



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des infrastructures
Secrétariat général

GS / UVEK

17. DEZ. 2019

Nr.

DI - SG
Case postale 3918
1211 Genève 3

Département fédéral de l'environnement,
Des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Nos refs: LCH/imp/ažh

Genève, le 16 décembre 2019

Concerne : mise à l'enquête publique du dossier de mise en œuvre du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Transmission des courriers de détermination concernant le dossier.

Madame la Conseillère fédérale,
Chère Madame,

Le Département des Infrastructures (DI) vous présente ses compliments

et vous fait parvenir en annexe les documents directement reçus par son secrétariat relatifs à l'enquête publique du dossier de mise en œuvre du PSIA pour l'Aéroport international de Genève (AIG).

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la conseillère fédérale, chère Madame, l'expression de notre haute considération.

Secrétariat Général du DI



DI - SG Reçu le 16 DEC. 2019 I
CC
Resp Lch

604491 - 2019

Département des infrastructures
Secrétariat général
Madame Léonie CHEVRET
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
Case postale 3918
1211 Genève 3

N/réf : 4.022_/bsa

Le Grand-Saconnex, le 10 décembre 2019

**Résolution liée à l'enquête publique – Aéroport International de Genève (AIG)
Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas,
procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste
et utilisation densifiée de postes de stationnement, fixation du nouveau bruit admissible**

Madame,

Nous vous remettons en annexe la résolution du Conseil municipal de la Ville du Grand-Saconnex, votée lors de sa séance du 2 décembre dernier, concernant les procédures fédérales pour la mise en œuvre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Nous vous en souhaitons bonne réception et vous prions de recevoir, Madame, nos respectueuses salutations.

Jean-Marc COMTE
Maire

N.b. : - Un courrier identique et ses annexes sont adressés à l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexes : - Résolution relative au lancement des procédures fédérales pour la mise en œuvre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (02.12.2019) ;
- Résolution relative au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) prise de position sur le projet de fiche PSIA (partie IIIC) de l'Aéroport International de Genève (19.02.2018).

Ville du Grand-Saconnex



Législature 2015-2020

Point 9.1

Séance du Conseil municipal du 2 décembre 2019

RESOLUTION RELATIVE AU LANCEMENT DES PROCEDURES FEDERALES POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA)

Considérant :

- La résolution du 19 février 2018 relative au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), la prise de position sur le projet de fiche PSIA (partie III C) de l'aéroport de Genève, que nous joignons dans son intégralité à la présente résolution ;
- L'enquête publique de l'Aéroport de Genève (AIG), allant du 18 septembre au 17 octobre 2019, relative à la procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas, la procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste, l'utilisation densifiée de postes de stationnement et la fixation du nouveau bruit admissible ;
- Le courrier du Département du territoire et du Département des infrastructures du 3 septembre 2019, informant les communes à faire valoir leurs droits par voie d'opposition, ainsi que leurs remarques dans un délai de 3 mois, sur l'engagement des procédures de mises en œuvre du PSIA visant à mettre à jour le bruit admissible au sens de l'article 37a OPB, utilisé pour les procédures cantonales d'autorisations de construire et d'aménagement du territoire ;
- La lettre du Conseil administratif du 10 octobre 2019 formant opposition à l'enquête publique ;
- Les observations ci-dessous :

Fixation du bruit admissible – bruit du trafic aérien selon l'annexe 5 OPB

- Le scénario sur lequel sont basées les courbes de bruit table sur une hypothèse de 206'830 mouvements. Les mouvements les plus pénalisants pour respecter la courbe de bruit à moyen terme inscrite dans la fiche PSIA sont les mouvements de décollage après 22h00. C'est pourquoi plusieurs mesures opérationnelles (notamment un système de quotas) sont prévues pour diminuer les décollages retardés.

- La pièce 09 « Scénario du calcul du bruit du trafic aérien » montre que l'effort consenti par l'aéroport paraît modeste par rapport au nombre de mouvements. Le nombre de décollages après 22h00 ne diminue que de 16% et celui des atterrissages que de 6% (cumul des heures N1 et N2). Il subsiste plus de 11'000 mouvements par an après 22h00, ce qui constitue une cause d'effets néfastes sur la santé de la population.
- La courbe du bruit admissible entérine donc un nombre important de décollages pendant la période nocturne, sans prendre en compte les atterrissages, source de nuisances supplémentaires venant se rajouter à celles des décollages. Nous relevons que les atterrissages constituent également une gêne considérable et qu'ils représentent 5.4 fois plus de mouvements que les décollages.
- Nous demandons l'intégration des atterrissages dans la fixation du bruit admissible.

Fixation du système de quotas

- Afin d'une part de respecter la courbe à moyen terme 2022 et d'autre part, de tendre vers la courbe cible 2030, l'Aéroport propose l'instauration d'un système de quotas. Ce système est basé sur l'octroi aux compagnies aériennes de la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit pour gérer les décollages en retard, après 22h00. Ce volume tient compte du nombre de mouvements attribué à chaque compagnie et du type d'avion.
- La pièce 06 « Système de quotas » précise qu'« en principe, si les opérateurs d'aéronefs volent selon l'horaire planifié, ils n'auront pas besoin d'utiliser des quotas bruits étant donné qu'il n'y a pas de vols planifiés au départ après 22h00 – sous réserve d'éventuels vols long-courriers (p.6) ». Par ailleurs, les opérateurs disposant d'un quota et souhaitant opérer après 22h00 devront effectuer une demande à Genève Aéroport pour une autorisation préalable. Celle-ci sera automatiquement accordée par le biais d'un outil informatique (p.9). Si l'opérateur ne dispose plus de quotas, « (il) ne pourra opérer le vol que moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive (p.10) ».

Ce système appelle donc les remarques suivantes :

- Il n'est pas admissible que le système de quotas entérine plus de 1'500 décollages après 22h00. De plus, nous demandons que le système de quotas soit appliqué autant sur les atterrissages que sur les décollages.
- L'octroi d'une autorisation d'opérer lorsqu'on dispose de quotas ne semble ni incitatif ni dissuasif pour limiter les décollages en retard.
- Après épuisement des quotas attribués pour les décollages, la redevance qui sera perçue est décrite comme « incitative ». Nous demandons d'une part que le système de redevance soit appliqué également aux atterrissages. D'autre part, nous estimons que la redevance devrait être dissuasive, doutant que la seule incitation soit suffisante.
- Il est mentionné que le montant de la redevance sera déterminé en accord avec les compagnies aériennes. Il est possible que les compagnies ne soient pas d'accord d'accepter

une redevance trop élevée. Le document de l'AIG entrevoit d'ailleurs cette possibilité, puisqu'il est mentionné que « si un accord n'est pas trouvé avec les compagnies aériennes sur les montants de redevance en adéquation avec le but poursuivi (...), l'exploitant devra mettre en œuvre d'autres mesures plus restrictives afin de se conformer au cadre réglementaire (p.11) ». Nous demandons que le montant de la redevance soit déterminé à l'avance et connu de tous.

Au regard de la politique d'aménagement du territoire

- Au vu des nouvelles courbes de bruit et de manière solidaire avec les propriétaires des différentes communes de la rive droite du lac, nous déplorons la perte de valeur foncière de nos propriétés et demandons à l'AIG qu'il mette tout en œuvre pour minimiser le bruit au sol et en l'air, voir qu'il mette en place une procédure d'indemnisation en plus de son programme d'insonorisation.

Au regard des politiques climatiques

- Dans les circonstances actuelles, le concept de nuisances doit être étendu au rôle concret que joue l'augmentation du trafic aérien dans le changement climatique.
- Il faut relever une absence de pesée d'intérêts par rapport à la politique climatique de la Confédération et du canton de Genève. En effet, le développement de l'activité aéroportuaire tel qu'envisagé réduit considérablement les efforts entrepris par les communes et le canton dans la diminution des gaz à effet de serre. L'Aéroport International de Genève est l'un des principaux contributeurs d'émission de gaz à effet de serre.
- Nous relevons certes que l'Aéroport International de Genève consent à des efforts pour diminuer les nuisances. Ceux-ci portent toutefois principalement sur le respect des horaires pour les vols retardés après 22h00. Au regard de leur importance, l'effort de diminution des retards paraît modeste.
- Nous émettons une réserve sur les autres mesures opérationnelles faisant l'objet de la présente procédure, en particulier la nouvelle sortie rapide de piste (piste 04) et l'utilisation densifiée de postes de stationnement. En effet, ses mesures doivent servir à protéger la population des nuisances qu'engendre l'aéroport et non pas à favoriser le développement de mouvements supplémentaires.

Nous demandons donc :

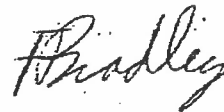
- Que le trafic aéronautique, incluant les décollages et les atterrissages, soit contenu de façon à respecter les engagements pris par la Suisse au niveau international, ainsi que les engagements pris à Genève dans le cadre du Plan climat et de la motion 2520-A, appelant à la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, ainsi que la neutralité carbone d'ici 2050.

Sur proposition du Conseil administratif

LE CONSEIL MUNICIPAL
décide

par 23 « oui » et 2 abstentions,

d'approuver la présente résolution.



Francisco BRADLEY
Président du Conseil Municipal

Annexe :

- Résolution du 19 février 2018, relative au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) prise de position sur le projet de fiche PSIA (partie III C) de l'aéroport de Genève.

COPIE

Ville du Grand-Saconnex



Législature 2015-2020

Point 9.1

Séance du Conseil municipal du 19 février 2018

**RÉSOLUTION RELATIVE AU PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA)
PRISE DE POSITION SUR LE PROJET DE FICHE PSIA (PARTIE IIIC) DE L'AÉROPORT DE GENÈVE**

Considérant :

- l'enquête publique relative au projet de fiche PSIA de l'aéroport de Genève allant du 22 novembre 2017 au 8 janvier 2018 ;
- le courrier du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 14 novembre 2017, invitant les communes à se prononcer d'ici le 16 mars 2018 sur le projet de fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève ;
- les observations ci-dessous :

Situation de la Commune du Grand-Saconnex par rapport à l'aéroport de Genève

La commune du Grand-Saconnex est en grande partie située latéralement à la piste de l'aéroport et accueille nombre d'infrastructures permettant de transporter les passagers et le fret. Même si une bonne portion de son territoire ne se trouve pas à l'intérieur des courbes de bruit, qui rappelons-le correspondent à des seuils où le bruit est insupportable, l'entier de la commune est soumis à un bruit conséquent.

Le trafic automobile induit par les activités de l'aéroport, ajouté au trafic régulier de l'agglomération, se trouve déjà à la limite de ce qui est tolérable. La pression sur les places de parking plus ou moins sauvage est également importante. Le coup de frein apporté récemment par la Confédération au projet d'agglomération 3 rend peu crédible le développement d'infrastructures supplémentaires de transport en commun (train ou tram) à l'horizon 2030.

La pollution de l'air sur une bonne partie de la commune ne respecte pas les normes en vigueur, notamment en termes d'oxydes d'azote (NOx). Le trafic d'apport à l'aéroport ajouté au trafic de passage (pénétrantes, autoroute, etc.), et surtout les mouvements d'avion eux-

mêmes sont responsables de cet état de fait. Les projections montrent que les mouvements d'avion domineront la pollution de l'air à proximité de l'aéroport à l'horizon 2030.

Il convient de ne pas passer sous silence les fortes odeurs de kérosène qui happent souvent la commune, plus particulièrement dans les situations d'inversion de température.

Enfin, le territoire de la commune est fortement urbanisé, ce sont 12'000 habitants qui sont touchés par ces nuisances. D'autres projets de construction sont déjà fort avancés (place de Carantec, Susette, Marronniers). La population potentiellement affectée par les nuisances aéroportuaires augmentera encore de quelques milliers d'habitants à court et moyen terme.

Respecter les lois, la Constitution et les engagements internationaux

- La « Stratégie pour le développement durable 2016-2019 » de la Confédération demande que les trois piliers du développement – environnement, social et économie – soient mis en œuvre de façon équilibrée. Force est de constater que le PSIA subordonne les volets environnementaux et sociaux à l'économie, ce qui est inacceptable.
- L'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).
- La Constitution genevoise contient un article sur le développement durable (art. 10) qui demande cet équilibre et donne le droit à un environnement sain (art. 19).
- La Confédération a ratifié en novembre 2017 l'accord de Paris sur le climat qui demande une forte réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Demandes de modification de la fiche PSIA

En accord avec les prises de position du Groupement des Communes de la Rive Droite du Lac, les demandes formulées ici concernent plus spécifiquement la Commune du Grand-Saconnex.

Qualité de l'air (Décisions, chap. 10 : Protection de l'air)

Le contenu de la fiche « 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 » est inacceptable. Les dépassements ne doivent pas être tolérés et la décision doit être contraignante et sans dérogation possible.

La pollution de l'air dans le secteur de l'aéroport doit être suivie, par des mesures continues, avec des objectifs contraignants permettant de respecter les ordonnances dans les meilleurs délais. Les communes riveraines doivent être informées des résultats de ces mesures.

Bruit (Décisions, chap. 3 : Exposition au bruit)

Les méthodes permettant de calculer les courbes de bruit (courbe 2019, courbe à moyen terme, courbe à long terme) doivent être explicitées et partagées avec les communes touchées. Considérant les effets de réflexion du bruit sur les constructions, une attention particulière devra être apportée au calcul des courbes de bruit latéralement à la piste.

Les plans de développement prendront en compte les courbes maximales prévues en 2019. Une courbe plus fine ne pourra être validée que lorsque l'aéroport aura démontré que des mesures d'adaptation des types d'avion et d'horaires auront été réellement mises en place. La démonstration utilisera des modèles de bruit et des mesures ponctuelles. Une fois une nouvelle courbe de bruit validée, l'aéroport sera tenu de la respecter de façon contraignante.

En termes d'aménagement du territoire, l'impact des courbes de bruit sur la valeur foncière de propriété doit être évalué et, le cas échéant, compensé.

Trop d'hélicoptères survolent la commune à basse altitude. Nous demandons qu'ils respectent les trajectoires et les altitudes prescrites.

Bruit (Décisions, chap. 2 : Conditions générales de l'exploitation)

Les standards internationaux pour la santé établis par l'OMS, préconisent un minimum de 8 heures de repos nocturne pour assurer un sommeil réparateur. Les bruits nocturnes ne perturbent pas seulement les cycles de repos, empêchant d'atteindre le sommeil profond, mais aussi les fluctuations fines de la vigilance et le système cardiovasculaire. Les conséquences d'un sommeil perturbé ont un impact négatif sérieux sur la santé des personnes exposées.

Nous demandons un respect strict des heures de couvre-feu de 22h00 à 06h00 pour les décollages et de 23h00 à 06h00 pour les atterrissages. Les vols long-courriers devront également respecter ces créneaux.

Climat (Décisions, chap. 2 : Conditions générales de l'exploitation)

Seules des mesures locales sont prises en compte dans la fiche PSIA. Il faut toutefois être conscient du fait que la plus grande partie du carburant est consommée en dehors du périmètre aéroportuaire. La Suisse a signé les accords de Paris et est ainsi engagée à réduire ses émissions provenant des énergies fossiles. Même en prenant en compte une diminution de la consommation unitaire de l'ordre de 10% par 10 ans, une augmentation du trafic de 40% conduira à un bilan carbone largement déficitaire. Nous demandons donc que l'augmentation du trafic aérien et routier soit contenue de façon à pouvoir respecter les engagements pris par la Suisse.

Considérations générales

Il ne sera pas possible de respecter les demandes qui précèdent sur la qualité de l'air, le bruit ou le climat uniquement par des mesures techniques et la gestion des horaires. Il est nécessaire de contenir l'augmentation du nombre de vols à des niveaux inférieurs à ceux proposés dans l'étude Intraplan. Sans préjudice l'économie du bassin de chalandise de l'aéroport, toutes sortes de mesures devraient permettre de contenir cette évolution. On peut mentionner des taxes plus élevées qui permettraient de couvrir en partie les coûts externes du trafic aérien, une politique du personnel (y compris les sous-traitants) respectant les minima syndicaux, une collaboration accrue avec l'aéroport de Lyon St-Exupéry.

Les coûts de santé liés à un fort développement de l'aéroport ont été estimés dans l'étude EIS mandatée par le Conseil d'Etat genevois et l'association transfrontalière des communes riveraines de Genève aéroport (ATCR). Même s'il convient de ne pas considérer ce problème sur son seul aspect financier, une augmentation des coûts de santé de l'ordre de 15% doit malheureusement être prise en compte.

Nous demandons que les coûts externes, en termes de santé publique, d'adaptation au changement climatique, de manque à gagner pour les commerces de proximité, d'aménagement du territoire, etc., d'une infrastructure aéroportuaire de 25 millions de passagers annuels, soient calculés.

Nous demandons que des scénarios alternatifs, tenant compte d'impondérables sociétaux ou de mesures volontaires telles que proposées ci-dessus, soient étudiés et pris en compte dans la planification des Infrastructures de l'aéroport de Genève.

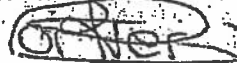
Sur proposition du Conseil administratif

LE CONSEIL MUNICIPAL
décide

par 17 « oui », 2 « non », 2 « abstentions »

- D'approuver la présente résolution

Sandra PORTIER
Présidente du Conseil Municipal



Le Grand-Saconnex, le 19 février 2018



**RESOLUTION RELATIVE AU PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA)
PRISE DE POSITION SUR LE PROJET DE FICHE PSIA (PARTIE IIIC) DE L'AEROPORT DE GENEVE**

Exposé de motifs

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Le PSIA se compose de deux parties: la partie conception approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 qui présente les exigences et objectifs généraux par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aéroport. Une fiche par aéroport fixe le cadre en matière de construction et d'exploitation. Ce document est contraignant pour les autorités et l'exploitant.

La forme et la structure des fiches PSIA sont identiques pour tous les aéroports de Suisse. Chaque fiche se compose d'une partie texte complétée d'une ou plusieurs cartes. Ces dernières fixent le périmètre d'aéroport, le territoire exposé au bruit et l'aire de limitation d'obstacles.

Le présent projet de fiche PSIA définit le cadre d'exploitation et du développement de l'infrastructure de l'aéroport international de Genève à l'horizon 2030.

L'office fédéral de l'aviation civile (OFAC) du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis à l'enquête publique un projet de fiche PSIA relative à l'aéroport international de Genève.

L'enquête publique a eu lieu du 22 novembre 2017 au 8 janvier 2018 et les communes sont invitées à donner leur prise de position sur le projet de fiche PSIA relative à l'aéroport international de Genève jusqu'au 16 mars 2018, sous forme de résolution.

Le Grand-Saconnex, le 19 février 2018

MAIRIE



SECRETAIRE GENERAL

Versoix, le 14 octobre 2019
FL / sf

VILLE DE VERSOIX
REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

05 037 - 2019

15 OCT 2019

RECOMMANDE

Conseil d'Etat de la République
et Canton de Genève
Monsieur Antonio Hodgers
Président du Conseil d'Etat
Rue de l'Hôte-de-Ville 2
Case postale 3964
CH-1211 Genève 3


DEPT RAPPORTEUR : **DI**
.....
CO-RAPPORTEUR : **DT DCS**

CONSULTATION PUBLIQUE / Aéroport de Genève
Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas
Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et
l'utilisation densifiée de postes de stationnement
Fixation du nouveau bruit admissible

Monsieur le Président du Conseil d'Etat, cher Monsieur,

Vous trouverez ci-joint l'opposition de la Ville de Versoix à l'enquête citée en titre que nous avons adressée à l'Office Fédéral de l'Aviation Civile.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, recevez, Monsieur le Président du Conseil d'Etat, cher Monsieur, l'expression de notre haute considération.

	REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE CONSEIL D'ETAT
15 OCT. 2019	
<input type="checkbox"/> PLCE	AR :
<input type="checkbox"/> Traitement dép.	<input type="checkbox"/> oui
<input checked="" type="checkbox"/> Pour info.	<input checked="" type="checkbox"/> non

Pour le Conseil administratif

Cédric Lambert
Maire

Copie: Office de l'Urbanisme, Direction générale, Rue David-Dufour 5, Case postale 224,
CH-1211 Genève 8.



VILLE DE VERSOIX

Séance du Conseil municipal du 7 octobre 2019

RÉSOLUTION

Résolution concernant l'Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

« OPPOSITION »

Vu le courrier ainsi que le dossier qui nous ont été adressés par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 11 septembre 2019 concernant la consultation des communes pour l'Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu que les communes ont jusqu'au 17 octobre 2019 si elles le désirent, pour manifester leurs griefs dans le cadre de cette procédure en usant de la voie d'opposition ;

Vu que le Conseil administratif de la Ville de Versoix dans sa séance du 25 septembre 2019 a décidé concernant l'Aéroport de Genève de s'opposer à l'enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu les articles 36d et 37 et 37h de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et par les dispositions de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) ;

Conformément à l'article 29, alinéa 3, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

Conformément à l'article 31 du règlement du Conseil municipal de la Ville de Versoix du 17 janvier 2008 ;



certifié conforme

Frank Lavanchy
Mairie de Versoix
Secrétaire général

le 14 octobre 2019

Mairie de Versoix / FL / SG

Sur proposition du Conseil administratif,

Le Conseil municipal,

**ACCEPTÉ
A L'UNANIMITE (24 VOTANTS)**

De s'opposer à l'enquête publique se déroulant du 18 septembre au 17 octobre 2019, concernant l'Aéroport de Genève et portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

Les motifs de notre opposition font l'objet de l'argumentaire ci-après (pages 2 à 10).

1. Fixation du bruit admissible = bruit du trafic aérien selon l'annexe 5 OPB

Au sens de l'art. 11 al. 2 LPE, il est prescrit que « *Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable* ».

Aussi, « *les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, en égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes* » (art. 11 al. 3 LPE). Dans les circonstances actuelles, le concept de nuisances doit être étendu au rôle concret que joue l'augmentation du trafic aérien dans la menace globale pour la planète au regard du réchauffement climatique.

Ce qui précède est d'ailleurs précisé et concrétisé, pour l'exposition au bruit des aéroports civils, dans l'annexe 5 OPB.

En l'espèce, selon les différents documents consultés, le scénario sur lequel est basé la courbe à moyen terme 2022 (courbe du bruit admissible) table sur une hypothèse de 206'807 mouvements. Il est considéré que les mouvements les plus pénalisants pour respecter la courbe de bruit à moyen terme inscrite dans la fiche PSIA, sont les mouvements de décollage après 22h00. C'est pourquoi plusieurs mesures opérationnelles (notamment système de quotas) sont prévues pour diminuer les décollages retardés.

Cela étant, la pièce 09 « Scénario du calcul du bruit du trafic aérien », montre que l'effort consenti reste modeste par rapport à l'ampleur du problème. Le nombre de décollages après 22h00 ne diminue que de 16% (cumul heures N1 et N2) et celui des atterrissages que de 6%. Il est inadmissible qu'il subsiste plus de 11'000 mouvements/an après 22h00, qui sont la cause d'effets très néfastes sur la santé de la population.

Par ailleurs, nous relevons que seuls les mouvements de décollage sont pris en compte, alors que les atterrissages constituent également une gêne très

importante et qu'ils représentent 5.4 fois plus de mouvements que les décollages.

La courbe du bruit admissible n'est ainsi pas acceptable, car elle entérine un nombre de décollages pendant la période nocturne qui est trop important et que, par ailleurs elle ne tient pas compte des atterrissages, source de nuisances supplémentaires venant se rajouter à celles des décollages.

Un autre facteur qui rend cette courbe inacceptable est le fait qu'elle prenne en compte la levée des contraintes d'utilisation des postes de stationnement 14 à 19 devant l'aile Est (levée de la charge 2.2, décision du 28 septembre 2016). En effet, cette charge résulte de la négociation entre l'AIG et diverses associations qui s'étaient opposées à la réalisation de l'aile Est et qui avaient accepté de retirer leur opposition moyennant l'inscription de cette charge. L'Aile Est n'est toutefois même pas encore en service, qu'il est annoncé que « les charges de trafic et par voie de conséquence les besoins en postes de stationnement avions continuent d'augmenter année en année » et que par conséquent l'utilisation de ces places de stationnement est indispensable « pour permettre d'accueillir le trafic dans les années à venir ».

Un tel procédé bafoue les processus démocratiques de négociation et jette un sérieux discrédit sur l'AIG et l'OFAC et dans la crédibilité des engagements que ces instances prennent. Comment croire qu'en 2016, l'AIG et l'OFAC ne savaient pas que ces places seraient nécessaires ? Leur accord à accepter la charge n'était donc qu'une manœuvre dilatoire pour que les associations retirent leur opposition.

Nous nous opposons formellement au retrait des charges figurant dans l'autorisation relative à l'aile Est et demandons en conséquence que la courbe du bruit admissible tienne compte de cette capacité limitée à stationner les avions.

2. Système de quotas

Afin d'une part de respecter la courbe à moyen terme 2022 (courbe de bruit admissible) et d'autre part, de tendre vers la courbe ciblée 2030, l'AIG propose l'instauration d'un système de quotas. Ce système est basé sur l'octroi aux compagnies aériennes de la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit pour gérer les décollages en retard, après 22h00. Ce volume tient compte du nombre de mouvements attribué à chaque compagnie et du type d'avion (classe de bruit).

La pièce 06 « Système de quotas » précise en page 6, que « en principe, si les opérateurs d'aéronefs volent selon l'horaire planifié, ils n'auront pas besoin d'utiliser des quotas bruit étant donné qu'il y a pas de vols planifiés au départ après 22h00 – sous réserve d'éventuels vols long-courriers ». Par ailleurs, les opérateurs disposant d'un quota et souhaitant opérer après 22h00, devront effectuer une demande à Genève Aéroport pour une autorisation préalable. Celle-ci sera automatiquement accordée par le biais d'un outil informatique. Si l'opérateur ne

dispose plus de quotas, « l'opérateur ne pourra opérer le vol que moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive ».

Ce système soulève les observations suivantes :

- Comme nous l'avons déjà relevé, sur le principe, il ne nous paraît pas admissible que le système de quotas entérine plus de 1'500 décollages par an après 22h00.
- L'octroi automatique d'une autorisation d'opérer lorsqu'on dispose de quotas n'est en aucun cas un instrument ni incitatif et encore moins dissuasif pour limiter les décollages en retard.
- Après usage de la totalité des quotas, la redevance qui sera perçue est décrite comme « incitative ». Nous estimons que la redevance devrait être dissuasive, doutant que la seule incitation soit suffisante. Notre scepticisme est d'autant plus grand, qu'il est mentionné en page 11, que le montant de la redevance sera déterminé en accord avec les compagnies aériennes. Il n'est pas hasardeux de penser que les compagnies ne seront pas d'accord d'accepter une redevance trop élevée. Le document de l'AIG d'ailleurs entrevoit cette possibilité, puisqu'il est mentionné que « si un accord n'est pas trouvé avec les compagnies aériennes sur les montants de redevance en adéquation avec le but poursuivi (...), l'exploitant devra mettre en œuvre d'autres mesures plus restrictives afin de se conformer au cadre réglementaire ».
- Le système informatique qui va gérer les quotas n'existe pas encore et doit être développé ou acquis. La description de ce système informatique (p. 11 et 12) introduit une ambiguïté dans le discours, puisqu'il mentionne qu'il sera notifié à Genève Aéroport « dès qu'un opérateur n'a plus de quotas disponibles et qu'un vol doit alors être stoppé ». Or, ces vols ne seront pas stoppés. Ils pourront être opérés moyennant acquittement d'une redevance. La formulation est donc incorrecte et prête à confusion.
- Enfin, nous relevons que des mesures ont déjà été prises pour limiter le nombre de vols décollant après 22h00, par un ajustement de la capacité disponible qui a été limitée à 15 départs sur une période de 40 minutes (21h00 – 21h40). Les documents soumis en enquête publique ne mentionnent toutefois aucun bilan de cette mesure. Son (in)efficacité aurait mérité d'être documentée. En effet, il apparaît que malgré la mesure, le nombre de vols décollant en retard est resté conséquent. En 2017 : 1'499 vols au départ ont été opérés entre 22h00 et 22h59 et 306 vols au départ ont été opérés entre 23h00 et 23h59.
- En tout état de cause, l'AIG ne démontre pas en quoi des vraies mesures de limitation du trafic nocturne seraient techniquement ou financièrement insupportables pour que l'on puisse faire fi du caractère exceptionnel gouvernant la période de couvre-feu.

3. Procédure CRINEN I – route KONIL

La pièce O1 « Procédure CRINEN » se réfère à la fiche PSIA qui mentionne qu'« une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte », à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ». Il est ainsi considéré que « la thématique de la fermeture KONIL durant la période nocturne bénéficie ainsi d'un mécanisme de concertation particulier dûment agréé. Cet aspect échappe dès lors à la coordination des autres aspects de la procédure CRINEN I dans le cadre de la présente procédure ».

Ce renvoi de la thématique KONIL n'est pas acceptable. Le principe de coordination mis en avant pour les autres thématiques n'est ici pas respecté. En effet, la fermeture de la route KONIL a un impact sur la capacité de l'aéroport et donc sur la courbe de bruit. De plus cette procédure devra être acceptée par l'OFAC et devrait également être inscrite dans le règlement d'exploitation et doit donc être coordonnée avec les autres mesures. Cette exclusion est d'autant moins acceptable que la demande de la fermeture de la route KONIL pendant la période nocturne date de 2006 et que, sur le principe, l'AIG et Skyguide se sont déjà prononcés favorablement à cette mesure. Il est donc inique de la renvoyer à d'autres instances, sans aucun délai contraignant quant à sa mise en œuvre.

À l'évidence, la problématique est connue depuis le dépôt des recours des communes en été 2001. L'OFAC a suspendu cet examen en 2012 indiquant que cela devait être réglé dans le cadre de l'établissement de la fiche du PSIA. Or, malgré l'écoulement de 17 années, il semble que rien de concret n'ait été entrepris et que la seule décision prise formellement dans la procédure était de maintenir sa suspension sur ce point. Même si les communes n'ont pas formellement la possibilité de se fonder en tant que Corporation de droit public sur les droits fondamentaux de la Convention européenne des droits de l'homme, il n'empêche qu'elles ont pour mission de protéger leurs populations, composées pour certaines de personnes ayant également recours. Le comportement des instances aéronautiques relève du déni de justice en application de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, ce que les instances judiciaires ne manqueront pas d'examiner dans le cadre des recours individuels.

4. Coordination des procédures entre le développement de la plateforme aéroportuaire et son accessibilité terrestre :

La coordination est une exigence légale fixée dans diverses lois, notamment l'article 27c OSIA.

Conformément à la disposition précitée, « lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. Dans la mesure où il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans ».

Sur de nombreux sujets nous estimons que la coordination énoncée dans les documents relève uniquement du discours déclamatoire et que la coordination n'a pas été réellement effectuée. Cela est particulièrement flagrant pour ce qui relève de la mobilité générée par le développement de l'AIG.

De manière très lacunaire, le rapport d'impact (pièce 14) ne fait que relayer les objectifs énoncés dans la fiche du PSIA, soit le report modal des passagers et employés vers les transports publics, via la réalisation de différentes infrastructures de transport (prolongement tram, modification accès autoroute, etc.). Les objectifs sont certes louables, mais on ne peut pas considérer que cette liste de bonnes intentions suffise à assurer la coordination entre le développement de la plateforme aéroportuaire et la mobilité générée dans le périmètre. Cela d'autant plus que si on se réfère aux études qui ont accompagné l'établissement de la fiche PSIA (notamment « Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire. Estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport – Synthèse de l'étude réalisée par Citec et méthodologie pour l'élaboration d'un plan d'action – juin 2016), il apparaît clairement que malgré toutes les mesures envisagées, l'offre future ne sera pas en mesure d'éviter la saturation des réseaux (saturation au demeurant déjà effective actuellement et pénalisant fortement le fonctionnement des communes riveraines et de l'agglomération, tant pour les entreprises que pour les habitants). A quoi s'ajoute le fait que certaines mesures lourdes, ne sont actuellement pas garanties (absence de garantie de financement) et que leur mise en œuvre pourrait ainsi être reportée à un horizon lointain.

Le principe de coordination exige que les interactions entre les projets soient évaluées permettant ainsi à chacun d'être réalisé, sans porter préjudice aux autres. Il ne suffit pas de mentionner des études pour conclure que la coordination a été effectuée. Il faut que la synchronisation des mesures d'accompagnement et que les effets cumulés des projets aient été pris en compte et assurent le respect des dispositions légales. A ce stade, rien n'assure que cela ait été fait.

5. Proportionnalité et pesée d'intérêts

Les principes de proportionnalité et de pesée d'intérêts sont des principes cardinaux de l'aménagement du territoire. Ainsi, le principe de proportionnalité commande que les moyens mis en œuvre par l'administration restent toujours dans un rapport raisonnable avec l'intérêt public poursuivi¹. S'agissant de la pesée des intérêts, lorsque plusieurs intérêts s'opposent, la jurisprudence exige une pesée globale de tous les intérêts pertinents dans une procédure coordonnée².

Concernant, le PSIA, il est indiqué que celui-ci « fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse. Les concessionnaires des aéroports et les exploitants des installations de navigation aérienne doivent adapter leur planification aux objectifs et exigences du PSIA » (art. 3a al. 1 OSIA).

Le PSIA définit en particulier, pour chaque installation aéronautique servant à l'exploitation civile d'aéronefs, le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales. Il décrit en outre les effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement (art. 3a al. 2 OSIA).

Les documents soumis à l'enquête publique y font régulièrement référence, notamment dans la pièce 12 « Proportionnalité des mesures opérationnelles » qui cherche à démontrer que les mesures opérationnelles envisagées « constituent un moyen proportionnel d'atteindre l'objectif fixé et respectent le principe de l'égalité de traitement ».

Le caractère lacunaire de la pesée d'intérêts est développé ci-dessous.

- La fiche PSIA et les mesures opérationnelles de sa mise en œuvre postulent la poursuite du développement de l'aéroport, conformément à la politique aéronautique suisse. Toutefois, tant la politique aéronautique suisse (2016) que la partie conceptuelle du PSIA relèvent que la saturation des aéroports de Genève et Zürich est déjà en partie effective actuellement et va encore s'aggraver : « ... aux heures de pointe, les aéroports de Genève et de Zürich n'arrivent plus aujourd'hui à répondre à la demande de créneaux horaires. A partir de 2030, il ne sera plus possible d'insérer des nouvelles liaisons, même en dehors des heures d'atterrissage et de décollage les plus demandées. La saturation des capacités se fait d'ores et déjà ressentir à Zürich et à Genève sur la ponctualité des vols » (p. 52 de la politique aéronautique suisse). Deux ans plus tard, la partie conceptuelle du PSIA (2018) confirmait ces propos : « Le LUPO se prononce certes pour que le développement suive la demande, notamment la demande de trafic aérien public. Au-delà du cadre réglementaire en vigueur, il n'indique cependant aucune piste ou

¹ Thierry Tanquerel, Manuel de droit administratif, 2^e éd., 2018, N. 550 et références mentionnées.

² Thierry Tanquerel, Manuel de droit administratif, 2^e éd., 2018, N. 548 et références mentionnées.

démarche concrètes pour affronter la saturation des capacités qui menace les aéroports nationaux. » (p. 46). Il ressort ainsi clairement des documents mêmes de la Confédération, que le développement aéroportuaire, posé comme un postulat ne pouvant être remis en question, n'est pas viable à court-moyen terme. Concilier le développement économique régional et national avec les exigences de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire pourrait se faire en fixant des priorités quant aux types de vols opérant sur les plateformes nationales. L'intérêt économique de tous les vols n'est en effet pas équivalent. Permettre à des foules de passer le week-end dans différentes capitales européennes pour un prix inférieur à celui d'un billet de train relève principalement de l'intérêt privé des opérateurs, mais a très peu de retombées économiques positives pour la région.

- A la lumière de ces éléments on peut également relever une absence de pesée d'intérêts par rapport à la politique climatique de la Confédération et du canton de Genève. En effet, le développement de l'activité aéroportuaire telle qu'envisagée, réduit à néant les efforts entrepris par les communes et le canton pour réduire les gaz à effet de serre. L'AIG sera un des principaux contributeurs à l'émission de gaz à effet de serre³ (GES).
- Malgré l'énoncé dans la pièce 01 « Procédure CRINEN » que « la pesée des intérêts entre la politique aéronautique de la Suisse, les besoins de l'économie, la santé des riverains et les impacts territoriaux a été réalisée au travers des différentes thématiques traitées dans le cadre du processus PSIA », il ressort clairement de l'ensemble des documents que ni la santé des habitants, ni celle de la planète d'ailleurs, n'ont jamais été prises en compte et cela malgré la demande explicite du canton de Genève, exprimée dans le protocole de coordination. En effet, l'État de Genève, en collaboration avec l'ATCR-AIG a commandé une évaluation des impacts sur la santé des scénarios de développement de l'AIG. Dans le cadre de la consultation sur la fiche du PSIA, 62 communes ont demandé à l'OFAC de tenir compte du résultat de cette étude et d'intégrer la santé dans les thématiques de la fiche du PSIA. Les autorités fédérales n'ont en pas tenu compte. Il est donc fallacieux d'affirmer que la pesée des intérêts a pris en compte la santé des habitants.
- Enfin, concernant la proportionnalité des mesures, celle-ci est affirmée, mais en aucun cas n'est démontrée. Nous relevons certes que l'AIG consent à des efforts pour diminuer les nuisances. Ceux-ci portent toutefois principalement sur le respect des horaires pour les décollages retardés après 22h00. Effort qui est d'ailleurs reporté sur les compagnies aériennes. Toutes les autres mesures opérationnelles faisant l'objet de la présente procédure, consistent dans l'amélioration des infrastructures

³ Selon le plan climat cantonal, le secteur mobilité représente 41% des émissions de GES du canton. En raison de la dimension régionale de l'aéroport international de Genève, les déplacements des résidents et des visiteurs en avion comptent pour près de 70% des émissions du secteur mobilité et de 23% du bilan carbone.

(sortie rapide piste 04, augmentation de la capacité de stationnement, non remise en question de la suppression de la route KONIL après 22h00). Comme nous l'avons relevé au point 1 de notre argumentaire, l'effort de diminution des retards paraît bien modeste au regard de l'importance des nuisances. Sans compter que la mise en œuvre des quotas aboutisse effectivement, puisque dépendante de la négociation avec les compagnies aériennes.

- En tout état de cause, les efforts démontrés par l'AIG, s'agissant notamment du trafic nocturne, ainsi que du caractère exceptionnel des vols commerciaux en période de couvre-feu, ne peuvent en aucun cas constituer des mesures suffisantes dans l'examen de la proportionnalité si l'on doit suivre les principes dégagés par le jugement de la CRINEN du 23 mars 2006 cité ci-dessus.

6. Conclusion

Compte tenu du fait que :

- La courbe de bruit moyen terme 2022 entérine un nombre très important de mouvements pendant la période nocturne ;
- Cette courbe ne tient compte que des décollages, alors que les atterrissages, bien plus nombreux, représentent également une source de nuisances importantes pour l'environnement et la santé des riverains ;
- Cette courbe prend en compte la levée des charges liée au stationnement des aéronefs devant l'aile Est ;
- La levée des charges liée au stationnement des aéronefs constitue un déni démocratique, cette charge résultant d'un accord datant de 2016 entre l'AIG, l'OFAC et diverses associations ;
- Le système de quotas ne donne aujourd'hui aucune garantie quant à son opérationnalité et à son efficacité en termes dissuasifs ;
- La suppression de la route KONIL après 22h00 a été exclue de la présente procédure, ne permettant pas une coordination telle qu'exigée par la loi ;
- L'exclusion de la thématique KONIL est d'autant plus inacceptable que les principales parties intéressées (AIG et Skyguide) s'étaient déjà prononcées favorablement, que la demande date de 2006 et qu'elle est renvoyée à un horizon non défini ;
- La coordination entre le développement de la plateforme aéroportuaire et son accessibilité terrestre n'a pas été effectuée et ne permet pas aujourd'hui de garantir que chaque projet puisse effectivement se développer sans porter préjudice aux autres ;
- La pesée d'intérêts est lacunaire parce que notamment :
 - Il est postulé un développement qui n'est non seulement pas possible compte tenu de la saturation des aéroports (et plus généralement du ciel européen), mais qui n'est pas non plus souhaitable au regard d'autres politiques publiques, notamment climatiques, environnementales et sanitaires ;
 - elle n'est tout simplement pas faite s'agissant la trajectoire KONIL, constituant un déni de justice ;

- l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures plus contraignantes dans la limitation des vols nocturnes, qui doivent rester exceptionnels, seraient économiquement insupportable;
- l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures autres que de simplement satisfaire à la demande ont été prises pour satisfaire aux objectifs prioritaires et urgents en vue de lutter contre le réchauffement climatique.

**Le Conseil municipal de la Ville de Versoix dans sa séance du 7 octobre 2019
forme opposition aux documents mis à l'enquête publique.**

AGC	16.10.2019	OFAC, copie DI
Commune de Pregny Chambésy	14.10.2019	OFAC, copie OU

603716-2019

AFRAG

Association loi 1901

Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève

Président Dr. Georges RYSER

30 Allée de Rive

74140 NERNIER

DI - SG Reçu le	
22 OCT. 2019	
I	
CC	
	SDR
P11	GSC
	HBA
	LCI

RECOMMANDE

Office fédéral de l'aviation civile
(OFAC)

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

Section Plan sectoriel et installations.

3003 Berne

Nernier, le 16 octobre 2019

Concerne : Enquête publique publiée dans la Feuille fédérale (FF 2019 p. 5759) et la Feuille d'avis officielle (FAO 17.09.19) relative à la requête de l'Aéroport international de Genève (ci-après l'AIG ou l'Aéroport) portant sur :

- la procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et
- la procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec
- la fixation de nouveau bruit admissible

Opposition à la modification du règlement d'exploitation, à la fixation de nouveau bruit admissible, aux demandes d'allègements ainsi qu'à la demande d'approbation des plans

Monsieur le Directeur,

L'AFRAG, qui fête ses 20 ans, profite de cette nouvelle consultation publique pour vous exposer sa façon de voir les choses au sujet du trafic aérien survolant le ciel genevois.

Vous dirigez un office fédéral administratif qui devrait normalement être soumis à la volonté politique de la cheffe du DETEC, de l'Etat et des chambres fédérales. Mais la manière dont vous avez réussi à imposer, le 24.2.2016, le rapport fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse, et, le 14.11.2018, le PSA de Genève, laisse planer un sérieux doute sur le fonctionnement, si vanté, du système démocratique suisse.

Si l'aéroport de Genève est principalement un aéroport national, il devrait aussi devenir une affaire nationale et devrait, à ce titre, concerner les commissions parlementaires des transports ad hoc autant cantonales que fédérales. Et ce n'est pas le cas !

Il n'y a aucun débat démocratique officiel concernant les aéroports nationaux entre les tenants du marché à tout prix et ceux de l'environnement pour aboutir à des compromis.

Quand vous parlez de développement durable, c'est votre seule version que vous imposez d'autorité.

Vous ne tenez aucun compte des oppositions récoltées lors des consultations publiques, ou si peu, que ce soient celles de l'an 2000 lors de la demande de renouvellement de la concession d'exploitation de l'aéroport ou celles de 2018 sur le PSIA.

On vous voit aussi venir avec vos tentatives, en binôme avec l'aéroport, pour tenter d'effacer les questions pertinentes posées par le juge de la CRINEN I. Mais vous ne pouvez pas modifier le règlement d'exploitation actuel tant que CRINEN I n'aura pas fait l'objet d'une décision. Et cette décision ne peut pas être prise tant que l'AIG ou un organisme indépendant n'aura pas fourni l'étude exigée par la CRINEN en 2006 devant balancer la réduction des vols nocturnes avec l'impact économique.

Vous voulez tout simplement imposer la « loi du marché » aéroportuaire aux populations qui sont contraintes de subir le bruit et la pollution du trafic aérien, lequel a dépassé toutes les prévisions émises en l'an 2000 par l'aéroport de Genève.

Se rajoute à cela la problématique du réchauffement climatique et de la responsabilité du trafic aérien s'y référant que vous esquiviez complètement, alors que c'est le problème crucial de notre temps.

Des mesures drastiques et contraignantes sont pourtant urgemment exigées par des accords internationaux signés par la Confédération.

Rappelons aussi que la piste de l'aéroport de Genève est ridiculement longue (3900 m), que l'aéroport est ridiculement proche du centre-ville (3500 m) et que de ce fait son règlement d'exploitation est ridiculement inadapté pour un aéroport urbain face aux contraintes environnementales exigées au XXI^e siècle.

Vu ce caractère urbain, l'aéroport de Genève ne peut pas être traité comme les aéroports nationaux que sont ceux de Zürich ou de Bâle, à plus de 10 km du centre-ville.

Ainsi l'aéroport ne devrait se concentrer que sur le trafic utile au rayonnement économique de Genève et non sur le trafic low-cost qui devrait être fortement réduit. Vu ce caractère urbain, les taxes aéroportuaires devraient être augmentées en conséquence et une taxe sur le kérosène vendu à Genève devrait être introduite afin de limiter la pollution de toute la région.

L'AFRAG, quant à elle, poursuit obstinément son but de tout faire pour atténuer (-6 dB) les nuisances sonores et polluantes subies par la population du Bas-Chablais français en proposant les deux seules mesures efficaces, soit :

1. Arrêt de tout vol nocturne de 22h à 06h pour permettre à tous 8h de sommeil.
2. Une trajectoire sur le milieu du petit lac autant aux atterrissages qu'aux décollages.

Nous vous rappelons aussi les lettres explicatives que nous vous avons adressées le 4.1.2018 et le 27.9.2018 sur le PSIA et celle du 29.1.2019 sur la procédure CRINEN 1.

En conséquence, voici les **conclusions de l'AFRAG prises envers l'OFAC** :

1. L'AFRAG refuse la fixation d'un nouveau bruit admissible de jour et de nuit et les allègements sollicités.
2. L'AFRAG refuse la modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas puisque l'AFRAG demande un arrêt total des atterrissages et décollages entre 22h et 06h, même pour les vols retardés.
3. L'AFRAG refuse la possibilité de planifier des vols après 22h, d'autant plus à 23h, aussi bien pour les décollages que les atterrissages, long-courriers ou pas.
4. L'AFRAG rappelle que le règlement d'exploitation actuel fait toujours l'objet d'un recours non jugé (CRINEN 1) et demande que le DETEC mandate un organisme indépendant, acceptable pour tous les recourants, afin de mener l'étude exigée par CRINEN 1 sur l'utilité économique des vols de nuit.
5. L'AFRAG demande que le règlement d'exploitation soit par la suite modifié pour y exclure tout mouvement d'avions entre 22h et 06h, sauf pour les vols sanitaires urgents, pour permettre 8h de sommeil à tous préconisé par l'OMS (principe de précaution).
6. L'AFRAG demande que les trajectoires de départ et d'arrivée soient adaptées en fonction de l'évolution technologique pour minimiser les nuisances, et ceci en priorité avant les considérations économiques telles qu'augmenter les cadences. Skyguide devant fournir chaque 2 ans une étude publique sur ce sujet.
7. L'AFRAG demande que l'aéroport mène une politique active afin de réduire de 50% le volume du trafic low-cost d'ici 2022

Veuillez bien accepter, Monsieur le Directeur, mes salutations respectueuses.


Dr. Georges Ryser
Président de l'AFRAG

Copies à :

- DETEC, Mme Simonetta Sommaruga, Conseillère Fédérale, CH-3003 Berne
- Préfecture de Haute-Savoie, M. Pierre Lambert, Préfet, rue du 30è Rgt.d'Infanterie, 74034 Annecy
- Préfecture de l'Ain, M. Arnaud Cochet, Préfet, 45 av. Alsace-Lorraine, 01000 Bourg en Bresse
- Département des infrastructures, M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat. Case Postale 1018, 1211 Genève
- Présidente du Conseil d'Administration de l'AIG, Mme Corinne Moinat, route de l'aéroport 21, 1215 Le Grand-Saconnex
- Les Maires des Communes de Nernier, Messery, Chens s/Léman, Yvoire, Excenevex



Commune de
Collex-Bossy

COPIE

DI - SG Reçu le 17 OCT. 2019 I
CC PM SDB GSC NRA
Resp UH

RECOMMANDE

Office fédéral de l'aviation civile
Section Plan sectoriel et installations
3003 Berne


Collex-Bossy le 15 octobre 2019

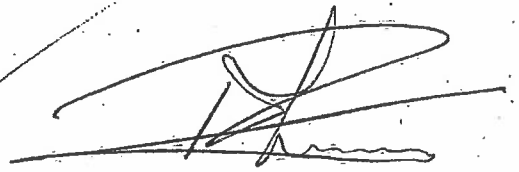
Madame, Monsieur,
Dans le cadre de l'enquête publique se déroulant du 18 septembre au 17 octobre 2019, nous vous prions de prendre note des décisions qui ont été prises par la commune de Collex-Bossy :

Concerne
CONSULTATION PUBLIQUE /
Aéroport de Genève
Procédure de modification du
règlement d'exploitation avec
instauration de quotas
Procédure d'approbation des plans
pour la construction d'une nouvelle
sortie rapide de piste et l'utilisation
densifiée de postes de
stationnement avec fixation du
nouveau bruit admissible

1. Le maire et l'administrateur provisoire délégué par le Conseil d'Etat de la commune de Collex-Bossy **forment opposition** aux documents relatifs à l'enquête publique citée en titre sur le même argumentaire que la résolution annexée.
2. Le Conseil municipal (législatif) de la commune de Collex-Bossy, dans sa séance extraordinaire du 14 octobre 2019, a décidé par 9 voix pour et 1 voix contre, de **former opposition** aux documents relatifs à l'enquête publique citée en titre par le biais de la résolution annexée.

En vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos salutations distinguées.


Barthélémy Roch
Administrateur


Ricardo Muñoz
Maire

Copie : Département des infrastructures, rue de l'Hôtel-de-Ville 14, CP 3918, 1211 Genève 3
Annexe mentionnée

Route de Collex 199
CH 1239 Collex-Bossy
T +41 22 774 19 95
F +41 22 774 42 05
info@collex-bossy.ch
www.collex-bossy.ch



Législature 2015-2020

Séance du 14 octobre 2019

RESOLUTION

Concernant l'enquête publique : Aéroport de Genève :

- procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas
- procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec
- fixation du nouveau bruit admissible

PROPOSITION D'OPPOSITION

Vu le courrier ainsi que le dossier qui nous ont été adressés par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 11 septembre 2019 concernant la consultation des communes pour l'Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu que les communes ont jusqu'au 17 octobre 2019, si elles le désirent, pour manifester leurs griefs dans le cadre de cette procédure en usant la voie d'opposition ;

Vu que le maire et l'administrateur provisoire de la commune de Collex-Bossy dans leur séance d'Exécutif du 1^{er} octobre 2019 ont décidé, concernant l'aéroport de Genève, de s'opposer à l'enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu les articles 36d et 37 et 37h de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et par les dispositions de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OISA ; RS 748.131.1) ;

Conformément aux articles 29, al. 3 et 30A, al. 2 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

Sur proposition du maire et de l'administrateur provisoire,

Le Conseil municipal,

ACCEPTÉ

De s'opposer à l'enquête publique : l'Aéroport de Genève : procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec fixation du nouveau bruit admissible, en faisant valoir l'argumentaire suivant (page 2 à 10 ci-suivant) :

1. Fixation du bruit admissible – bruit du trafic aérien selon l'annexe 5 OPB

Au sens de l'art. 11 al. 2 LPE, il est prescrit que « *indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable* ».

Aussi, « *les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes* » (art. 11 al. 3 LPE). Dans les circonstances actuelles, le concept de nuisances doit être étendu au rôle concret que joue l'augmentation du trafic aérien dans la menace globale pour la planète au regard du réchauffement climatique.

Ce qui précède est d'ailleurs précisé et concrétisé, pour l'exposition au bruit des aéroports civils, dans l'annexe 5 OPB.

En l'espèce, selon les différents documents consultés, le scénario sur lequel est basé la courbe à moyen terme 2022 table sur une hypothèse de 206'807 mouvements. Il est considéré que les mouvements les plus pénalisants pour respecter la courbe de bruit à moyen terme inscrite dans la fiche PSIA, sont les mouvements de décollage après 22h. C'est pourquoi plusieurs mesures opérationnelles (notamment système de quotas) sont prévues pour diminuer les décollages retardés.

Cela étant, la pièce 09 « Scénario du calcul du bruit du trafic aérien », montre que **l'effort consenti reste modeste** par rapport à l'ampleur du problème. Le nombre de décollages après 22h ne diminue que de 16% (cumul heures N1 et N2) et celui des atterrissages que de 6%. Il est inadmissible qu'il subsiste plus de 11'000 mouvements/an après 22h, qui sont la cause d'effets très néfastes sur la santé de la population.

Par ailleurs, nous relevons que seuls les mouvements de décollage sont pris en compte, alors que les atterrissages constituent également une gêne très importante et qu'ils représentent 5.4 fois plus de mouvements que les décollages.

La courbe du bruit admissible n'est ainsi pas acceptable, car elle entérine un nombre de décollages pendant la période nocturne qui est trop important et que, par ailleurs elle ne tient pas compte des atterrissages, source de nuisances supplémentaires venant se rajouter à celles des décollages.

Un autre facteur qui rend cette courbe inacceptable est le fait qu'elle prenne en compte la levée des contraintes d'utilisation des postes de stationnement 14 à 19 devant l'aile Est (levée de la charge 2.2, décision du 28 septembre 2016). En effet, cette charge résulte de la négociation entre l'AIG et diverses associations qui s'étaient opposées à la réalisation de l'aile Est et qui avaient accepté de retirer leur opposition moyennant l'inscription de cette charge. L'Aile Est n'est toutefois même pas encore en service, qu'il est annoncé que « *les charges de trafic et par voie de conséquence les besoins en postes de stationnement avions continuent d'augmenter année en année* » et que par conséquent l'utilisation de ces places de stationnement est indispensable « *pour permettre d'accueillir le trafic dans les années à venir* ».

Un tel procédé bafoue les processus démocratiques de négociation et jette un sérieux discrédit sur l'AIG et l'OFAC et dans la crédibilité des engagements que ces instances prennent. Comment croire qu'en 2016, l'AIG et l'OFAC ne savaient pas que ces places seraient nécessaires ? Leur accord à accepter la charge n'était donc qu'une manœuvre dilatoire pour que les associations retirent leur opposition.

Nous nous opposons formellement au retrait des charges figurant dans l'autorisation relative à l'aile Est et demandons en conséquence que la courbe du bruit admissible tienne compte de cette capacité limitée à stationner les avions.

2. Système de quotas

Afin d'une part de respecter la courbe à moyen terme 2022 et d'autre part, de tendre vers la courbe cible 2030, l'AIG propose l'instauration d'un système de quotas. Ce système est basé sur l'octroi aux compagnies aériennes de la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit pour gérer les décollages en retard, après 22h. Ce volume tient compte du nombre de mouvements attribué à chaque compagnie et du type d'avion (classe de bruit).

La pièce 06 « Système de quotas » précise en page 6, que « en principe, si les opérateurs d'aéronefs volent selon l'horaire planifié, ils n'auront pas besoin d'utiliser des quotas. bruit étant donné qu'il n'y pas de vols planifiés au départ après 22h – sous réserve d'éventuels vols long-courriers ». Par ailleurs, les opérateurs disposant d'un quota et souhaitant opérer après 22h, devront effectuer une demande à Genève Aéroport pour une autorisation préalable. Celle-ci sera automatiquement accordée par le biais d'un outil informatique. Si l'opérateur ne dispose plus de quotas, « l'opérateur ne pourra opérer le vol que moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive ».

Ce système soulève les observations suivantes :

- Comme nous l'avons déjà relevé, sur le principe, il ne nous paraît pas admissible que le système de quotas entérine plus de 1'500 décollages après 22h.
- L'octroi automatique d'une autorisation d'opérer lorsqu'on dispose de quotas n'est en aucun cas un instrument ni incitatif et encore moins dissuasif pour limiter les décollages en retard.
- Après usage de la totalité des quotas, la redevance qui sera perçue est décrite comme « incitative ». Nous estimons que la redevance devrait être **dissuasive**, doutant que la seule incitation soit suffisante. Notre scepticisme est d'autant plus grand, qu'il est mentionné en page 11, que le montant de la redevance sera déterminé **en accord avec les compagnies aériennes**. Il n'est pas hasardeux de penser que les compagnies ne seront pas d'accord d'accepter une redevance trop élevée. Le document de l'AIG d'ailleurs entrevoit cette possibilité, puisqu'il est mentionné que « si un accord n'est pas trouvé avec les compagnies aériennes sur les montants de redevance en adéquation avec le but poursuivi (...), l'exploitant devra mettre en œuvre d'autres mesures plus restrictives afin de se conformer au cadre réglementaire ».
- Le système informatique qui va gérer les quotas n'existe pas encore et doit être développé ou acquis. La description de ce système informatique (p. 11 et 12) introduit une ambiguïté dans le discours, puisqu'il mentionne qu'il sera notifié à Genève Aéroport « dès qu'un opérateur n'a plus de quotas disponibles et qu'un vol doit alors être stoppé ». Or, ces vols ne seront pas stoppés. Ils pourront être opérés moyennant acquittement d'une redevance. La formulation est donc incorrecte et prête à confusion.
- Enfin, nous relevons que des mesures ont déjà été prises pour limiter le nombre de vols décollant après 22h, par un ajustement de la capacité disponible qui a été limitée à 15 départs sur une période de 40 minutes (21h00 – 21h40). Les documents soumis en enquête publique ne mentionnent toutefois aucun bilan de cette mesure. Son (in)efficacité aurait mérité d'être documentée. En effet, il apparaît que malgré la mesure, le nombre de vols décollant en retard est resté conséquent. En 2017 : 1'499 vols au départ ont été opérés entre 22h et 22h59 et 306 vols au départ ont été opérés entre 23h et 23h59.
- En tout état de cause, l'AIG ne démontre pas en quoi des vraies mesures de limitation du trafic nocturne seraient techniquement ou financièrement insupportables pour que l'on puisse faire fi du caractère exceptionnel gouvernant la période de couvre-feu.

3. Procédure CRINEN I – route KONIL

La pièce 01 « Procédure CRINEN » se réfère à la fiche PSIA qui mentionne qu' « une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte », à partir de 22h devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ». Il est ainsi considéré que « la thématique de la fermeture KONIL durant la période nocturne bénéficie ainsi d'un mécanisme de concertation particulier dûment agréé. Cet aspect échappe dès lors à la coordination des autres aspects de la procédure CRINEN I dans le cadre de la présente procédure ».

Ce renvoi de la thématique KONIL n'est pas acceptable: Le principe de coordination mis en avant pour les autres thématiques n'est ici pas respecté. En effet, la fermeture de la route KONIL a un impact sur la capacité de l'aéroport et donc sur la courbe de bruit. De plus cette procédure devra être acceptée par l'OFAC et devrait également être inscrite dans le règlement d'exploitation et doit donc être coordonnée avec les autres mesures. Cette exclusion est d'autant moins acceptable que la demande de la fermeture de la route KONIL pendant la période nocturne date de 2006 et que, sur le principe, l'AIG et Skyguide se sont déjà prononcés favorablement à cette mesure. Il est donc inique de la renvoyer à d'autres instances, sans aucun délai contraignant quant à sa mise en œuvre.

À l'évidence, la problématique est connue depuis le dépôt des recours des communes en été 2001 ! L'OFAC a suspendu cet examen en 2012 indiquant que cela devait être réglé dans le cadre de l'établissement de la fiche du PSIA. Or, malgré l'écoulement de 17 années, il semble que rien de concret n'ait été entrepris et que la seule décision prise formellement dans la procédure était de maintenir sa suspension sur ce point. Même si les communes n'ont pas formellement la possibilité de se fonder en tant que Corporation de droit public sur les droits fondamentaux de la Convention européenne des droits de l'homme, il n'empêche qu'elles ont pour mission de protéger leurs populations, composées pour certaines de personnes ayant également recouru. Le comportement des instances aéronautiques relève du déni de justice en application de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, ce que les instances judiciaires ne manqueront pas d'examiner dans le cadre des recours individuels.

4. Coordination des procédures

La coordination est une exigence légale fixée dans diverses lois, notamment l'article 27c OSIA.

Conformément à la disposition précitée, « lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. Dans la mesure où il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans ».

Sur de nombreux sujets nous estimons que la coordination énoncée dans les documents relève uniquement du discours déclamatoire et que la coordination n'a pas été réellement effectuée. Cela est particulièrement flagrant pour ce qui relève de la mobilité générée par le développement de l'AIG.

De manière très lacunaire, le rapport d'impact (pièce 14) ne fait que relayer les objectifs énoncés dans la fiche du PSIA, soit le report modal des passagers et employés vers les transports publics, via la réalisation de différentes infrastructures de transport (prolongement tram, modification accès autoroute, etc.). Les objectifs sont certes louables, mais on ne peut pas considérer que cette liste de bonnes intentions suffise à assurer la coordination entre le développement de la plateforme aéroportuaire et la mobilité générée dans le périmètre.

Cela d'autant plus que si on se réfère aux études qui ont accompagné l'établissement de la fiche PSIA (notamment « Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire. Estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport – Synthèse de l'étude réalisée par Citec et méthodologie pour l'élaboration d'un plan d'action – juin 2016), il apparaît clairement que malgré toutes les mesures envisagées, l'offre future ne sera pas en mesure d'éviter la saturation des réseaux (saturation au demeurant déjà effective actuellement et pénalisant fortement le fonctionnement des communes riveraines et de l'agglomération, tant pour les entreprises que pour les habitants). A quoi s'ajoute le fait que certaines mesures lourdes, ne sont actuellement pas garanties (absence de garantie de financement) et que leur mise en œuvre pourrait ainsi être reportée à un horizon lointain.

Le principe de coordination exige que les interactions entre les projets soient évaluées permettant ainsi à chacun d'être réalisé, sans porter préjudice aux autres. Il ne suffit pas de mentionner des études pour conclure que la coordination a été effectuée. Il faut que la synchronisation des mesures d'accompagnement et que les effets cumulés des projets aient été pris en compte et assurent le respect des dispositions légales. A ce stade, rien n'assure que cela ait été fait.

5. Proportionnalité et pesée d'intérêts

Les principes de proportionnalité et de pesée d'intérêts sont des principes cardinaux de l'aménagement du territoire. Ainsi, le principe de proportionnalité commande que les moyens mis en œuvre par l'administration restent toujours dans un rapport raisonnable avec l'intérêt public poursuivi¹.

S'agissant de la pesée des intérêts, lorsque plusieurs intérêts s'opposent, la jurisprudence exige une pesée globale de tous les intérêts pertinents dans une procédure coordonnée².

Concernant, le PSIA, il est indiqué que celui-ci « fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse. Les concessionnaires des aéroports et les exploitants des installations de navigation aérienne doivent adapter leur planification aux objectifs et exigences du PSIA » (art. 3a al. 1 OSIA).

Le PSIA définit en particulier, pour chaque installation aéronautique servant à l'exploitation civile d'aéronefs, le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales. Il décrit en outre les effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement (art. 3a al. 2 OSIA).

Les documents soumis à l'enquête publique y font régulièrement référence, notamment dans la pièce 12 « Proportionnalité des mesures opérationnelles » qui cherche à démontrer que les mesures opérationnelles envisagées « constituent un moyen proportionnel d'atteindre l'objectif fixé et respectent le principe de l'égalité de traitement ».

Le caractère lacunaire de la pesée d'intérêts est développé ci-dessous.

- La fiche PSIA et les mesures opérationnelles de sa mise en œuvre postulent la poursuite du développement de l'aéroport, conformément à la politique aéronautique suisse. Toutefois, tant la politique aéronautique suisse (2016) que la partie conceptuelle du PSIA relèvent que la saturation des aéroports de Genève et Zürich est déjà en partie effective actuellement et va encore s'aggraver : « ... aux heures de pointe, les aéroports de Genève et de Zürich n'arrivent plus aujourd'hui à répondre à la demande de créneaux horaires. A partir de 2030, il ne sera plus possible d'insérer des nouvelles liaisons, même en dehors des heures d'atterrissage et de décollage les plus demandées.

¹ Thierry Tanquerel, *Manuel de droit administratif*, 2^e éd., 2018, N. 550 et références mentionnées.

² Thierry Tanquerel, *Manuel de droit administratif*, 2^e éd., 2018, N. 548 et références mentionnées.

La saturation des capacités se fait d'ores et déjà ressentir à Zürich et à Genève sur la ponctualité des vols » (p. 52 de la politique aéronautique suisse). Deux ans plus tard, la partie conceptuelle du PSIA (2018) confirmait ces propos : « Le LUPO se prononce certes pour que le développement suive la demande, notamment la demande de trafic aérien public. Au-delà du cadre réglementaire en vigueur, il n'indique cependant aucune piste ou démarche concrètes pour affronter la saturation des capacités qui menace les aéroports nationaux. » (p. 46). Il ressort ainsi clairement des documents mêmes de la Confédération, que le développement aéroportuaire, posé comme un postulat ne pouvant être remis en question, n'est pas viable à court-moyen terme. Concilier le développement économique régional et national avec les exigences de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire pourrait se faire en fixant des priorités quant aux types de vols opérant sur les plateformes nationales. L'intérêt économique de tous les vols n'est en effet pas équivalent. Permettre à des foules de passer le week-end dans différentes capitales européennes pour un prix inférieur à celui d'un billet de train relève principalement de l'intérêt privé des opérateurs, mais a très peu de retombées économiques positives pour la région.

- A la lumière de ces éléments on peut également relever une absence de pesée d'intérêts par rapport à la politique climatique de la Confédération et du canton de Genève. En effet, le développement de l'activité aéroportuaire telle qu'envisagée, réduit à néant les efforts entrepris par les communes et le canton pour réduire les gaz à effet de serre. L'AIG sera un des principaux contributeurs à l'émission de gaz à effet de serre³ (GES).
- Malgré l'énoncé dans la pièce 01. « Procédure CRINEN » que « *la pesée des intérêts entre la politique aéronautique de la Suisse, les besoins de l'économie, la santé des riverains et les impacts territoriaux a été réalisée au travers des différentes thématiques traitées dans le cadre du processus PSIA* », il ressort clairement de l'ensemble des documents que ni la santé des habitants, ni celle de la planète d'ailleurs, n'ont jamais été prises en compte et cela malgré la demande explicite du canton de Genève, exprimée dans le protocole de coordination. En effet, l'État de Genève, en collaboration avec l'ATCR-AIG a commandé une évaluation des impacts sur la santé des scénarios de développement de l'AIG. Dans le cadre de la consultation sur la fiche du PSIA, 62 communes ont demandé à l'OFAC de tenir compte du résultat de cette étude et d'intégrer la santé dans les thématiques de la fiche du PSIA. Les autorités fédérales n'ont en pas tenu compte. Il est donc fallacieux d'affirmer que la pesée des intérêts a pris en compte la santé des habitants.
- Enfin, concernant la proportionnalité des mesures, celle-ci est affirmée, mais en aucun cas n'est démontrée. Nous relevons certes que l'AIG consent à des efforts pour diminuer les nuisances. Ceux-ci portent toutefois principalement sur le respect des horaires pour les vols retardés après 22h. Effort qui est d'ailleurs reporté sur les compagnies aériennes. Toutes les autres mesures opérationnelles faisant l'objet de la présente procédure, consistent dans l'amélioration des infrastructures (sortie rapide piste 04, augmentation de la capacité de stationnement, non remise en question de la suppression de la route KONIL après 22h). Comme nous l'avons relevé au point 1 de notre argumentaire, l'effort de diminution des retards paraît bien modeste au regard de l'importance des nuisances. Sans compter que la mise en œuvre des quotas aboutisse effectivement, puisque dépendante de la négociation avec les compagnies aériennes.
- En tout état de cause, les efforts démontrés par l'AIG, s'agissant notamment du trafic nocturne, ainsi que du caractère exceptionnel des vols commerciaux en période de couvre-feu, ne peuvent en aucun cas constituer des mesures suffisantes dans l'examen de la proportionnalité si l'on doit suivre les principes dégagés par le jugement de la CRINEN du 23 mars 2006 cité ci-dessus.

³ Selon le plan climat cantonal, le secteur mobilité représente 41% des émissions de GES du canton. En raison de la dimension régionale de l'aéroport international de Genève, les déplacements des résidents et des visiteurs en avion comptent pour près de 70% des émissions du secteur mobilité et de 23% du bilan carbone.

6. Conclusion

Compte tenu du fait que :

- La courbe de bruit moyen terme 2022 entérine un nombre très important de mouvements pendant la période nocturne ;
- Cette courbe ne tient compte que des décollages, alors que les atterrissages, bien plus nombreux, représentent également une source de nuisances importantes pour l'environnement et la santé des riverains ;
- Cette courbe prend en compte la levée des charges liée au stationnement des aéronefs devant l'aile Est ;
- La levée des charges liée au stationnement des aéronefs constitue un déni démocratique, cette charge résultant d'un accord datant de 2016 entre l'AIG, l'OFAC et diverses associations ;
- Le système de quotas ne donne aujourd'hui aucune garantie quant à son opérationnalité et à son efficacité en termes dissuasifs ;
- La suppression de la route KONIL après 22h a été exclue de la présente procédure, ne permettant pas une coordination telle qu'exigée par la loi ;
- L'exclusion de la thématique KONIL est d'autant plus inacceptable que les principales parties intéressées (AIG et Skyguide) s'étaient déjà prononcé favorablement, que la demande date de 2006 et qu'elle est renvoyée à un horizon non défini ;
- La coordination entre le développement de la plateforme aéroportuaire et son accessibilité terrestre n'a pas été effectuée et ne permet pas aujourd'hui de garantir que chaque projet puisse effectivement se développer sans porter préjudice aux autres ;
- La pesée d'intérêts est lacunaire parce que notamment :
 - il est postulé un développement qui n'est non seulement pas possible compte tenu de la saturation des aéroports (et plus généralement du ciel européen), mais qui n'est pas non plus souhaitable au regard d'autres politiques publiques, notamment climatiques, environnementales et sanitaires ;
 - elle n'est tout simplement pas faite s'agissant de la trajectoire KONIL, constituant un déni de justice ;
 - l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures plus contraignantes dans la limitation des vols nocturnes, qui doivent rester exceptionnels, seraient économiquement insupportables ;
 - l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures autres que de simplement satisfaire à la demande ont été prises pour satisfaire aux objectifs prioritaires et urgents en vue de lutter contre le réchauffement climatique.

Le Conseil municipal de la commune de Collex-Bossy dans sa séance du 14 octobre 2019

Par 9 voix pour et 1 voix contre

FORME opposition aux documents mis à l'enquête publique.

Dorothea Noll, présidente du Conseil municipal
p.o Isabelle Isch, secrétaire générale adjointe



Collex-Bossy, le 14 octobre 2019

Monsieur Antonio HODGERS
Président
Conseil d'État du Canton de Genève
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève
Suisse

Annemasse, le 16 octobre 2019

Réf. : JD/MCP/CLG

Objet : Avis d'enquête publique sur la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève.

Monsieur le Président,

Sous l'égide de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) de la Confédération suisse, l'Aéroport International de Genève (AIG) mène actuellement une enquête publique visant à la modification de son règlement d'exploitation et l'approbation de plans. Selon le dossier d'enquête publique, ces modifications sont indispensables pour permettre la concrétisation de plusieurs projets portés par l'aéroport :

- Création d'une nouvelle piste sortie rapide ;
- Levée des contraintes existantes concernant l'usage des stationnements par les avions ;
- Possibilité d'autoriser les décollages après 22h00 selon un système de quotas ;
- Allègement des valeurs limites d'exposition au bruit et fixation d'un nouveau seuil de bruit admissible pour certaines zones limitrophes de l'aéroport.

Cette enquête publique s'inscrit dans la démarche de mise en compatibilité de ces éléments avec le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA) de l'AIG, adopté le 14 novembre 2018 par le Conseil fédéral de la Confédération suisse.

Pour mémoire, l'élaboration de la fiche du PSIA de l'aéroport avait déjà fait l'objet d'une enquête publique à laquelle le Pôle métropolitain avait contribué par sa délibération n° CS2017-70, le 7 décembre 2017, qui avait été transmise par la Préfecture de Région Auvergne - Rhône-Alpes aux autorités suisses.

Au regard des compétences du Pôle métropolitain du Genevois français et de notre engagement dans la coopération transfrontalière, nous souhaitons renouveler notre très vive inquiétude sur l'insuffisante prise en compte des impacts de l'activité aéroportuaire, notamment sur la qualité de l'air, le bruit et l'accessibilité terrestre, pour nos territoires. Ces impacts touchent en premier lieu les communes riveraines, ainsi que celles situées sous les couloirs d'approche. Ils touchent également directement et indirectement des territoires plus éloignés, impactés par les déplacements liés à l'accessibilité de l'aéroport. Ainsi, c'est tout le périmètre du Grand Genève qui est directement concerné par les nuisances de l'aéroport international de Genève et, plus largement, les territoires de l'Ain et de la Haute-Savoie.



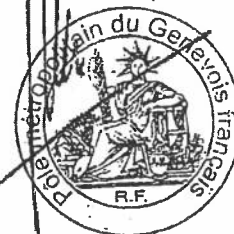
15 avenue Émile Zola
74100 Annemasse
Tél : +33 (0)4 50 04 54 05
genevoisfrancais.org

Conscients de l'importance de l'aéroport pour le dynamisme du Grand Genève et compte-tenu des nuisances sonores et environnementales qu'il génère, nous appelons de nouveau à la mise en place d'un cadre de concertation pérenne et transfrontalier.

Dans ce cadre, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la prise d'avis du Bureau du Pôle métropolitain du Genevois français, de ce vendredi 11 octobre 2019.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Le Président,
Jean DENAIS



Pièce-jointe :

- Délibération n° CS2017-70 du 7 décembre 2017.
- Délibération n° BU2019-11 du 11 octobre 2019.

Copie :

- Monsieur DAL BUSCO, Vice-président du Conseil d'Etat

DEPARTEMENT DE
LA HAUTE-SAVOIE

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

OBJET :

AVIS D'ENQUETE
PUBLIQUE SUR LA
DEMANDE
D'APPROBATION
DE PLANS ET DE
MODIFICATION DU
REGLEMENT
D'EXPLOITATION
DE L'AEROPORT
INTERNATIONAL DE
GENEVE

N° BU2019-11

Nombre de délégués
titulaires
en Exercice : 16
Nombre de délégués
Présents : 12

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Pôle métropolitain du Genevois français
SIEGE : 15 avenue Emile zola
74100 ANNEMASSE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU

Séance du 11 octobre 2019

L'an deux mil dix-neuf, le onze octobre à douze heures,
le Bureau, dûment convoqué, s'est réuni à Archamps à
la Communauté de communes du Genevois sous la
présidence de

Monsieur Jean DENAIS, Président,

Convocation du : 4 octobre 2019

Secrétaire de séance : Gabriel DOUBLET

Membres présents :

• Délégués titulaires :

M. Jean DENAIS – M. Christophe BOUVIER – M. Gabriel
DOUBLET – M. Pierre-Jean CRASTES – M. Marin
GAILLARD – M. Stéphane VALLI – M. Jean-François
CICLET – M. Jean NEURY – M. Christian DUPESSEY – M.
Antoine VIELLIARD – M. Gilbert ALLARD – M. Louis
FAVRE

• Délégués excusés :

M. Régis PETIT – M. Patrice DUNAND – M. Jean-Pierre
MÉRMIN – M. Christophe MAYET

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE SUR LA DEMANDE
D'APPROBATION DE PLANS ET DE MODIFICATION DU
REGLEMENT D'EXPLOITATION DE L'AEROPORT
INTERNATIONAL DE GENEVE

Lors de sa séance du 14 novembre 2018, le Conseil fédéral de la Confédération suisse a adopté la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Genève. Pour la première fois, l'aéroport de Genève est doté d'un cadre général définissant l'exploitation et le développement de l'infrastructure à l'horizon 2030. A cette date, 25 millions de passagers par an, soit 236 000 mouvements annuels sont attendus.

L'élaboration de la fiche du PSIA de l'aéroport avait déjà fait l'objet d'une enquête publique à laquelle le Pôle métropolitain avait contribué. (Délibération n° CS2017-70, le 7 décembre 2017) Pour mémoire, les éléments suivants avaient été transmis par la Préfecture de Région Auvergne Rhône-Alpes pour le compte du Pôle métropolitain :

- Gouvernance : La configuration du territoire et l'emplacement de l'aéroport font peser nombre de nuisances et de contraintes sur le Genevois français qui regrette l'absence de concertation avec les territoires dans la phase d'élaboration de la fiche PSIA. Le Pôle

Envoyé en préfecture le 16/10/2019

Reçu en préfecture le 16/10/2019

Affiché le

SLO

ID: 074-200075372-20191011-BU2019_11-DE

métropolitain demandait la mise en place d'une gouvernance transfrontalière pérenne sur le dossier aéroportuaire, via le GLCT Grand Genève ou le CRFG.

- **Qualité de l'air** : 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 : il s'agit 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 compensatoires devraient également se matérialiser à travers des participations aux contrats corridors ou contrats verts et bleus du Grand Genève.
- **Bruit** : 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.
- **Protection des eaux** : 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.
- **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%) à l'horizon 2030.
- **Economie** : Une coopération accrue entre l'aéroport international de Genève et la Communauté de communes du Pays de Gex, désormais Pays de Gex Agglomération, permettrait de développer des compétences localement, en lien avec les créations d'emplois liées au développement de l'aéroport.

Suite à l'adoption de la fiche PSIA, il est à noter que :

- Bien que l'espace aérien français soit désormais reconnu comme « nécessaire aux activités de l'aéroport » et que les extensions requises doivent à l'avenir être optimisées « compte tenu des critères de l'aménagement du territoire et des aspects économiques, écologiques et sociaux », de nombreux points soulevés par le Pôle métropolitain du Genevois français sont restés sans réponse satisfaisante.
- Concernant la limitation de l'exploitation de la route dite « KONIL courte » qui correspond à la procédure de décollage en piste 233 avec virage à droite en direction du Jura, il était toutefois prévu qu'une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 ait lieu « par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ».
- Concernant l'exposition au bruit, l'exploitant de l'aéroport doit calculer et analyser annuellement l'exposition sonore provoquée par le trafic aérien. Le PSIA prévoit que « S'il est établi ou anticipé que les immissions de bruit dépassent notablement (augmentation de 1dB ou plus par rapport au bruit admissible) et durablement (pendant au moins trois ans consécutifs) l'exposition au bruit admissible, les services fédéraux compétents, après consultation des cantons concernés, prennent les mesures qui s'imposent pour atténuer l'exposition au bruit. ». La première version prévoyait que ce soit à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté. De même, les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit constituent désormais un « cadre de référence cantonal et ne lient pas la Confédération ».
- Les autres points évoqués par la contribution du Pôle métropolitain du Genevois français, concernant notamment la gouvernance, la qualité de l'air, le bruit, la protection des eaux, la mobilité et l'économie, n'ont fait l'objet d'aucune prise en compte ou réponse particulière dans la version adoptée de la fiche PSIA. Elle précise même que « Afin d'éviter les malentendus au sujet du caractère contraignant du PSIA, il convient de préciser que le PSIA, de par sa nature de plan sectoriel, ne crée des obligations pour le concessionnaire que dans le cadre de l'aménagement du territoire et qu'il n'établit aucune obligation de prendre des mesures de construction. Autrement dit, le concessionnaire n'est tenu de se conformer aux exigences du PSIA que dans sa planification. Les autorités compétentes statuent définitivement sur la réalisation des

mesures de construction uniquement lors des procédures ultérieures. A cet effet, elles se basent d'abord sur le droit en vigueur et à titre subsidiaire sur le PSIA. »

L'AIG dépose désormais une demande d'approbation des plans et une demande d'approbation de la modification de son règlement d'exploitation afin de se mettre en conformité par rapport à la fiche PSIA adoptée. Selon le dossier d'enquête publique, ces modifications sont indispensables pour permettre la concrétisation de plusieurs projets portés par l'aéroport :

- Création d'une nouvelle piste sortie rapide : La nouvelle sortie rapide (Rapid Exit Taxiway « RET04 » ou Charlie 2) permettrait aux aéronefs de libérer la piste de façon plus fluide et rapide, en minimisant le temps d'occupation de la piste.
- Levée des contraintes concernant l'usage des stationnements pour les avions : L'augmentation continue des charges de trafic nécessite le recours aux postes de stationnement avions existants (c'est-à-dire les « places de parking » des avions) dont l'exploitation est aujourd'hui interdite par l'OFAC. La procédure vise donc à autoriser à nouveau l'utilisation de ces stationnements en levant les restrictions actuellement en vigueur.
- Possibilité d'autoriser les décollages après 22h selon un système de quotas : Actuellement, les décollages après 22h sont le fait de retards, de certains vols commerciaux et de vols urgents ou diplomatiques. En 2017, en moyenne cinq vols / jour ont été autorisés à décoller après cet horaire. En attendant une amélioration sonore des aéronefs, pour respecter la courbe de bruit, l'aéroport propose d'instaurer un système de quota qui permettrait de réguler le nombre de vols en laissant une certaine flexibilité aux compagnies aériennes.
- Allègement des valeurs limites d'exposition au bruit et fixation d'un nouveau seuil de bruit admissible pour certaines zones limitrophes de l'aéroport : La création d'une nouvelle piste de sortie rapide, la levée des contraintes de stationnement et l'instauration d'un système de quota devrait permettre à Genève Aéroport de respecter le cadre validé par la fiche PSIA. Certaines zones resteront cependant exposées aux valeurs limites d'exposition au bruit. Pour ces zones, l'aéroport demande des allègements et la fixation d'un nouveau seuil admissible.

Au préalable, le Pôle métropolitain du Genevois français ne peut que regretter que, dans le contexte climatique actuel, la priorité soit donnée à un renforcement des capacités aéroportuaires de l'aéroport, sans analyse et stratégies globales liées à ses effets sur le cadre de vie : impacts sur le climat, la mobilité, l'environnement, la biodiversité etc.

Le Pôle métropolitain déplore que les modalités de concertation en vigueur autour de l'infrastructure aéroportuaire n'aient pas été suffisamment développées pour être véritablement constructives et appelle de ses vœux une gouvernance transfrontalière incluant toutes les échelles des territoires impactés.

Par ailleurs, l'impact acoustique de l'aéroport, modélisé par les différentes courbes de bruit (trafic aérien et valeurs limites) à l'horizon 2022, font état de nuisances sonores sur le territoire transfrontalier. Il conviendra de limiter ces nuisances. Or, côté suisse, 767 points récepteurs, dont la très grande majorité sont au sud de l'aéroport, ont été utilisés pour analyser le bruit produit par le fonctionnement de l'infrastructure aéroportuaire. La quasi absence de récepteurs côté nord laisse entendre que la courbe de bruit côté nord est issue d'une « déduction » basée sur les résultats de la façade sud. Il conviendra donc que l'aéroport précise les modalités de calcul et prévoit également d'analyser des points récepteurs côté nord, où les caractéristiques de l'urbanisation peuvent être de nature à modifier le comportement sonore.

Le Pôle métropolitain note que la modification du règlement d'exploitation de l'AIG introduit deux mesures ayant un impact sonore :

- « Assurer que les nouveaux vols long-courriers planifiés après 22h00 soient exploités par des avions aux meilleures performances acoustiques » :
- « Soumettre les décollages après 22h00 à un système de quotas »

Le Pôle métropolitain prend acte du soutien du Conseil d'Etat pour que Genève Aéroport entreprenne les actions nécessaires pour promouvoir de nouvelles liaisons directes avec des destinations intercontinentales et que de nouveaux vols long-courriers puissent être planifiés après 22h00. Ces vols devraient être opérés par les avions les plus performants d'un point de vue acoustique. Cependant, le Pôle métropolitain s'interroge sur les obligations en vigueur pour

Envoyé en préfecture le 16/10/2019

Reçu en préfecture le 16/10/2019

Affiché le

S E O

ID : 074-200075372-20191011-BU2019_11-DE

les vols qui, aujourd'hui, bénéficient de dérogations pour décoller après 22h00. De même, l'obligation de performance des aéronefs pourrait s'étendre à la consommation énergétique des appareils et aux émissions de polluants.

Le Pôle métropolitain remarque également l'introduction d'un système de quotas pour les vols prévus au décollage avant 22h00 qui, exceptionnellement, peuvent être amenés à retarder leur départ. Le Pôle métropolitain note l'instauration d'une redevance aéroportuaire spécifique qui vise à financer le fond environnement de Genève Aéroport, utilisé pour financer des mesures de lutte contre le bruit, la protection et l'indemnisation éventuelle. Le Pôle métropolitain souhaite que soient précisées les modalités de gestion de ce fond et la possibilité pour tous les riverains de l'aéroport, français comme suisses, d'en bénéficier. De plus, l'instauration de ce « quota bruit » pourrait avoir comme conséquence d'autoriser un plus grand nombre de vols après 22h00. Même si ces vols sont opérés par des avions aux meilleures performances acoustique, la pénibilité pour les riverains de l'aéroport est réelle et doit être évaluée. Le Pôle métropolitain du Genevois français rappelle également que c'est bien l'ensemble des trajectoires des aéronefs (circulation, décollage, atterrissage, phases de vol et phases d'approche) qui a un impact acoustique et écologique sur un large territoire, qu'il convient de considérer avec une association plus large. Les couloirs d'atterrissage doivent ainsi faire l'objet d'une attention particulière.

Les effets du bruit sur la santé des hommes sont multiples sur l'audition (baisse d'acuité acoustique) d'une part mais également sur le système cardiovasculaire et endocrinien. L'Organisation Mondiale de la Santé préconise un niveau maximal moyen de 30 dB sur l'oreiller pendant huit heures consécutives afin d'éviter les troubles du sommeil. Enfin, une feuille de route de la Commission Européenne oblige, d'ici 2050, à diviser par 30 le bruit autour des aéroports. Il convient donc que, dès aujourd'hui, des mesures efficaces de réduction du bruit soient prises.

Sur les questions liées à la pollution et à la qualité de l'air, le Pôle métropolitain du Genevois français souhaite informer Genève Aéroport de l'avancement des discussions engagées avec le Conseil d'Etat autour du projet « AéroP'Air ». AéroP'Air vise à objectiver la pollution de l'air causée par l'aéroport et les avions, sous la responsabilité d'ATMO Auvergne – Rhône-Alpes et du Service de l'Air, du Bruit et des Rayonnements non-ionisants (SABRA) du Canton de Genève, et avec la participation de plusieurs partenaires. Le projet, sous réserve de sa validation et de son portage par les partenaires s'articulerait autour de trois volets :

- Observatoire des plaintes des riverains et habitants
- Mesures de la qualité de l'air, observation des données.
- Modélisation et prospective au regard des résultats obtenus.

Compte-tenu des éléments du dossier d'enquête public relatif à la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève, de l'analyse qui en a été faite et des interrogations qu'ils soulèvent concernant les impacts réels de leur mise en œuvre sur les nuisances sonores et environnementales de l'aéroport ;
Compte-tenu également du besoin de définir les modalités d'une gouvernance transfrontalière efficace en matière de compensations de ces nuisances ;

Le Bureau, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- **EMET UN AVIS DEFAVORABLE** à la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation,
- **DEMANDE** la prise en considération des remarques et compléments portés par la présente délibération,
- **AUTORISE** Monsieur le Président à transmettre cette délibération aux autorités compétentes dans le cadre de l'enquête publique en cours et **D'ASSURER** les autorités aéroportuaires de l'Aéroport de Genève de la pleine disponibilité du Pôle métropolitain du Genevois français pour entrer en matière sur ces sujets.

Envoyé en préfecture le 16/10/2019
Reçu en préfecture le 16/10/2019
Affiché le **SLO**
ID : 074-200075372-20191011-BU2019_11-DE

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 16/10/19

Publié ou notifié le 16/10/19

Le Président,
Jean DENAIS



[Handwritten signature]

Vertical text on the left margin, likely a page number or reference code, appearing as a series of small, repeating characters.

Envoyé en préfecture le 16/10/2019

Reçu en préfecture le 16/10/2019

Affiché le

SLO

ID : 074-200075372-20191011-BU2019_11-DE

DÉPARTEMENT DE
LA HAUTE-SAVOÏE

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

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

Envoyé en préfecture le 22/12/2017
Reçu en préfecture le 22/12/2017
Affiché le
ID : 074-200075372-20171214-CS2017_70-DE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

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 Rosé-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

Envoyé en préfecture le 22/12/2017
Reçu en préfecture le 22/12/2017
ID : 074-200075372-20171214-CS2017_70-DE

ENQUÊTE 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.

À 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/aeroportsnationaux/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, Omex, Pougny, Prévessin-Moëns, Saint-Genis-Pouilly, Sauvergnny, Segny, Versonnex, Vesancy, Chens-sur-Léman, Chevrier, Clarafond-Arcine, Messery, Nemier, 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.

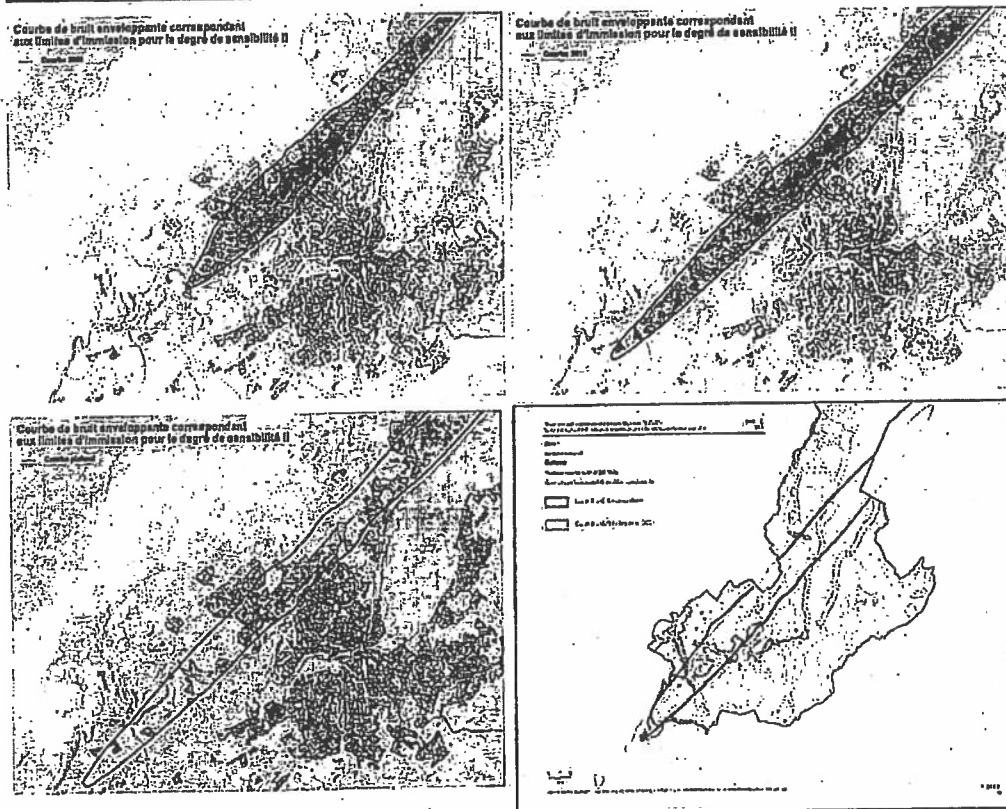
Thématiques et impacts

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.

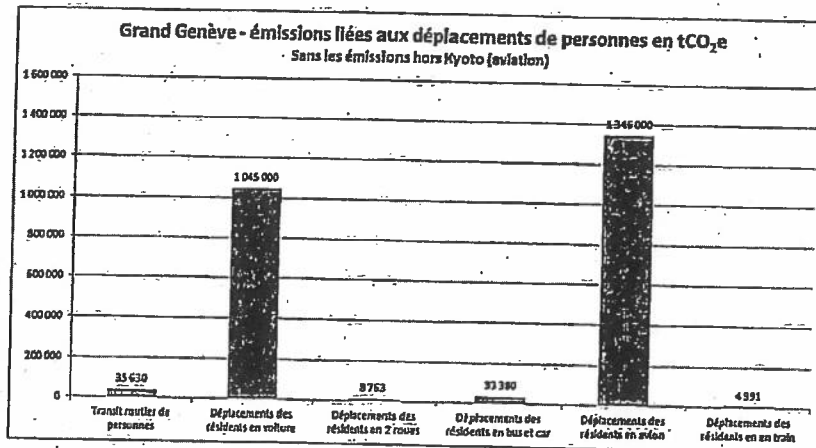


Qualité de l'air et changement climatique

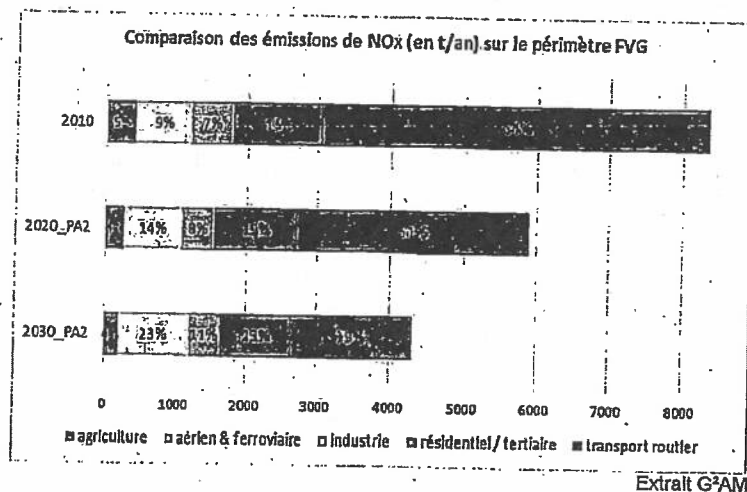
La fiche PSIA indique qu'« Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. ». Des efforts sont prévus en matière d'énergie pour les activités au sol (centrale de production photovoltaïque, 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 tCO₂e, 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 G²AME (modèle transfrontalier pour la qualité de l'air) a étudié l'impact du développement de l'aéroport sur la qualité de l'air. A l'horizon 2030, l'impact de l'activité aéroportuaire se renforce. En effet, les émissions de l'aéroport de Genève Cointrin en oxydes d'azotes (NO_x), augmentent pour représenter 38% des émissions totales de NO_x, 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 G²AME :
 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 G²AME :
 - 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 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 Blandonnez 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 Casaf ;
- 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^{ème} 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 Coordonnés 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 réseaux 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





Office fédéral de l'aviation civile
Section Plan sectoriel et installation
3003 Berne

Cartigny, le 17 octobre 2019

LETTRE RECOMMANDÉE

Concerne : Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible. – OPPOSITION

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique se déroulant du 18 septembre au 17 octobre 2019, la Commune de Cartigny forme opposition à l'adoption des documents cités en titre. Vous trouverez dans la présente l'argumentaire de notre opposition.

A) Remarques liminaires

1. Consciente de l'importance de l'Aéroport international de Genève (AIG) pour l'économie du Canton de Genève et pour la Genève Internationale, les autorités communales (Conseil municipal et Exécutif) ont suivi et participé avec attention au processus d'élaboration de la fiche PSIA (Plan sectoriel des infrastructures aéronautiques) de l'AIG.
2. Finalement, en mars 2018, le Conseil municipal de Cartigny a fait opposition à l'unanimité au projet de fiche PSIA notamment du fait de l'augmentation considérable des vols de nuit envisagés à l'horizon 2030 et son impact trop important sur la population de la Commune.
3. Malgré plus de 350 oppositions, le Conseil fédéral a adopté le PSIA de l'AIG, le 14 novembre 2018.
4. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a engagé les procédures de mise en œuvre du PSIA. C'est les documents actant cette mise en œuvre qui font l'objet de notre présente opposition.

B) L'incidence territoriale des nouvelles courbes de bruit de l'AIG

1. En engageant les procédures de mise en œuvre du PSIA, l'OFAC vise notamment à mettre à jour le bruit admissible utilisé pour les procédures cantonales d'autorisation de construire et d'aménagement du territoire (art. 37a OPB). C'est l'un des objets principaux de la présente enquête publique.
2. Au-delà de l'augmentation considérables des pollutions sonores et atmosphériques envisagées à l'horizon 2030, mais déjà subies dans les faits actuellement, c'est l'impact important en matière d'aménagement et constructions qui a retenu toute l'attention des autorités communales.
3. Il apparaît à l'analyse des documents fournis par l'administration que le territoire de la Commune de Cartigny va passer pour une très large partie (près de 70% des surfaces en DSII I) en Valeur limite d'immissions (VLI), ce qui a de grandes incidences en matière d'aménagement - plus possible de créer de nouvelles zones à bâtir - et sur les possibilités de construire - plus difficile de créer du logement.
4. Ces incidences négatives, notamment sur les parcelles constructibles existantes, ne peuvent être déterminées globalement pour tout l'espace délimité par les nouvelles courbes de bruit (VLI DS II). En effet, les courbes qui nous sont fournies par l'administration sont des courbes de synthèse qui délimitent un espace et signifient simplement que dans cet espace il sera plus difficile - mais pas impossible - d'avoir des projets immobiliers avec logement.
5. Pour déterminer concrètement et avec précision les nouvelles contraintes en matière d'urbanisme, il faudrait procéder à une analyse pour chaque parcelle dudit espace, les contraintes variant en fonction de la situation précise de la parcelle sous la courbe de bruit envisagée.
6. Pour faire ladite analyse, il faut disposer de « données géoréférencées (SITG) » qui permettent de déterminer avec précision la VLI et donc les limitations en matière de constructions de logements sur une parcelle considérée. Ces données sont la propriété de l'OFAC et sont mises à disposition des cantons. Elles n'ont pas été utilisées jusqu'à présent dans la présente procédure ni mises à disposition des Communes et des particuliers.
7. Suite à une demande faite par notre Commune, l'OFAC a refusé de nous fournir ces données. Il nous a été répondu : « *[I]es cartes au format ArcGIS ne faisant pas partie intégrante du dossier mis à l'enquête publique, et afin de garantir l'égalité de traitement de toutes les personnes et communes qui sont appelées à former opposition dans ce cadre, nous ne partagerons ces fichiers qu'après l'écoulement de la période de mise à l'enquête publique [sic].* »

La non transmission des données permettant de définir avec précision les limitations de développement et les possibilités de construire des logements affectant chaque parcelle constructible plonge les propriétaires dans une grande incertitude. Cette incertitude peut être considérée comme les prémisses d'une atteinte à la garantie de la propriété.

Bien plus, cette impossibilité d'obtenir les données qui permettraient de mesurer les effets réels du nouveau bruit admissible peut être considéré comme une atteinte au « droit de connaître le dossier administratif », droit résultant, en droit administratif, du droit d'être entendu.

Dans une enquête publique, il ne suffit pas de pouvoir faire valoir ses arguments, encore faut-il pouvoir connaître, afin d'assurer une prise de position éclairée, les éléments dont l'autorité dispose.

Les autorités communales demandent aux autorités cantonales compétentes de procéder sur la base des données géoréférencées (SITG) à une analyse de l'impact des nouvelles courbes de bruit sur le potentiel constructible de l'ensemble des parcelles sises sur le territoire de la Commune et soumises aux VLI.

Bien plus, les autorités communales demandent à ce que le territoire de la Commune de Cartigny puisse bénéficier de la *clause d'antériorité en continuant à être soumis au régime du Cadastre du bruit admissible 2009.*

Ces atteintes à la garantie de la propriété et au droit d'être entendu constituent déjà en soi des motifs suffisants pour que la Commune forme opposition à la mise en œuvre de la fiche PSIA.

C) Le maintien des griefs énoncés lors de notre opposition au projet de fiche PSIA

L'étude des documents fournis à l'appui de la présente enquête publique sur la concrétisation de la fiche PSIA ne permet pas de lever les motifs d'opposition que notre Commune avait énoncés lors de la précédente consultation sur le projet de fiche PSIA (en mars 2018).

Ces motifs antérieurs d'opposition sont donc toujours d'actualité.

C1) La fiche PSIA et l'augmentation démesurée du trafic aérien, notamment celui nocturne.

1. L'étude d'Intraplan, commandée par les autorités et présentée aux Communes en janvier 2005, prévoyait un trafic aérien total pour 2030 de 248'00 mouvements. Les partenaires au processus de coordination PSIA ont finalement retenu le chiffre de 236'000 mouvements à l'horizon 2030.
2. En 2001, année où notre Commune a fait recours contre le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport, le nombre de mouvements annuels était de 163'189. Par rapport à cette année de référence, l'augmentation prévue des mouvements annuels à l'horizon 2030 sera de l'ordre de 30%.
3. Concernant les vols nocturnes (22h00 – 24h00 / 05h00 – 06h00), l'augmentation prévue par les autorités est encore plus spectaculaire. De 5'882 mouvements en 2001, on passera à 11'400 mouvements en 2019 (courbe plafond) et à 11'600 mouvements en 2030 (courbe cible) ! Dès lors, nous constatons avec effarement que les autorités compétentes envisagent sans sourciller un doublement des vols nocturnes pour 2019 et 2030 par rapport à 2001 !
4. Les autorités ont pour objectif une augmentation significative du nombre de mouvements par heure (planification horaire) : de 40 à 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 (PSIA p. 18, § 4). Cet objectif est global et concerne aussi potentiellement les périodes nocturnes.

Les raisons qui ont poussé la Commune de Cartigny à faire recours contre le règlement d'exploitation de l'AIG de 2001, notamment l'augmentation du trafic nocturne, existent plus que jamais aujourd'hui puisque la fiche PSIA consacre encore un accroissement considérable des mouvements aériens entre 22h00 et 24h00.

C2) La fiche PSIA et l'incidence considérable des courbes de bruit sur la population de Cartigny

1. L'augmentation considérable du nombre de mouvements aériens, subie actuellement et à subir encore d'ici 2030, a nécessairement une répercussion conséquente quant à l'exposition de la population et du territoire de notre Commune au bruit des avions.

2. L'empreinte sonore du trafic aérien, représentée sous forme de courbes d'exposition au bruit, permet de suivre l'évolution dans le temps des immissions sonores liées audit trafic. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments : le nombre de mouvements annuels, la répétition de ceux-ci dans le temps, la composition de la flotte, les trajectoires de vol. « *Si un élément change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées* » (PSIA p. 27).

La charge sonore du trafic aérien repose donc sur des calculs et non sur des mesures effectives reflétant la réalité du terrain. Ainsi, les incidents ponctuels et répétés ne sont pas appréhendables par calcul, mais ont un impact certain sur la population du fait de leur imprévisibilité et répétition.

3. La fiche PSIA propose un système combinant deux courbes de bruit. La courbe « plafond » expose la situation prévisible au moment de l'adoption de ladite fiche (2019). Cette courbe constitue une limite stricte aux nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire, elle ne pourra être dépassée par l'exploitant. L'autre courbe, la courbe « cible », représente l'exposition au bruit voulue par les autorités pour 2030. Elle est moins impactante que la courbe « plafond » et représente l'objectif que l'exploitant devra atteindre au plus tard à l'horizon 2030.
4. Le rapport de synthèse fourni par les autorités (rapport du bureau CSD – « Evaluation de l'incidence territoriale des courbes de bruit de Genève Aéroport », du 18.09.19) présente les impacts potentiels de l'évolution des courbes de bruit sur la population et le territoire de la Commune de Cartigny : la courbe du Cadastre (2009) versus les courbes PSIA « plafond » et « cible ».
5. Le Cadastre du bruit 2009 de l'AIG consacre l'empreinte sonore qui prévaut encore aujourd'hui notamment dans les procédures d'aménagement du territoire. Elle correspond en fait à la charge sonore **effective due au trafic réel de l'année 2000**. C'est cette charge sonore qui a été prise comme référence lors de l'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG en 2001. Dès lors, ladite charge ne correspond plus à la réalité du moment (170'568 mouvements pour 2000, 190'778 mouvements pour 2017).
Sous l'égide dudit Cadastre, la population de Cartigny n'est pas concernée par des dépassements des valeurs limites d'immissions (VLI) (Rapport p.10). Tout au plus, la population du village de Cartigny est englobée dans la courbe des valeurs de planification (VP II) (Cadastre 2009, carte 9).
6. La courbe « plafond » projetée par les autorités dans la fiche PSIA expose de manière conséquente la population de la Commune de Cartigny à des dépassements des VLI. Ainsi, **740 habitants seront affectés**, ce qui représente 78 % de la population globale (951 habitants selon le dernier recensement de l'OCSTAT en 2019) (Rapport p.10).
7. Dans une volonté affichée de faire diminuer progressivement l'exposition au bruit de la population à l'horizon 2030, les autorités proposent dans le projet PSIA une courbe « cible » qui représente un objectif de diminution fixé à l'exploitant. Cette courbe de bruit moins impactante exposera toutefois encore une grande partie des habitants de Cartigny au-delà des valeurs limites d'immissions : **626 individus seront encore impactés**, ce qui représente 69 % de la population de la Commune (Rapport p.10).
8. A noter que la fiche PSIA ne donne pas une vision de la population totale impactée au niveau du canton en VLI. On peut se référer au document fourni par les autorités lors de la troisième séance d'information aux Communes (4 mai 2015). En annexe de la carte « courbes de bruit 2009/2030 et population impactée (VA et VLI, DS II) », le tableau mentionne que la population impactée en VLI passera de 25'065 (Cadastre 2009) à 31'253 (PSIA 2030), soit un accroissement de 6'188 personnes affectées !

Alors qu'en 2001, année où notre Commune a fait recours contre le règlement d'exploitation de l'AIG, la population de Cartigny n'était affectée qu'en valeur de planification (Cadastre 2009), les deux courbes proposées dans la fiche PSIA consacrent une détérioration significative de la pollution sonore subie par les habitants de notre Commune. En supposant que l'exploitant de l'AIG prenne toutes les mesures nécessaires afin de faire diminuer les nuisances sonores et réussisse à respecter l'objectif fixé par la courbe « cible », la population « polluée » représentera encore plus

des deux tiers des habitants de Cartigny ! Finalement cette courbe « cible », pour autant qu'elle soit respectée, ne permettrait qu'une correction mineure de l'aggravation exponentielle de la pollution sonore subie par notre population depuis le tournant du siècle et consacrée par la courbe « plafond ».

C3) La fiche PSIA et l'atteinte à la santé de la population impactée

1. En consacrant un accroissement significatif des nuisances sonores du trafic aérien, la fiche PSIA péjore gravement la tranquillité et la santé de la majorité des habitants de Cartigny, notamment pendant la période nocturne.
2. De nombreuses études scientifiques décrivent les conséquences négatives d'une exposition de la population au bruit et à la pollution atmosphérique qui résultent des activités aéroportuaires. Le canton de Genève ainsi que l'ATCR ont cofinancés une évaluation des impacts sur la santé (ci-après EIS) des activités de l'AIG, réalisée par l'Université de Genève. Avec cette EIS, les autorités disposent de données locales et contextualisées montrant les impacts sanitaires du bruit et de la pollution générés par les activités de l'AIG.
3. La préservation de la santé de la population constitue une obligation légale consacrée aussi bien au niveau fédéral que cantonal.
La loi genevoise sur la santé stipule notamment que : « *L'Etat et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé.* » (article 4 al1). Bien plus, en son article 22, elle énonce que : « *L'Etat encourage les mesures destinées à prévenir les atteintes à la santé dues à l'environnement naturel et bâti, et soutient les actions visant à maintenir ou rétablir un environnement propice à la santé.* »
4. Les valeurs limites fixées dans le cadre de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (ci-après OPB) « *définissent [...] ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas pour la santé. Ces seuils ont été fixés sur la base d'études scientifiques afin de protéger la santé des populations. Accepter qu'elles puissent être continuellement dépassées, c'est faire fi de la volonté du législateur de ne pas exposer les populations à des nuisances qui peuvent avoir des conséquences dommageables pour leur bien-être.* » (LALIVE p. 16)
5. En matière de santé publique, le principe de précaution doit prévaloir. Ce principe, consacré au niveau constitutionnel (article 74 al. 2 Const. Féd.), est ancré dans l'article premier de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (ci-après LPE) qui stipule que « *[l]es atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt.* »

Nous l'avons vu (supra point C2), le système des deux courbes, envisagé comme mesure correctrice par les autorités, ne permettra pas une diminution significative des nuisances subies par la population affectée par le bruit des avions et n'aura dès lors pas d'impact sur la préservation de la santé de ladite population.

C4) La fiche PSIA et la diminution illusoire de l'exposition au bruit de la population

1. On l'a vu, la réalisation de l'objectif de la courbe « cible » par l'exploitant ne constituerait qu'une correction mineure de l'aggravation de la charge de bruit subie par les habitants de notre Commune et donc de l'atteinte à leur santé.
A bien lire la fiche PSIA, on peut même douter que l'exploitant puisse un jour atteindre ledit objectif.

2. En effet, la fiche PSIA table sur les progrès techniques, le renouvellement de la flotte ainsi que sur une diminution des retards des vols planifiés le jour mais décollant après 22h00 pour permettre à l'exploitant d'atteindre l'objectif de la courbe « cible » et ainsi réduire la charge sonore subie par la population.
3. On a peine à croire que le renouvellement de la flotte et la diminution des retards pourront compenser l'augmentation des nuisances sonores résultant de l'accroissement des mouvements aériens entre 2019 et 2030 (de 199'000 à 236'000 mouvements). Dans son Rapport sur la politique aéronautique, le Conseil fédéral admet d'ailleurs qu'à long terme la réduction du bruit des avions grâce aux progrès technologiques « *n'empêchera pas l'augmentation globale du bruit du fait de la croissance attendue du trafic aérien.* » (p.1718)
4. De plus, à bien lire la fiche PSIA (pp. 20 et 30), on constate que l'objectif de la courbe « cible » n'est absolument pas contraignant pour l'exploitant. En effet, il est mentionné que si les immissions dépassent pendant trois années consécutives l'exposition au bruit admissible, il sera simplement exigé de l'exploitant « *déprendre de nouvelles mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté.* » Bien plus, il est stipulé que « *au cas où ces mesures se révéleraient impraticables pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique, l'exploitant proposera un nouveau bruit admissible (allègement) dans le cadre d'une procédure administrative en vertu de la loi sur l'aviation. Le bruit admissible doit se trouver à l'intérieur du cadre fixé dans la fiche PSIA.* » (nous soulignons)

La courbe « cible » n'est donc pas contraignante pour l'exploitant qui pourra invoquer des raisons économiques pour éviter d'atteindre ladite courbe. Il pourra même se contenter de rester sous le régime de la courbe « plafond » qui, comme nous l'avons vu, affecte considérablement la population de Cartigny.

C5) Le système des quotas (nouveau) et la diminution illusoire de l'exposition au bruit

1. Afin de tendre vers la courbe cible 2030, l'AIG propose l'instauration d'un système de quotas. Ce système est basé sur l'octroi aux compagnies aériennes de la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit pour gérer les décollages en retard, après 22h00. Ce volume tient compte du nombre de mouvements attribué à chaque compagnie et du type d'avion (classe de bruit).
2. La pièce 06 « Système de quotas » précise en page 6, que « *en principe, si les opérateurs d'aéronefs volent selon l'horaire planifié, ils n'auront pas besoin d'utiliser des quotas bruit étant donné qu'il y a pas de vols planifiés au départ après 22h00 – sous réserve d'éventuels vols long-courriers* ». Par ailleurs, les opérateurs disposant d'un quota et souhaitant opérer après 22h00, devront effectuer une demande à Genève Aéroport pour une autorisation préalable. Celle-ci sera automatiquement accordée par le biais d'un outil informatique. Si l'opérateur ne dispose plus de quotas, « *l'opérateur ne pourra opérer le vol que moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive* ».

Le système de quotas ne fait qu'entériner les plus de 1'500 décollages en retard après 22h00. L'octroi automatique d'une autorisation d'opérer lorsqu'on dispose de quotas n'est en aucun cas un instrument ni incitatif et encore moins dissuasif pour limiter les décollages en retard. Après usage de la totalité des quotas, la redevance qui sera perçue est décrite comme « incitative ». Nous estimons que la redevance devrait être dissuasive, doutant que la seule incitation soit suffisante. Notre scepticisme est d'autant plus grand, qu'il est mentionné en page 11, que le montant de la redevance sera déterminé en accord avec les compagnies aériennes. Il n'est pas hasardeux de penser que les compagnies ne seront pas d'accord d'accepter une redevance trop élevée.

Enfin, nous relevons que des mesures ont déjà été prises pour limiter le nombre de vols décollant après 22h00, par un ajustement de la capacité disponible qui a été limitée à 15 départs sur une période de 40 minutes (21h00 – 21h40). Les documents soumis en enquête publique ne mentionnent toutefois aucun bilan de cette mesure. Son (in)efficacité aurait mérité d'être documentée. En effet, il apparaît que malgré la mesure, le nombre de vols décollant en retard est resté conséquent. En 2017 : 1'499 vols au départ ont été opérés entre 22h00 et 22h59 et 306 vols au départ ont été opérés entre 23h00 et 23h59.

C6) La fiche PSIA et les surfaces impactées sur la Commune de Cartigny

1. Nous avons déjà présenté certains griefs concernant l'incidence territoriale des nouvelles courbes de bruit, notamment des atteintes à la garantie de la propriété et du droit d'être entendu (voir supra point B).
2. Selon le Cadastre du bruit 2009, aucune surface de la Commune de Cartigny n'est impactée en dépassement des Valeurs limites d'immission (VLI).
3. Concernant la courbe « plafond » (2019), 20,8 ha des surfaces en DS II (Degré de sensibilité) seront en dépassement des VLI, ce qui représente 76,6% de la surface totale de la Commune en DS II. (espace résidentiel).
4. Pour la courbe « cible », et pour autant que des mesures limitatives soient prises par l'exploitant, les surfaces affectées en dépassement des VLI passeraient à 17,4 ha représentant encore le 64,7% de la surface totale de la Commune en DS II.
5. Cet impact territorial des courbes « plafond » et « cible » a aussi des répercussions pour notre Commune dans le domaine de l'aménagement du territoire du fait notamment de la limitation du développement de la zone à bâtir (type de construction, changement d'affectation) et des surcoûts imposés aux nouvelles constructions.

Dans le cadre du processus PSIA, concernant les problématiques d'aménagement du territoire, les autorités n'ont pas exposé clairement les conséquences pour notre Commune du passage d'une exposition en valeur de *planification* (VP) à une exposition en valeur limite d'immissions (VLI). Tout au plus il est simplement mentionné : « [i]l n'existe aucun potentiel de développement identifié par le PDCant 2030. De ce fait aucune étude de l'incidence des nouvelles courbes de bruit de la fiche PSIA sur la planification des zones à bâtir n'a été menée. » (Rapport de synthèse p. 10)

6. L'impact significatif des courbes de bruit du PSIA sur les surfaces en DSII de la Commune (espace résidentiel) a des répercussions non négligeables en termes de dévalorisation des biens immobiliers (terrains et bâtiments) et de diminution de la valeur locative desdits biens.

Là encore, les autorités n'ont procédé à aucune évaluation de la diminution de valeur des biens immobiliers soumis au dépassement des VLI. Lors de la procédure de recours concernant le règlement d'exploitation de l'AIG, les recourants avaient déjà demandé qu'il soit procédé à une telle évaluation. Même si « la diminution de valeur d'un bien immobilier, voire d'un revenu locatif, dépend de nombreux facteurs liés à des circonstances très locales [...] dans nombre de cas concrets, le Tribunal fédéral a développé une jurisprudence précise sur le calcul de la perte de valeur des biens immobiliers, exprimée en pourcentage. S'agissant de propriétés individuelles, les indemnisations pour perte de valeur des biens immobiliers se situent entre 15 et 30% de la valeur de marché hors nuisances. » (LALIVE p.13).

C7) Procédure de recours suspendue : horaires nocturnes – CRINEN I

1. La commune de Cartigny, aux côtés d'autres communes genevoises, vaudoises et françaises est partie au recours déposé en juin/juillet 2001 auprès de la commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) et dirigée contre le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève approuvé par l'OFAC lors de la décision de reconduction de la concession d'exploitation. Le recours demandait notamment des mesures contraignantes réduisant l'impact environnemental des vols de nuit et de la trajectoire KONIL.
2. La CRINEN avait admis partiellement ce recours par jugement du 23 mars 2006, imposant notamment à l'aéroport de Genève l'obligation d'établir les incidences d'un plafonnement du nombre de mouvements nocturnes aux fins de respecter les valeurs limite d'immission, en termes de nombre de mouvements ainsi que d'évaluer les conséquences socioéconomiques de cette mesure pour lui-même, les compagnies aériennes et pour l'agglomération genevoise. Par ailleurs, l'AIG devait examiner la faisabilité d'une extension du couvre-feu nocturne ainsi que la faisabilité technique opérationnelle et les incidences financières de la suppression des routes KONIL prévoyant le décollage en piste 23. L'autorité judiciaire ordonnait ainsi à l'AIG d'établir des rapports, devant être communiqués à l'OFAC, qui devait prendre sur ces sujets une nouvelle décision. Le jugement du 23 mars 2006 est entré en force.
3. Ayant jugé que la réponse à ces questions allait dépendre de l'élaboration de la fiche du PSIA concernant l'aéroport de Genève, la procédure a été suspendue par décision de l'OFAC du 18 septembre 2012. En conséquence, les communes recourantes, dans la procédure, n'ont jamais été consultées ni n'ont pu concrètement s'exprimer sur les rapports de l'AIG et les échanges de celle-ci avec d'autres autorités fédérales, notamment l'Office fédéral de l'environnement. En réalité, depuis la décision de suspension du 18 septembre 2012, les parties à la procédure n'ont plus reçu aucune communication.
4. Comme les autres communes recourantes, la commune de Cartigny a reçu récemment seulement une décision de l'OFAC, faisant expressément référence aux horaires nocturnes ayant été l'objet du jugement CRINEN du 23 mars 2006, par laquelle la procédure suspendue par décision du 18 septembre 2012 était reprise en ce qui concernait le plafonnement des vols de nuit et le couvre-feu nocturne, conformément à la décision du 23 mars 2006. La procédure sur ces points étant reprise, l'OFAC décidait en outre la jonction de ladite procédure avec la présente procédure de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève concernant la mise en place de quotas pour les vols retardés décollant après vingt-deux heures.

La présente opposition à la nouvelle modification du règlement d'exploitation ne constitue donc qu'un élément de la procédure ordonnée par le jugement de la CRINEN du 23 mars 2006, l'entier des arguments des communes recourantes en 2001 demeurant donc pertinents et ici réitérés. Sans entrer à ce stade dans le détail, il est d'emblée précisé, conformément au recours de 2001, que s'agissant des vols nocturnes, ni l'AIG, ni la fiche du PSIA, entre-temps élaborée, ne respectent les dispositions de la législation en matière de protection contre le bruit, les valeurs limites d'exposition au bruit nocturne étant largement dépassées.

En tout état de cause, la procédure étant reprise sur ces points, l'OFAC devra formellement consulter les recourantes sur toutes les questions touchant l'objet du litige (vols nocturnes et quotas), communiquer tous les documents et échanges entre l'AIG, elle-même et l'OFEV pour que les communes parties à la procédure puissent se déterminer, avant de rendre une nouvelle décision. Les communes recourantes doivent également avoir la possibilité de solliciter divers actes d'instruction dans le cadre de ladite procédure. À cet effet, il est précisé que la fiche du PSIA ne constitue pas une décision dans le cadre de cette procédure puisqu'elle n'a pas été communiquée comme telle et n'a pas ouvert de possibilités de recours.

Conclusions

Les raisons qui ont poussé la Commune de Cartigny à faire recours contre le règlement d'exploitation de l'AIG de 2001, notamment l'augmentation du trafic nocturne, subsistent plus que jamais aujourd'hui puisque la fiche PSIA consacre encore un accroissement significatif, le doublement..., des mouvements aériens entre 22h00 et 24h00.

Les deux courbes de bruit proposées dans le projet PSIA consacrent une détérioration significative des pollutions sonores et atmosphériques subies par les habitants de notre Commune. En supposant que l'exploitant de l'AIG prenne toutes les mesures nécessaires afin de diminuer les nuisances sonores et réussisse à respecter l'objectif fixé par la courbe « cible », la population « polluée » représentera encore plus des deux tiers des habitants de Cartigny ! Finalement cette courbe « cible », pour autant qu'elle soit respectée, ne permettrait qu'une correction mineure de l'aggravation exponentielle des pollutions subies par notre population depuis le tournant du siècle et consacrée par la courbe « plafond ».

Le système des deux courbes de la fiche PSIA fige une emprise du bruit grandement péjorée par rapport à la situation déjà critique de 2001. Désormais exposée au bruit au-delà des VLI, la population de Cartigny voit sa tranquillité gravement atteinte notamment pendant la période nocturne, la plus sensible du point de vue de la santé,

Dès lors, la Commune de Cartigny ne peut que former opposition aux documents mis à l'enquête publique.

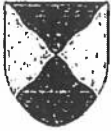
Bien plus, la Commune de Cartigny réitère sa demande à ce que le territoire de la Commune puisse bénéficier de la *clause d'antériorité* en continuant à être soumis au régime du Cadastre du bruit admissible 2009 pour toutes les questions touchant à l'aménagement du territoire et à la police des constructions.

Carine Zäch

Mairie de Cartigny

Copie à :

- Département du territoire, Office de l'urbanisme, République et Canton de Genève
- AïCR-AIG, Genève



PREGNY-CHAMBÉSY

Pregny-Chambésy, le 14 octobre 2019

513465-2019

16 OCT. 2019

Office de l'urbanisme
Direction générale
Case postale 224
1211 Genève 8

CJ/ps

Opposition à l'enquête publique : Aéroport de Genève, Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci-joint la résolution du Conseil municipal du 8 octobre dernier concernant l'objet cité en titre. Une copie de cette résolution est adressée au service des affaires communales (SAFCO) ainsi qu'à l'Office fédéral de l'aviation (OFAC).

De plus, pour le bon ordre de vos dossiers, nous vous adressons également une copie de l'opposition formulée par le Conseil administratif de Pregny-Chambésy à l'OFAC concernant toujours la même enquête publique.

En vous souhaitant bonne réception de ces documents, nous vous adressons, Madame, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.


Catherine JEANDET, Secrétaire générale

Annexes ment.



PREGNY-CHAMBÉSY

RÉSOLUTION

Concernant l'enquête publique : Aéroport de Genève, Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

« PROPOSITION D'OPPOSITION »

Vu le courrier ainsi que le dossier qui nous ont été adressés par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 11 septembre 2019 concernant la consultation des communes pour l'Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur : Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu que les communes ont jusqu'au 17 octobre 2019 si elles le désirent, pour manifester leurs griefs dans le cadre de cette procédure en usant la voie d'opposition ;

Vu que le Conseil administratif de Pregny-Chambésy dans sa séance du 26 septembre 2019 a décidé de s'opposer à l'enquête publique : Aéroport de Genève, Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible ;

Vu les articles 36d et 37 et 37h de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et par les dispositions de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OISA ; RS 748.131.1) ;

Conformément aux articles 29, al. 3 et 30A, al. 2 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

Sur proposition du Conseil administratif,

Le Conseil Municipal de Pregny-Chambésy, dans sa séance du 8 octobre 2019

par 16 oui, 0 non et 0 abstention, soit à (l'unanimité des membres présents)

ACCEPTÉ

De s'opposer à l'enquête publique : Aéroport de Genève, Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

La Présidente
Catherine KOSSLER



COPIE

Recommandé

Office fédéral de l'aviation OFAC
Section Plan sectoriel et installations
3003 Berne

CJ/ps

Opposition

Enquête publique : Aéroport de Genève, Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible.

Madame, Monsieur,

La commune de Pregny-Chambésy entend par la présente faire valoir son droit d'opposition à l'enquête publique : *Aéroport de Genève, Procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas et Procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et l'utilisation densifiée des postes de stationnement avec Fixation du nouveau bruit admissible*, compte tenu du fait que :

- 1) Les dispositions mises à l'enquête, si elles sont appliquées, auraient un impact dévastateur sur la santé publique des riverains.
- 2) Des pertes significatives et visiblement sans compensation sur le foncier d'une grande partie de notre territoire sont à craindre.

De plus :

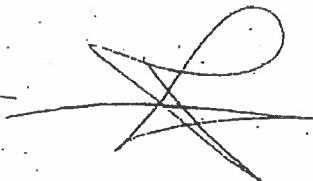
- La courbe de bruit moyen terme 2022 entérine un nombre très important de mouvements pendant la période nocturne ;
- Cette courbe ne tient compte que des décollages, alors que les atterrissages, bien plus nombreux, représentent également une source de nuisances importantes pour l'environnement et la santé des riverains ;
- Cette courbe prend en compte la levée des charges liée au stationnement des aéronefs devant l'aile Est ;
- La levée des charges liée au stationnement des aéronefs constitue un déni démocratique, cette charge résultant d'un accord datant de 2016 entre l'AIG, l'OFAC et diverses associations ;
- Le système de quotas ne donne aujourd'hui aucune garantie quant à son opérationnalité et à son efficacité en termes dissuasifs ;

- La suppression de la route KONIL après 22h00 a été exclue de la présente procédure, ne permettant pas une coordination telle qu'exigée par la loi ;
- L'exclusion de la thématique KONIL est d'autant plus inacceptable que les principales parties intéressées (AIG et Skyguide) s'étaient déjà prononcées favorablement, que la demande date de 2006 et qu'elle est renvoyée à un horizon non défini ;
- La coordination entre le développement de la plateforme aéroportuaire et son accessibilité terrestre n'a pas été effectuée et ne permet pas aujourd'hui de garantir que chaque projet puisse effectivement se développer sans porter préjudice aux autres ;
- La pesée d'intérêts est lacunaire parce que notamment :
 - il est postulé un développement qui n'est non seulement pas possible compte tenu de la saturation des aéroports (et plus généralement du ciel européen), mais qui n'est pas non plus souhaitable au regard d'autres politiques publiques, notamment climatiques, environnementales et sanitaires ;
 - elle n'est tout simplement pas faite s'agissant la trajectoire KONIL, constituant un déni de justice ;
 - l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures plus contraignantes dans la limitation des vols nocturnes, qui doivent rester exceptionnels, seraient économiquement insupportable ;
 - l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures autres que de simplement satisfaire à la demande ont été prises pour satisfaire aux objectifs prioritaires et urgents en vue de lutter contre le réchauffement climatique.

Nous vous remercions de prendre en considération ce qui précède et nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.



Isabelle RASMUSSEN
Conseillère administrative



Philippe SCHWARM, Maire



Philippe PASCHE
Conseiller administratif

C.c. : Département du territoire, Office de l'urbanisme, case postale 224. 1211 Genève 8



ASSOCIATION EN FAVEUR DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

Monsieur Christian Hegner
Directeur
Office fédéral de l'aviation civile
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen

Genève, le 16 octobre 2019

Enquête publique concernant le projet du nouveau « Règlement d'exploitation l'Aéroport international de Genève (AIG) »

Monsieur le Directeur,

L'Office fédéral de l'aviation civile a mis à l'enquête publique le projet du nouveau « Règlement d'exploitation l'Aéroport international de Genève (AIG) ». Nous avons le plaisir de porter à votre connaissance notre position.

Quelques mots pour commencer concernant notre association.

L'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin (AGC) a été créée en 1974, sous l'égide de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève et de l'Office du tourisme de Genève, afin de démontrer et conforter l'importance vitale d'un outil aéroportuaire moderne et performant pour les activités socio-économiques de Genève et de toute sa région.

L'Association a pour but de défendre les intérêts des usagers de l'aéroport international de Genève. A cet effet, elle entretient des contacts, notamment avec les organes dirigeants de l'aéroport et avec les compagnies aériennes. L'AGC anime le mouvement en faveur de l'Aéroport international de Genève en s'adressant notamment à l'opinion publique romande et des régions françaises limitrophes afin d'assurer leur information quant au rôle important que joue l'aéroport de Genève sur les plans économique, touristique et culturel de ces régions et sur la mission internationale de Genève. L'action de l'AGC est inspirée de motifs d'intérêt général et tient compte des exigences de la protection de l'environnement.

L'AGC compte quelque 490 membres : 305 membres individuels et 185 membres collectifs, principalement des entreprises.

Compte tenu de l'importance de la desserte aérienne de toute la partie ouest de la Suisse, l'AGC tient à faire part de sa position sur le projet Règlement d'exploitation l'AIG.

Nous constatons tout d'abord que ces propositions s'inscrivent en parfaite cohérence avec la fiche PSIA adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018, document dans lequel des pistes sont décrites, afin de contenir les nuisances sonores de l'Aéroport international de Genève. Elle fait par ailleurs suite à l'adoption de la « Convention d'objectifs » qui lie le Conseil d'Etat genevois à l'Aéroport et qui détaille ce qui est attendu de l'Aéroport, sur le plan opérationnel, afin de freiner l'évolution de l'empreinte environnementale de l'Aéroport.

Nous sommes également attentifs à ce que ces évolutions environnementales ne péjorent pas l'avenir économique et sociale de la région et veillons de ce point de vue à la cohérence des décisions adoptées, tant sur le plan politique qu'opérationnel.

L'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin soutient la politique de développement durable de l'Aéroport engagée depuis de longues années et n'entend pas rester passive face à des propositions qui ne respecteraient pas les équilibres économiques, sociaux et environnementaux.

Dans cette logique, la création d'une nouvelle voie de sortie (ret 04) comme l'introduction d'un modèle de « quota bruit » vont dans la bonne direction :

1. L'aménagement d'une nouvelle sortie rapide (taxiway) ainsi planifié permettra de mieux fluidifier le trafic piste/tarmac, tout en réduisant les temps de roulage et donc la charge sonore. Il s'agit donc d'une proposition certes mineure, mais qui permet de marier habilement les enjeux économiques et environnementaux auxquels l'Aéroport doit faire face dans les années à venir, qu'elles que soient par ailleurs les évolutions du trafic aérien.
2. L'AIG entend introduire dans son règlement d'exploitation un nouveau système de quotas pour les vols à l'horaire avant 22h qui sont retardés et font effectivement mouvement au-delà de 22h, afin de les limiter au maximum. Le système de « quota bruit » permet d'associer intelligemment les compagnies aux efforts déployés par l'Aéroport pour une stratégie de développement durable qui s'accroît sur le terrain environnemental. A ce stade, nous trouvons totalement logique de laisser à l'Aéroport la marge de manœuvre qui lui permettra d'implémenter ce système, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes, au premier rang desquelles les compagnies aériennes qui jouent un rôle important. Nous souhaitons donc ardemment que ce modèle soit retenu et suivrons de près les propositions de mise en œuvre de ce dernier, avec la volonté de contenir efficacement la charge sonore, sans porter atteinte à l'excellente connectivité garantie par l'aéroport pour toute notre région.

L'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin est donc très favorable aux propositions de modifications soumises en consultation et vous remercie de prendre note de cette position.

Dans l'attente et en vous remerciant de votre consultation, veuillez recevoir, Monsieur le Directeur, l'expression de nos salutations distinguées,

Pour le Comité de l'AGC

Jacques Jeannerat

Président