement les ressources naturelles et protéger la population contre les nuisances

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE LOCALISATION

La présence d'un aéroport international est un facteur clé de l'attractivité de Genève et de sa région. Etant donné son rôle majeur dans l'activité économique et touristique, cette infrastructure doit bénéficier de la meilleure accessibilité et d'une bonne intégration dans le réseau de transports à l'échelle de l'agglomération. La localisation de Genève Aéroport, très proche du centre urbain, est un atout mais aussi une contrainte importante en matière d'aménagement du territoire, notamment pour l'affectation des secteurs exposés au bruit du trafic aérien (cf. fiche A20).

### *Adaptation de l'installation*

Le concept d'adaptation de l'aéroport repose sur le maintien du périmètre actuel (zone aéroportuaire) et sur une formule d'adaptation longitudinale dont la réalisation est prévue par étapes, au fur et à mesure des besoins, dans une perspective régionale.

### *Accès à l'aéroport*

L'aéroport constitue une plateforme multimodale majeure pour l'agglomération, très bien connectée au réseau TC national. En revanche, sa connexion aux réseaux régionaux (RER) et locaux (TPG) nécessite une meilleure intégration du secteur, notamment la façade sud de l'aéroport. Des solutions sont développées pour atténuer les coupures constituées par l'autoroute, de façon à assurer une perméabilité du tissu urbain.

### Mesures de mise en œuvre

#### *Adaptation de l'installation*

- mettre en œuvre les mesures inscrites au plan directeur de l'Aéroport international de Genève
- mettre en œuvre les projets de développement de l'aéroport (pilotage Genève Aéroport ; l'État français et les communes du Pays de Gex sont associés)
- mettre en œuvre les mesures de gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement de la piste et du tarmac prévues par le PGEE de l'aéroport
- couvrir une partie de l'autoroute afin d'atténuer l'effet de coupure actuel, et réaliser sur l'espace ainsi gagné des activités et des espaces publics.

*Accès à l'aéroport par les différents modes de transports*

- prolonger le tramway Nations – Grand-Saconnex vers l'aéroport (cf. fiche B02)
- réaliser la « raquette » ferroviaire Cornavin – Genève-Aéroport (cf. fiche B01)
- réaliser les pistes cyclables à proximité de l'aéroport (PDAIG)
- mettre à jour le plan environnemental de Genève Aéroport
- améliorer la desserte TC longitudinale existante en assurant une progression optimale des véhicules (cf. fiche B02).

**Mandat de planification**

La confédération :

- élabore la fiche par objet PSIA pour l'aéroport de Genève.

Le canton :

- met en œuvre les grands projets de développement situés à proximité de l'aéroport en recherchant la meilleure réponse aux contraintes acoustiques ;
- met en œuvre les mesures nécessaires pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport ;
- participe à l'élaboration d'une fiche par objet PSIA pour l'aéroport de Genève.

Les communes :

- participent aux projets d'aménagement prévus à proximité de l'aéroport ;
- prennent en compte les contraintes de bruit dans leurs plans directeurs communaux.

Aéroport de Genève :

- met en œuvre les mesures prévues dans le plan directeur de l'aéroport, dans le respect des planifications sectorielles cantonales ;
- participe à l'élaboration d'une fiche par objet PSIA pour l'aéroport de Genève.

**Interaction avec d'autres fiches**

- A10** Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale
- A17** Mettre en œuvre les Grands Projets
- B01** Développer le réseau ferroviaire pour les transports de voyageurs
- B02** Renforcer le réseau TC structurant
- B03** Optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier
- B04** Mener une politique coordonnée du stationnement
- B05** Promouvoir la mobilité douce
- B07** Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine
- D01** Mettre en œuvre une politique durable de gestion des eaux

**ORGANISATION**

**Instances concernées**

Confédération :	DETEC (OFAC, ARE, OFT)
Canton :	Genève Aéroport, DU (OU), DIME (DGM, DGE)
Communes :	Versoix, Bellevue, Genthod, Vernier, Meyrin, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy
Autres :	État français, Communauté de communes du Pays de Gex
<b>Pilotage :</b>	Genève Aéroport pour les mesures liées à l'aéroport ; DU (OU) pour les infrastructures et les mesures d'urbanisation ; DIME (DGM) pour les infrastructures de transport

**AUTRES INDICATIONS**

**Bases légales**

- LA (loi fédérale sur l'aviation)
- OSIA (ordonnance sur l'infrastructure aéronautique)
- LAT (loi fédérale sur l'aménagement du territoire)
- LPE (loi fédérale sur la protection de l'environnement)
- OPB (ordonnance sur la protection contre le bruit) et son annexe 5 (teneur mai 2001)
- LaLAT (loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), art. 19 al. 6
- Loi cantonale du 10 juin 1993 sur l'Aéroport International de Genève (H 3 25)
- Concession d'exploitation du 31.05.2001 (octroyée par la Confédération à Genève Aéroport pour 50 ans)
- Courbes de bruit (état juin 2001) calculées par l'EMPA, sur mandat de l'OFAC

### Planification cadre

- *Plan directeur de l'aéroport 2007-2015*, AIG, 2007. Mise à jour régulière
- *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)*, OFAC, 2004

### Études de base / Références principales

- *Étude de base sur les secteurs exposés au bruit de l'aéroport*, DU (OU), 2012
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahier n°81-1, CRFG, 2011

### Fiche monitoring du plan directeur

–

## DOSSIER

### Problématique et enjeux

La qualité de l'accueil et des prestations de l'aéroport est un facteur indispensable à la vocation internationale de Genève. Le renforcement de son attractivité passe par une adaptation de ses infrastructures et par une meilleure intégration dans le réseau de transports. En outre, le fonctionnement de Genève Aéroport implique des effets sur le milieu environnant qu'il convient de gérer dans la durée.

#### *Accessibilité de l'aéroport par les différentes modes de transports*

En plus des développements de la desserte en transports collectifs prévus par l'État, Genève Aéroport a mis au point une stratégie visant à favoriser le transfert modal des passagers et du personnel vers les modes alternatifs. A l'horizon 2020, l'objectif est de faire passer à 45% la part des déplacements en transports publics ou non polluants (passagers + personnel) à destination de l'aéroport.

Ainsi, parallèlement au renforcement des infrastructures de transports prévues par les planifications cantonales (cf. fiche B01, B02, B05) différentes mesures seront mises en place par l'aéroport :

- mesures visant à favoriser l'utilisation des transports publics par le personnel de l'aéroport ;
- révision des conditions d'utilisation et d'attribution des abonnements de parking pour le personnel de l'aéroport.

Par ailleurs, le développement d'un réseau d'espaces publics dans le secteur du Jonc, reliant l'aéroport à la gare Cornavin permettra de créer un axe de mobilité douce entre ces deux interfaces de transport. Cette réalisation devra être coordonnée aux projets de valorisation des secteurs traversés, ainsi qu'aux projets et études de la couverture de l'autoroute.

#### *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)*

Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il définit pour chaque installation aéronautique le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales. Le PSIA constitue la référence en matière de planification, de constructions et d'exploitation d'un aéroport, en particulier pour l'établissement de la concession et du règlement d'exploitation.

Le PSIA est composé de deux volets :

- > la partie conceptionnelle présente les objectifs généraux (adoption par le Conseil fédéral en octobre 2000) ;
- > la partie « exigences et objectifs par installation » développe les fiches détaillées pour chaque aéroport. Les fiches par installation du PSIA définissent, de manière contraignante, les conditions générales de l'exploitation, le périmètre d'aéroport, l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacles, la protection de la nature et du paysage ainsi que l'équipement.

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA.

L'adoption de la fiche PSIA passe par la mise en place d'un protocole de coordination réunissant, les acteurs concernés : Confédération, canton, aéroport de Genève (cf. Démarche).

#### *Protection de l'air*

Genève Aéroport met en œuvre depuis 1997 un Système de management environnemental (SME) appliqué à l'ensemble des activités aéroportuaires. Le SME permet de fixer le cadre dans lequel s'inscrivent les actions de limitation et de diminution de l'impact des activités aéroportuaires sur l'environnement et de veiller à l'amélioration continue de la performance environnementale globale de l'aéroport. En parallèle de l'évaluation de la qualité de l'air sur le site, les principales mesures mises en œuvre sont des mesures d'incitation et de réduction des émissions de polluants liées aux services au sol, au trafic induit par les activités aéroportuaires, aux types d'avions se posant à Genève et à l'ensemble des infrastructures de l'aéroport. Une politique active de promotion et d'incitation à l'usage des transports publics et/ou non polluants est également mise en œuvre, afin d'accroître sensiblement le taux d'utilisation de ces modes de transport par le personnel des instances et sociétés implantées sur le site aéroportuaire, ainsi que par les passagers.

Plusieurs mesures inscrites dans le plan de mesures OPair sont conduites par Genève Aéroport :

- réduire la pollution de l'air liée aux activités aéroportuaires sur le tarmac ;
- augmenter le taux d'utilisation des modes de transports durables (TP et mobilité douce) par le personnel de l'aéroport et les passagers aériens ;
- réduire la pollution de l'air liée aux infrastructures (bâtiments, installations techniques liées aux bâtiments) ;
- inciter les compagnies aériennes à opérer sur Genève Aéroport avec leurs avions les moins polluants.

#### **Démarche**

##### **PSIA**

Le **protocole de coordination** constitue la base pour l'adaptation des fiches par installation du PSIA.

La coordination doit être fondée sur un partenariat entre les services fédéraux concernés, les services cantonaux compétents, et l'exploitant de l'aérodrome. Le résultat de ces travaux est consigné dans un protocole de coordination. Celui-ci ne représente pas un instrument à caractère juridiquement contraignant.