

OBJET :  
ENQUETE PUBLIQUE  
RELATIVE AU PLAN  
SECTORIEL DE  
L'INFRASTRUCTURE  
AERONAUTIQUE  
(PSIA) DE  
L'AEROPORT DE  
GENEVE : AVIS DU  
COMITE SYNDICAL

N° CS2017-70

Nombre de délégués  
titulaires  
en Exercice : 43  
Nombre de délégués  
Présents : 22  
Pouvoirs : 2

REPUBLIQUE FRANCAISE

Pôle métropolitain du Genevois français  
SIEGE : Clos Babuty, 27 avenue Jean Jaurès  
74100 AMBILLY

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU COMITE SYNDICAL

Séance du 14 décembre 2017

L'an deux mil dix-sept, le quatorze décembre à vingt heures, le Comité Syndical, dûment convoqué, s'est réuni à Archamps à la Communauté de communes du Genevois sous la présidence de Monsieur Jean DENAIS, Président,

Convocation du : 7 décembre 2017

Secrétaire de séance : Claude MANILLIER

Membres présents : 22

• Délégués titulaires :

M. Antoine BLOUIN – M. Michel BOUCHER – M. Gabriel DOUBLET – M. Christian DUPESSEY – M. Denis MAIRE – M. Hubert BERTRAND – M. Daniel RAPHOZ – M. Vincent SCATTOLIN – M. Jean DENAIS – M. Pierre FILLON – M. Claude MANILLIER – M. Jean NEURY – M. Christian PERRIOT – M. Claude BARBIER – M. Pierre-Jean CRASTES – M. Stéphane VALLI – M. Gilbert ALLARD – M. Marin GAILLARD – M. Jean-François CICLET

• Délégués suppléants :

M. Christian AEBISCHER, suppléant de M. Guillaume MATHELIER – M. Denis LINGLIN, suppléant de M. Patrice DUNAND – Mme Rose-Marie GERMAIN, suppléante de M. Patrick PERREARD

• Délégués représentés :

M. Etienne BLANC donne pouvoir à M. Vincent SCATTOLIN – M. Jean-Pierre MERMIN donne pouvoir à M. Stéphane VALLI

• Délégués excusés :

M. Bernard BOCCARD – M. Guillaume MATHELIER – Mme Muriel BENIER – M. Etienne BLANC – M. Christophe BOUVIER – Mme Aurélie CHARILLON –

**M. Patrice DUNAND**      **BONAZZI – M. Jean-Yves MORACCHINI – M. Jean-Pierre**  
 – **Mme Judith MERMIN –**  
**HEBERT –**  
**Mme Astrid BAUD-**  
**ROCHE – M. M. Serge SAVOINI – M. Sébastien MAURE - Christophe**  
**Dominique MAYET – M. Régis PETIT – M. Louis FAVRE**

## ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA) DE L'AEROPORT DE GENEVE : AVIS DU COMITE SYNDICAL

### Préambule

Le Pôle métropolitain du Genevois français est composé de huit intercommunalités, représentant 120 communes situées dans les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Le Genevois français constitue la partie française du Grand Genève, agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise. Le Pôle métropolitain représente ainsi ses membres dans le cadre des relations transfrontalières, notamment au sein du GLCT Grand Genève. Avec plus de 400 000 habitants, 116 000 emplois et 18 000 entreprises, le Genevois français est particulièrement dynamique et supporte une bonne partie de la croissance démographique du Grand Genève. Les domaines d'intervention prioritaires du Pôle métropolitain sont : la mobilité, l'aménagement du territoire, la transition énergétique, le développement économique.

### Contexte

La Confédération suisse mène actuellement une enquête publique relative au développement de l'aéroport de Genève Cointrin, à travers le « Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique » (PSIA).

Ce plan sectoriel est, pour tout ce qui touche à l'aménagement du territoire, l'instrument de planification de la Confédération pour l'aviation civile. Il fixe, à l'horizon 2030, les orientations stratégiques de développement de l'aéroport et définit de manière contraignante les conditions générales de l'exploitation, le périmètre de l'aéroport, l'équipement, l'exposition au bruit, l'aire de limitation des obstacles à la navigation aérienne ou la protection de la nature et du paysage.

A l'horizon 2030, le développement de l'aéroport prévoit d'atteindre 25 millions de passagers par an, soit 236 000 mouvements annuels.

L'ensemble des pièces du dossier sont consultables sous l'adresse suivante : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/securite/infrastructure/aerodromes/aerportsnationaux/aeroport-de-geneve/objectifs-du-psia.html>. Ils sont annexés au présent document.

### Processus d'élaboration et calendrier

Le processus d'élaboration de la fiche PSIA a démarré le 14 mars 2013, avec une version définitive du protocole de coordination (entre Confédération, Canton de Genève, aéroport de Genève, Skyguide et Canton de Vaud) datant du 12 juillet 2016.

L'enquête publique (pour particuliers et organisations) se déroule actuellement du 15 novembre 2017 au 08 janvier 2018. Une réunion publique a eu lieu le 30 novembre 2017.

La consultation des autorités aura, quant à elle, lieu jusqu'au 18 mars 2018. Pour la partie française, les autorités visées pour se prononcer lors de cette consultation sont les suivantes: les préfectures de l'Ain et de la Haute-Savoie, ainsi que les communes françaises suivantes : Challex, Chevry, Divonne-les-Bains, Echenevex, Excenevex, Farges, Ferney-Voltaire, Gex, Grilly, Ornex, Pougny, Prévessin-Moëns, Saint-Genis-Pouilly, Sauvagny, Segny, Versonnex, Vesancy, Chens-sur-Léman, Chevrier, Clarafond-Arcine, Messery, Nernier, Sciez, Valleiry, Vulbens, Viry, Yvoire.

L'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) révisera ensuite la fiche PSIA en fonction de l'évaluation des avis remis durant la procédure.

La fiche devrait être soumise au Conseil fédéral dans le courant du deuxième semestre 2018.

A noter que les partenaires français n'ont pas été impliqués dans le processus d'élaboration de la fiche PSIA et que les intercommunalités françaises et le Pôle métropolitain ne sont pas

formellement sollicités dans le cadre de la consultation des autorités. Les avis émis devront donc être portés au stade de l'enquête publique. La fiche PSIA met en valeur l'aéroport comme un « aéroport national », puisque sur sol suisse, cependant, les impacts sur le territoire français sont très importants au regard de sa localisation jouxtant la frontière.

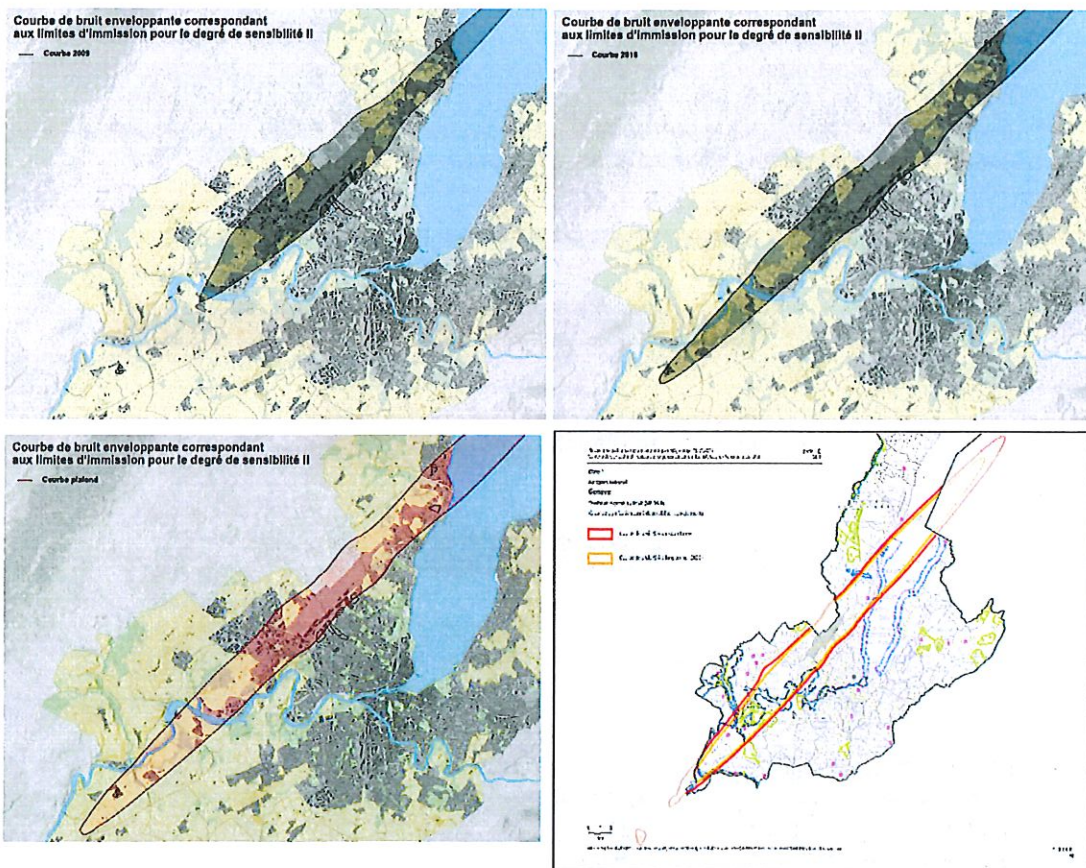
### Thématiques et impacts

#### Exposition au bruit

Si la courbe actuelle d'exposition au bruit n'est pas affichée dans la fiche PSIA, l'exposition au bruit a augmenté fortement entre 2009 et 2016. Elle augmentera encore jusqu'en 2019 pour atteindre une valeur a priori plafond. La fiche PSIA prévoit ainsi deux courbes d'exposition au bruit : l'une à moyen terme (atteinte a priori en 2019), l'autre à horizon 2030. Entre 2016 et 2019 le bruit devrait donc augmenter, avant d'être ensuite réduit à l'horizon 2030. Cette réduction devrait être obtenue, selon la fiche PSIA, grâce à un renouvellement de la flotte qui devrait permettre de meilleures performances, notamment acoustiques. Par ailleurs, trois vols longs courrier pourront être programmés durant les heures de nuits (22h-24h), occasionnant une nuisance sonore non compatible avec les standards de l'OMS.

Les impacts de cette nuisance sur les territoires voisins nécessitent des approfondissements, avec des mesures d'atténuation et/ou de compensation.

A noter qu'une redevance bruit est touchée par l'aéroport ainsi qu'une redevance additionnelle pour les décollages en heures de nuit. Ces redevances devraient permettre la mise en place de mesures compensatoires pour limiter cette nuisance sur l'entier du territoire concerné, y compris transfrontalier.

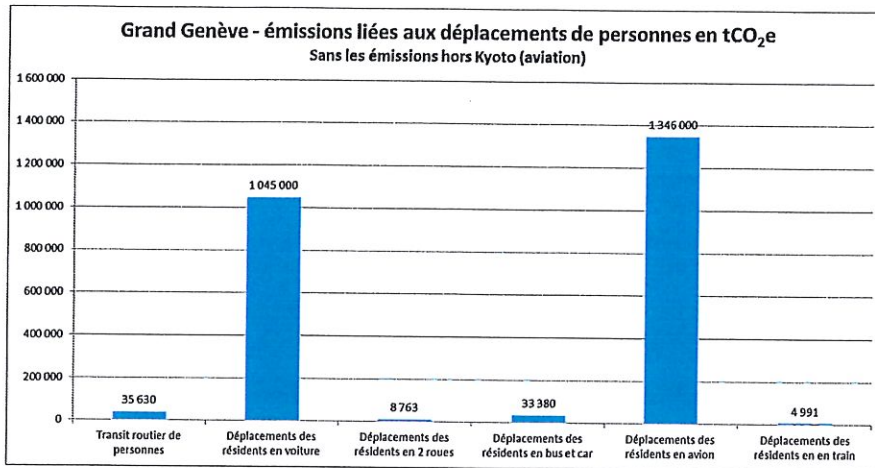


#### Qualité de l'air et changement climatique

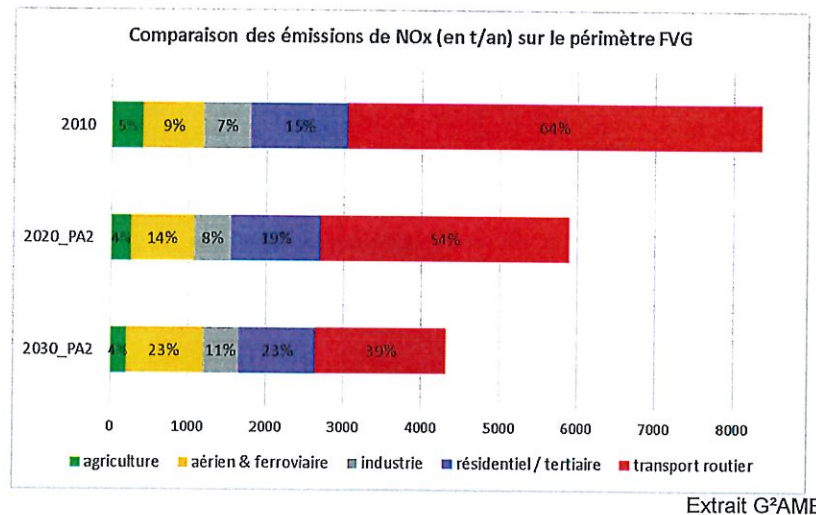
La fiche PSIA indique qu'« Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. ». Des efforts sont prévus en matière d'énergie pour les activités au sol (centrale de production photovoltaïque, Genilac, carburant alternatif, etc.) mais il n'y a aucune mesure

compensatoire pour la pollution liée aux émissions des avions, alors même que cette pollution concerne tous les habitants du Grand Genève.

Avec un total de 2 608 000 tCO<sub>2</sub>e, les déplacements de personnes représentent environ 26,2% du total du Bilan Carbone® du Grand Genève (réalisé selon les données 2012). On note la prépondérance des déplacements en avions qui comptent pour plus de 54% des émissions du poste.



Le modèle G<sup>2</sup>AME (modèle transfrontalier pour la qualité de l'air) a étudié l'impact du développement de l'aéroport sur la qualité de l'air. A l'horizon 2030, l'impact de l'activité aéroportuaire se renforce. En effet, les émissions de l'aéroport de Genève Cointrin en oxydes d'azotes (NO<sub>x</sub>), augmentent pour représenter 38% des émissions totales de NO<sub>x</sub>, soit 11 points de plus que le transport routier. Le transport aérien est la seule source à ne pas réduire ses émissions mais au contraire à les augmenter.



**Rappel méthodologique concernant la modélisation G<sup>2</sup>AME :**

Les émissions du transport aérien comprennent d'une part les aéronefs dans une couche limitée, par convention, à 3000 pieds (environ 900 mètres) selon le cycle LTO (décollage/atterrissage/au sol : émissions à l'échappement et usure (abrasion) des freins, pneus, pistes) et d'autre part les activités associées à l'aéroport : engins mobiles non routiers, APU, dégivrage des avions

Sont considérés dans l'inventaire G<sup>2</sup>AME :

- l'aéroport de Genève Cointrin : au regard des trajectoires de décollage/atterrissage, les émissions des aéronefs se produisant au-dessus du territoire français (en dessous de 900m) sont considérées comme négligeables
- l'aérodrome d'Annemasse : au regard de la taille de cet aérodrome et par manque d'information, seules les émissions des aéronefs sont évaluées.

## Infrastructures et périmètre de l'aéroport

Les nouvelles infrastructures se maintiennent dans le périmètre actuel de l'aéroport à l'exception du projet d'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute. En revanche, un certain nombre de projets sont prévus sur l'aile nord de l'aéroport (remplacement piste en herbe par aire de trafic, capacité pour les hélicoptères maintenue, construction d'un pavillon VIP). Ces projets ne font pas l'objet d'analyses d'impact particulières en termes d'exposition au bruit bien qu'ils concernent au premier chef le territoire français.

## Accessibilité terrestre

Le développement de l'aéroport se traduit par une augmentation des besoins en accessibilité terrestre tant pour les passagers que pour les employés.

Aujourd'hui, 385 000 véhicules/j sont recensés aux abords immédiats de l'aéroport, dont environ 40% sur le réseau autoroutier. L'offre globale en stationnement aux abords de l'aéroport est d'environ 20 000 places.

Le passage à 25 millions de passagers à l'horizon en 2030 (essentiellement en départ ou arrivée et non en transit aéroportuaire) implique une forte augmentation des déplacements liés à l'accès vers et depuis l'aéroport. Par ailleurs, avec la création de quelque 45 400 emplois dans le périmètre élargi de l'aéroport (étude Transitec – juin 2016), et la présence de 10 400 actifs supplémentaires, les déplacements liés aux employés vont s'accroître. A noter qu'aujourd'hui, ce sont 25% des employés de Genève aéroport qui habitent en France.

L'offre en matière de transports collectifs est aujourd'hui insuffisante. Par rapport à l'évolution de la fréquentation de l'aéroport durant ces deux dernières décennies, les infrastructures de transport « tous modes » desservant l'aéroport ont connu un développement relativement modeste.

L'aéroport International de Genève et le Canton de Genève ont prévu des mesures de mobilité à réaliser d'ici 2030. Certaines de ces mesures sont prévues dans le cadre des Projets d'Agglomération n°2 et n°3.

Sont listées les mesures suivantes :

- prolongement trams entre Meyrin-Cern et St Genis-Pouilly ainsi qu'entre Place des Nations et le parking P47 ;
- voie Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Blandonnet et la jonction autoroutière de Grand Saconnex ainsi que dans le tunnel de Ferney ; BHNS entre l'aéroport et la zone de Plan les Ouates ;
- prolongement de lignes de bus de part et d'autre de l'autoroute ;
- accroissement de l'amplitude horaire des bus ;
- développement de services de navettes ;
- requalification de l'avenue Louis Casai ;
- aménagement d'un axe fort pour les transports publics (TP) entre l'aéroport et Grand Saconnex ainsi qu'entre Gex et la Place des Nations ;
- itinéraire mobilité douce entre l'aéroport et le tunnel de Ferney ;
- construction de parkings d'échange bien desservis par les transports publics ou par des navettes pour desservir les secteurs périphériques de l'agglomération. La localisation de ces parkings (dans ou hors Canton de Genève n'est pas précisée).

Le développement de nouvelles mesures, au-delà de ce qui est prévu dans les Projets d'Agglomération n°2 et n°3, est absolument nécessaire, particulièrement à l'échelle transfrontalière. Il s'agit de faire face à la hausse de fréquentation des transports collectifs (60 à 120%) et à celle des tronçons routiers (+ 30 à + 50%). L'approche doit concerner tous les modes de déplacements et doit être conçue de part et d'autre de la frontière et sur les deux façades de l'aéroport, ceci afin d'éviter les congestions routières mais aussi pour limiter les émissions polluantes liées au trafic routier.

Au regard de l'attractivité de l'aéroport, tant pour ses fonctions aéroportuaires que pour ses fonctions d'employeurs, la desserte en transports publics doit être appréhendée à l'échelle transfrontalière du Grand Genève, pour tous ses secteurs : rive gauche, rive droite, porte sud de l'agglomération.

Le projet de « raquette ferroviaire » entre la gare de Cornavin et celle de l'aéroport de Genève, permettant un bouclage complet entre les deux gares, pourrait davantage être mis en avant. Ce projet est structurant pour toute la rive droite du Lac, Pays de Gex compris.

### Économie

Ce chapitre n'est pas abordé dans la fiche PSIA, cependant il s'agit d'une thématique importante pour le Genevois français. Voici quelques données brutes : La valeur ajoutée directe de l'ensemble des activités de l'aéroport s'élève à 1'545 millions CHF en 2012 (3,2% du PIB genevois). En termes d'emplois, l'aéroport de Genève représente 8'990 ETP (3,6% du total cantonal). L'impact indirect et induit de l'aéroport de Genève conduit à une valeur ajoutée supplémentaire de 1'612 millions CHF dans le reste de l'économie genevoise et de 10'980 ETP. En additionnant les impacts directs, indirects et induits, on aboutit à une valeur globale de l'ensemble des activités de l'aéroport de 3'157 millions CHF (environ 6% de la valeur ajoutée cantonale), correspondant à 19'970 ETP, soit environ le double de l'impact direct initial et 8% des ETP cantonaux. Le multiplicateur final de l'emploi, qui est égal à 2,2, implique ainsi qu'à chaque emploi à l'aéroport correspond 1,2 emplois supplémentaires dans le reste de l'économie genevoise ; au niveau de l'économie régionale (VD et France voisine), l'ensemble des activités de l'aéroport génère une valeur ajoutée supplémentaire de 137 millions CHF et 1'210 ETP sont générés. En réunion publique du 30 novembre 2017, le chiffre de 7,2 milliards de valeur ajoutée a été annoncé.

Au regard du caractère structurant de l'Aéroport pour toute la région transfrontalière, sa stratégie de développement économique, ses activités directes et indirectes doivent faire l'objet d'un travail partenarial approfondi. Devant un tel développement projeté à l'horizon 2030, la recherche d'un bon équilibre entre nuisances, mesures correctrices, mécanismes de compensation et retombées positives doit faire l'objet d'un dialogue permanent et d'un accord transfrontalier à l'échelle du Grand Genève.

La Communauté de communes du Pays de Gex promeut 4 axes de développement prioritaires pour la stratégie de développement économique « Cercle de l'innovation ». Les activités aéroportuaires sont l'un de ces axes. Au regard des perspectives de croissance et des difficultés de recrutement déjà constatées actuellement, plusieurs formations pourraient être développées en lien avec la plateforme aéroportuaire. En effet, le développement de l'aéroport pourrait générer des coopérations transfrontalières en matière de formation. La Communauté de communes du Pays de Gex développe la cité internationale des savoirs et l'on pourrait imaginer le développement de formations telles que les exemples suivants : métiers administratifs (acheteur, contrôleur de gestion...), métiers aéronautiques (contrôleur aérien, mécanicien, maintenance, équipages de cabines...), métiers du commerce et de la distribution (cuisinier, réceptionniste, agent catering...), métiers de l'environnement (acousticien, jardinier, technicien d'environnement...), métiers de l'exploitation (agent de nettoyage, agent de piste...), métiers du fret et de la logistique, métiers de la sécurité, métiers techniques, métiers du tourisme... Il n'existe pas de structure de formation spécialisée dans ce domaine sur le territoire. La mise en place de partenariats, avec les structures existantes d'Auvergne Rhône-Alpes et de Suisse, pourrait constituer une amorce à partir de projets bien identifiés.

Enfin, les acteurs français sont attachés au maintien du secteur France de l'aéroport. Il serait intéressant d'avoir une stratégie économique conjointe et des partenariats sur ce sujet.

### **Plan d'investissement lié au développement de l'aéroport**

Genève aéroport a investi 450 millions de CHF sur les 5 dernières années. L'investissement de Genève aéroport pour le projet 2030 est le suivant : 524 Millions CHF pour les passagers (terminal, salles d'embarquement, tri contrôle des bagages), + 295,7 millions CHF pour les aéronefs (aires de stationnement, piste et voies) + 46 millions CHF pour les infrastructures de bases (chaufferie GENILAC, etc.). Soit un total de 865,7 millions de CHF d'ici 2030. Ce plan d'investissement est majeur. Toutefois, il ne prévoit pas de mesures compensatoires liées aux nuisances induites par l'activité : ni pour le bruit, ni pour la qualité de l'air, ni pour l'accessibilité terrestre.

### **Avis du Pôle métropolitain**

L'aéroport international de Genève apparaît tout au long de la fiche PSIA comme un « aéroport national ». Il s'agit bien sûr d'un aéroport sur sol suisse, mais cette unique qualification nie son envergure éminemment internationale comme l'indique son nom, et occulte sa localisation en

proximité immédiate de la frontière française, ainsi que la présence d'un secteur France au sein même de l'aéroport. Si cet aéroport était sur sol français, il s'agirait (avec la prévision de 25 millions de passagers) du 3<sup>ème</sup> aéroport français, après Paris Charles de Gaulle et Paris Orly. Il s'agit donc bien évidemment d'un aéroport dont les impacts ne sont pas seulement suisses, mais également français.

Le développement de l'aéroport international de Genève a un fort impact sur notre agglomération transfrontalière : si l'intérêt économique de cet équipement est évident à l'échelle transfrontalière, il joue un rôle essentiel sur l'aménagement du territoire (dimensions urbaines, mobilité et accessibilité) et emporte des problématiques environnementales fortes (exposition au bruit, qualité de l'air). La croissance du trafic aérien de l'aéroport genevois suscite des préoccupations de plus en plus vives de la part des communes riveraines et situées sous les couloirs d'approche (nuisances sonores, qualité de l'air, risques liés à un survol de zones urbanisées par un trafic aérien dense), mais aussi des territoires plus éloignés qui sont concernés par les déplacements liés à l'accessibilité de l'aéroport et qui sont également impactés par les pollutions directes et indirectes. Le cadre de vie du Grand Genève est un atout qu'il est essentiel de préserver.

Au regard des nuisances engendrées sur sol français (pollution de l'air, bruit, trafic routier), mais aussi des coopérations économiques potentielles, le Pôle métropolitain du Genevois français souhaiterait insister sur les six points suivants :

**1. Concernant la gouvernance :** Compte tenu des perspectives à l'horizon 2030, il est indispensable que les collectivités locales françaises et les instances de coopération transfrontalière soient réellement associées au projet de développement de l'aéroport : la configuration du territoire fait peser nombre de nuisances et de contraintes sur le périmètre du Genevois français. Nous regrettons qu'il n'y ait pas eu de concertation dans la phase d'élaboration de la fiche PSIA avec les territoires français voisins, notamment les intercommunalités et le Pôle métropolitain du Genevois français qui sont directement concernés, ou bien dans le cadre du Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) Grand Genève, ou encore avec les associations françaises. Nous souhaitons, qu'à défaut, une association soit mise en place le plus rapidement possible, à travers les Périmètres d'Aménagement Coordinés d'Agglomération (PACA) Genève-St Genis-Gex et Chablais mais aussi à travers les instances de coopération du GLCT et du Comité Régional Franco-Genevois (CRFG). Nous demandons la mise en place d'une gouvernance transfrontalière pérenne pour ce dossier aéroportuaire.

**2. Concernant la qualité de l'air :** des efforts sont faits pour limiter la pollution de l'aéroport en tant qu'équipement, ils sont cependant insuffisants. En effet, il est absolument nécessaire de programmer des mesures compensatoires relatives aux importantes émissions des aéronefs, selon le principe de pollueur-payeur. Les externalités négatives liées à l'activité de l'aéroport international de Genève doivent pouvoir être compensées par un mécanisme financier lié à cette activité. Ces mesures compensatoires doivent permettre de financer sur le territoire du Grand Genève le développement d'infrastructures et de services de mobilité durable ainsi que le développement des énergies renouvelables, proportionnellement aux pollutions émises par les aéronefs. Ces mesures devraient également se matérialiser à travers des participations aux contrats corridors ou contrats verts et bleus du Grand Genève, à l'exemple de l'ATMB.

La mise en place de mesures compensatoires est un impératif pour ne pas détériorer la qualité de l'air dans le Grand Genève et ne pas porter atteinte à la santé et à la qualité de vie de ses habitants. Cela rentre également dans les objectifs du Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030.

**3. Concernant le bruit :** selon le même principe que pour la qualité de l'air, des mesures compensatoires doivent être mises en place pour le bruit, afin d'en limiter les impacts. Les redevances relatives au bruit devraient être entièrement dédiées à ces mesures d'atténuation et de compensation, pour toutes les communes impactées par cette nuisance, qu'elles soient suisses ou françaises.

**4. Concernant la protection des eaux :** la fiche PSIA appelle à une forte coordination transfrontalière concernant d'éventuels projets de puits d'exploitation d'eau potable en France, qui pourraient avoir un lien avec l'exploitation de l'aéroport. Il est indiqué qu'une délimitation d'une zone de protection des eaux souterraines devrait être établie, interdisant notamment les

sondes géothermiques. Cette question impose, elle aussi, une très forte coordination transfrontalière avec les différentes autorités compétentes, françaises et suisses.

**5. Concernant la mobilité :** les mesures proposées pour permettre une meilleure accessibilité terrestre sont issues du Projet d'agglomération n°2 et du Projet d'agglomération n°3. Elles sont cependant insuffisantes à l'horizon 2030 pour supporter l'accroissement des flux générés par le développement de l'aéroport. Le développement de nouvelles mesures, au-delà de ce qui est prévu dans les Projets d'agglomération n°2 et n°3 est donc absolument nécessaire pour faire face à la hausse de fréquentation des transports collectifs (60 à 120%) et à celle des tronçons routiers (+ 30 à + 50%). Elle doit passer par de nouvelles mesures, indispensable au bon fonctionnement de l'aéroport :

*En améliorant l'accessibilité tous modes au secteur aéroportuaire :*

- Transports collectifs y compris transfrontaliers : cadences, vitesse commerciale, nouvelles lignes, besoin d'infrastructures lourdes, raquette ferroviaire, etc.
- Trafic automobile : desserte des différents pôles, voies réservées covoiturage.
- Mobilité douce : continuité des itinéraires et services adaptés (vélos stations).

*En adaptant l'offre de stationnement aux nouveaux besoins :*

- Localisation de P+R côté français notamment sur les secteurs d'Archamps/Neydens et de Ferney, ou encore de Thonon Agglo, connecté à des réseau de bus performants.

*En développant les services à la mobilité :*

- Une meilleure information aux usagers : avec la nécessité d'une plateforme numérique rassemblant les offres privées et public en matière de mobilité, afin de limiter l'usage de la voiture individuelle.
- Une billettique intégrée, vers et à partir de l'aéroport en direction de la France. Aujourd'hui, les passagers qui atterrissent à l'aéroport de Genève se voient offrir un ticket Tout Genève permettant d'utiliser les TC sur le périmètre du canton de Genève. En revanche, il n'y a pas de système équivalent pour les usagers franchissant la frontière (UNIRESO), ni pour ceux qui se rendent à l'aéroport, en départ. Une plateforme numérique adaptée et souhaitable.
- Le développement du covoiturage auprès du personnel de l'aéroport.

Pour que le développement de l'aéroport ne devienne pas une importante source de flux routiers et donc une nuisance pour le Genevois français mais aussi pour le Canton de Genève, il est indispensable de développer une offre transfrontalière réelle et efficace qui permette une accessibilité terrestre à l'aéroport favorisant au maximum l'usage des transports en commun, des modes doux ou bien du covoiturage. Pour réaliser ces mesures, une participation financière des différentes autorités suisses et françaises concernées est nécessaire. Il s'agit également de mesures à mettre en place pour limiter les pollutions atmosphériques.

**6. Concernant l'économie :** une coopération accrue entre l'aéroport international de Genève et la Communauté de communes du Pays de Gex permettrait, dans une logique gagnant – gagnant de développer des compétences localement, en lien avec les créations d'emplois liées au développement de l'aéroport.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité, Monsieur Vincent SCATTOLIN ayant la procuration de Monsieur Etienne BLANC et ne prenant pas part au vote,

- **APPROUVE** l'avis tel qu'émis ci-dessus ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président du Pôle métropolitain du Genevois français à transmettre cet avis aux autorités compétentes, notamment, dans le cadre de l'enquête publique PSIA.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte transmis en Préfecture d'Annecy le **21 DEC. 2017**

Publié ou notifié le

**21 DEC. 2017**

Le Président,  
Jean DENAIS

