



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

**Projet pour la consultation des autorités et l'information et participation de la population,
15.11.2017**

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève

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

11.2017

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

**Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève
Projet pour la consultation des autorités et
l'information et participation de la population,
15.11.2017**

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 IIIC)

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 (*suit plus tard*)

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT (*suit plus tard*)

Introduction

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

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation (PSIA partie IIIC). 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 IIIC) 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 xx.yy.2017)

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 – Héliports	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
B5 – Héliports : adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
B5 – Héliports : abandon du projet d'héliport de Val Müstair (GR)	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
B5 – Héliports : suppression de l'héliport de Benken (SG)	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
B5 – Héliports : 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)	IIIB6a	27.06.2007

B6a – Places d'atterrissage en montagne : adaptation et suppression des fiches de la région Valais sud-est (VS-SE), PAM 1	IIIB1 – B7 – 31	21.10.2015
B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000
IIIC Objectifs et exigences concernant les installations		
Fiches par installation	série	
ZH Zürich	IIIC – ZH-1	26.06.2013
ZH Zürich (adaptation)	IIIC – ZH-1	18.09.2015
ZH Zürich (adaptation)	IIIC – ZH-1	23.08.2017
ZH Hausen am Albis	3 IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH Hausen am Albis (mise à jour)	11 IIIC – ZH-2	03.02.2016
ZH Speck-Fehraltorf	3 IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH Speck-Fehraltorf (adaptation)	10 IIIC – ZH-3	17.12.2014
ZH Hasenstrick	4 IIIC – ZH-4	02.11.2005
ZH Winterthur	9 IIIC – ZH-5	20.11.2013
BE Bern-Belp	4 IIIC – BE-1	30.01.2002
BE Bern-Belp (adaptation)	8 IIIC – BE-1	04.07.2012
BE Interlaken	3 IIIC – BE-2	18.08.2004
BE Interlaken (adaptation)	4 IIIC – BE-2	02.11.2005
BE Interlaken (mise à jour)	12 IIIC – BE-2	28.06.2017
BE Reichenbach	2 IIIC – BE-3	14.05.2003
BE Courtelary	4 IIIC – BE-4	02.11.2005
BE Courtelary (adaptation)	6 IIIC – BE-4	01.07.2009
BE Courtelary (mise à jour)	11 IIIC – BE-4	03.02.2016
BE Biel-Kappelen	4 IIIC – BE-5	02.11.2005
BE Biel-Kappelen (adaptation)	11 IIIC – BE-5	03.02.2016
BE Langenthal	4 IIIC – BE-6	02.11.2005
BE Langenthal (mise à jour)	11 IIIC – BE-6	03.02.2016
BE Saanen	5 IIIC – BE-7	07.12.2007
BE Saanen (mise à jour)	11 IIIC – BE-7	03.02.2016
BE St.Stephan	4 IIIC – BE-8	02.11.2005
BE Zweisimmen	5 IIIC – BE-9	07.12.2007
BE Zweisimmen (mise à jour)	9 IIIC – BE-9	20.11.2013
BE Thun	8 IIIC – BE-10	04.07.2012
BE Thun (mise à jour)	11 IIIC – BE-10	03.02.2016
BE Lauterbrunnen	12 IIIC – BE-11	28.06.2017
LU Triengen	5 IIIC – LU-1	07.12.2007
LU Triengen (mise à jour)	12 IIIC – LU-1	28.06.2017
LU Luzern-Beromünster	6 IIIC – LU-2	01.07.2009
UR Erstfeld	12 IIIC – UR-1	28.06.2017

SZ	Wangen-Lachen	11	IIIC – SZ-1	03.02.2016
GL	Mollis	12	IIIC – GL-1	28.06.2017
NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (mise à jour)	11	IIIC – FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
SO	Olten (mise à jour)	12	IIIC – SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		IIIC – BS/BL-1	15.05.2013
BL	Dittingen	10	IIIC – BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	IIIC – SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11	IIIC – SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	IIIC – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (adaptation)	10	IIIC – AG-1	17.12.2014
AG	Fricktal-Schupfart	4	IIIC – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (mise à jour)	9	IIIC – AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	IIIC – AG-4	17.12.2014
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (mise à jour)	11	IIIC – TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (mise à jour)	11	IIIC – TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (adaptation)	11	IIIC – TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	IIIC – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	IIIC – TI-4	17.12.2014
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (4 ^e adaptation)	11	IIIC – VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (adaptation)	10	IIIC – VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (adaptation)	12	IIIC – VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	IIIC – 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	xx.yy.2017
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	19
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 (2013–2016) : 188 758
 - max. 10 ans (2012) : 192 943
 - base de référence CB : 170 568 (2009)
 - Prévion de la demande 2030 (potentiel PSIA) : 236 000

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. 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.

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. 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. 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. 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. 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.			
D É C I S I O N S 1 Rôle et fonction de l'installation : 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).	P/CR • • • •	CC	IP

	P/CR	CC	IP
2 Conditions générales de l'exploitation : 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). 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. 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). L'objectif est de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030. 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</i>, CDO) sont favorisées. Il est envisagé d'étendre l'exploitation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00, conformément aux heures d'ouverture de l'aéroport. 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. 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. L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin de diminuer les retards des vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00.	• • • • • • • •		

	P/CR	CC	IP
3 Exposition au bruit : 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. 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. 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. 4 Documentation de l'exposition au bruit : 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.	• • • • • •	•	

	P/CR	CC	IP
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.	•		
5 Aire de limitation d'obstacles :			
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.		•	

	P/CR	CC	IP
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. 6 Périmètre d'aérodrome : Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations de l'aéroport. Il englobe les constructions et installations existantes nécessaires à l'exploitation ainsi que les extensions prévues 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 23 et 05 et d'une voie de circulation au nord qui mène au seuil de piste 05 [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.	• • • • • • •	•	

	P/CR	CC	IP
7 Protection de la nature et du paysage : 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. 1er 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. 8 Protection des eaux : 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.	• • • • • •		

	P/CR	CC	IP
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 avions et de déverglage des aires de mouvement et met en œuvre les processus les plus respectueux possibles de l'environnement compte tenu des impératifs de la sécurité. 9 Accessibilité terrestre de l'aéroport : 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.	• • • •		

	P/CR	CC	IP
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.	• • • • • •		

	P/CR	CC	IP
10 Protection de l'air : 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.	• • • •		
E X P L I C A T I O N S 1 Rôle et fonction de l'installation : 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. 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. 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.	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome:</i> Aéroport International de Genève, Case postale 100, 1215 Genève 15		

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 23 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 actuelles de descente continue (*Continuous Descent Operation*, CDO). 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.

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.

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. 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), 7600 mouvements durant la 1^{ère} heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3800 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), 8300 mouvements durant la 1^{ère} heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3300 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'OBP. 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 annuellement que si les conditions se sont sensiblement 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'événements 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 (coincide 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 05, de nouvelles sorties rapides pour l'aire Nord (pistes 05 et 23), des voies multiples d'entrée de piste ainsi qu'une voie de circulation au nord qui mène au seuil de piste 05. 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 (chaufferie et bâtiment ADIC) sont assujetties à l'ordonnance sur les accident majeurs (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 perpendiculairement à l'axe du Terminal T1 existant, au-dessus de l'autoroute, avec le développement d'un pôle d'activités (projet « Cointrin Vision »). La construction 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'exploitant 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 rétention 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 infrastructures secondaires ne sont pas exclues. A l'exception du projet « Cointrin Vision », l'ensemble des projets se trouve à l'intérieur du périmètre PSIA en catégorie « coordination réglée » (périmètre représenté en rouge sur la carte). Le projet « Cointrin Vision » nécessite encore la poursuite de la coordination entre les autorités et se trouve par conséquent à l'intérieur du périmètre PSIA en catégorie « coordination en cours » (périmètre représenté en orange sur la carte). Les décisions de l'Office fédéral des routes (OFROU) relatives à l'autorisation du projet « Cointrin Vision » au-dessus de l'autoroute demeurent réservées.

Bien qu'en partie à l'intérieur du périmètre PSIA, le bâtiment Palexpo et son extension (l'Arena et le niveau supérieur de la Halle 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 périmètre (secteur des feux d'approche) ainsi que les projets hôteliers/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 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 migrants :	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 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 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, 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-Casai, 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.

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'azot (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 NO_2 diminuent, bien que la limite OPair fixée à $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 NO_2 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 PM_{10} 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 PM_{10} de l'aéroport à prendre en compte pour 2030 sont estimées à 21.6 t. La contribution estimée de l'aéroport aux émissions de PM_{10} 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.

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.

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 ».

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

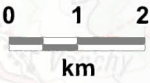
Aéroport national

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

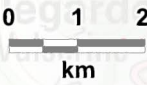
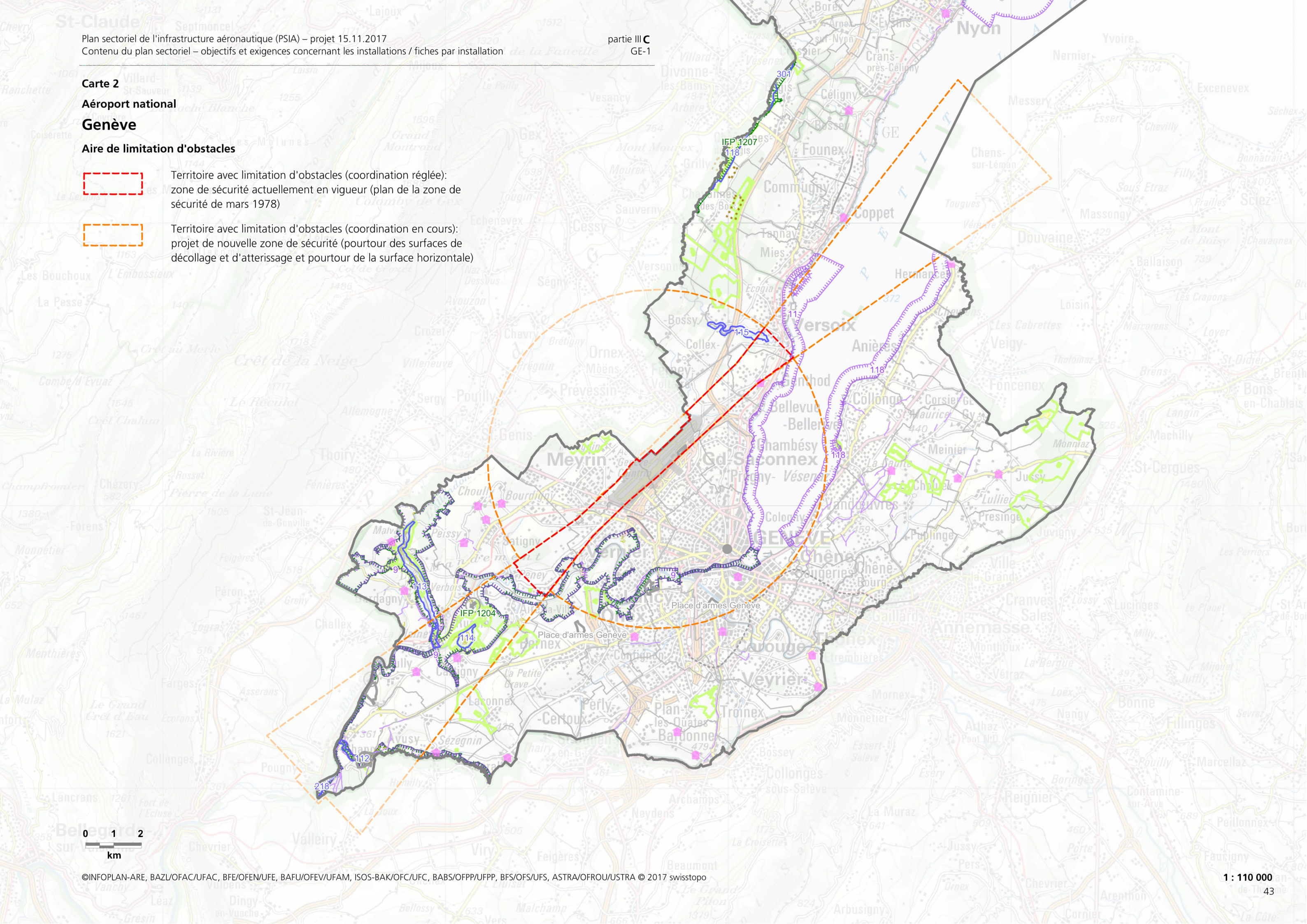
Aire de limitation d'obstacles



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)

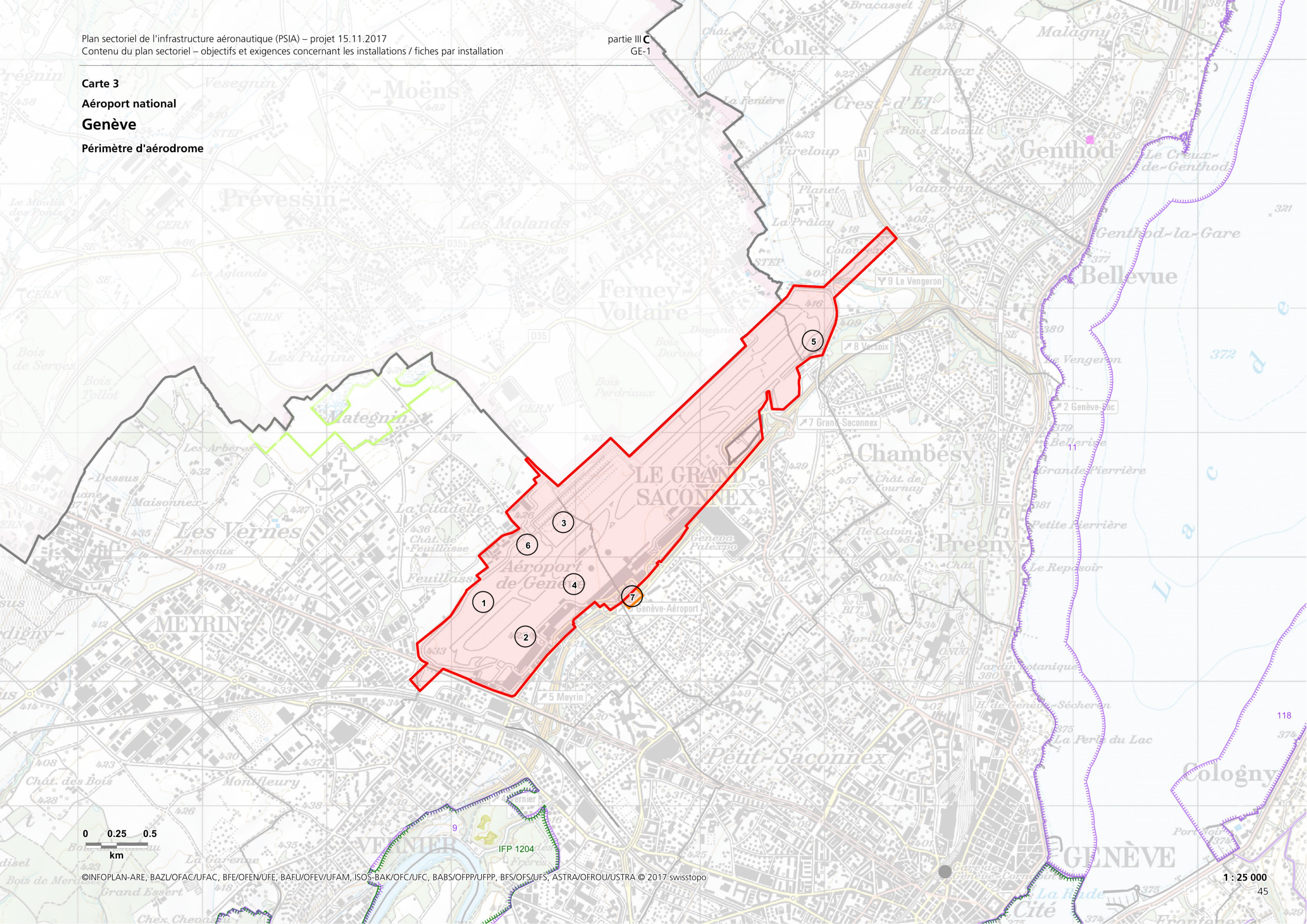


Carte 3

Aéroport national

Genève

Périmètre d'aérodrome



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

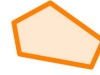
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

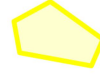
Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito



Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio



Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

...

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



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



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Infrastruktur Schifffahrt
infrastructure navigation
infrastruttura navigazione



Militär
militaire
militare



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrodotti

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 sovraregionale



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)

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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	• Coordination réglée CR • Coordination en cours CC • Information préalable IP	

Coordination réglée
CR

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:

- 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
CC

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:

- 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.