

Saint-Genis-Pouilly, le 4 novembre 2019

PRÉFECTURE DE L'AIN

45 rue Alsace Lorraine
CS80400

01012 BOURG EN BRESSE



Direction Générale des Services

Nos réf : PC/2019.10046

Affaire suivie par : Pascal CHAMMAS

☐ 04 50 20 52 50

✉ dga.ressources@saint-genis-pouilly.fr

Pj : [messages de nos concitoyens](#)

Objet : Enquête publique - projet de nouveau règlement de l'Aéroport international de Genève

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de l'enquête publique se déroulant du 18 septembre au 17 octobre 2019, la commune de Saint-Genis-Pouilly a formé opposition à l'adoption du projet de nouveau règlement de l'Aéroport international de Genève. Les motifs de notre opposition font l'objet de l'argumentaire ci-après.

Pour rappel, la commune de Saint-Genis-Pouilly, aux côtés d'autres communes genevoises, vaudoises et françaises avait été 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.

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.

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.

Comme les autres communes recourantes, la commune de Saint-Genis-Pouilly 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.

Conformément au recours de 2001, s'agissant des vols nocturnes, ni l'AIG, ni la fiche du PSIA, entre-temps élaborée, ne respectent les dispositions de la législation suisse en matière de protection contre le bruit, les valeurs limites d'exposition au bruit nocturne étant largement dépassées.

À cet égard, dans sa décision admettant partiellement le recours des communes, la CRINEN précisait :

« La CRINEN a estimé pour sa part que l'on ne saurait exclure a priori toute mesure de plafonnement du nombre de mouvements, en cas de dépassement des valeurs d'exposition au bruit ou de dépassement des normes en matière de pollution atmosphérique, en particulier si la charge sonore devait augmenter sans fin et si les valeurs d'exposition au bruit devaient être durablement dépassées. (...)

Il appartiendra donc à l'intimé (i.e. l'AIG) de fournir les éléments de décision pour que l'autorité soit en mesure de répondre aux griefs des recourantes. Il sera appelé à déterminer les incidences d'une mesure de plafonnement du nombre de mouvements nocturnes, pour que le bruit généré par les avions, respecte les valeurs limite d'immission sur l'essentiel des périmètres concernés. Plus particulièrement, il devra établir les incidences en termes de réduction du nombre de mouvements - combien de mouvements, dans quelle tranche horaire, devrait être retranché de l'offre - et déterminer les conséquences socioéconomiques et financières d'une telle mesure, pour lui-même, pour celle de ses usagers et pour la région genevoise ». (Jugement de la CRINEN du 23 mars 2006, page 69).

S'agissant de l'extension de la période de couvre-feu nocturne, et en particulier des mouvements de nuit pour les vols commerciaux entre 22 heures et 24 heures, la CRINEN a notamment indiqué :

« Toutefois, on peut en déduire qu'ils doivent rester exceptionnels afin de protéger les voisins du bruit (ATF 125 II 643, publié au JdT 2000 I 664, p.703). De surcroît, en application du principe de limitation préventive des nuisances visées à l'article 11 alinéa 2 LPE, il appert que toute mesure de réduction des nuisances économiquement supportable doit être prise. » (Jugement de la CRINEN du 23 mars 2006, p. 70).

Ni le règlement d'exploitation de 2001, ni le PSIA, ni la modification nouvellement requise par l'AIG ne respectent ces principes. À tout le moins, les communes parties à la procédure n'ont pas reçu les études et démonstrations nécessaires démontrant l'insuffisance des mesures. Au contraire, le concept utilisé est celui d'une simple obligation de répondre à la demande, laissant ainsi dépendre l'infrastructure et le trafic nocturne simplement de celle-ci.

Le principe posé et mentionné ci-dessus émane toutefois d'une instance judiciaire qui, partant du principe de la législation en matière de protection de l'environnement, doit pouvoir procéder à une analyse des paramètres et des intérêts en présence, et procéder à une pesée de ses intérêts.

Il conviendra de tenir compte du fait que le recours date de 2001, la décision de 2006 et que la pesée d'intérêt aujourd'hui, s'agissant du développement du trafic aérien, se fera dans des conditions spécifiquement différentes.

Les documents figurant dans l'élaboration notamment du PSIA se fondent sur une politique aéronautique qui doit notamment prévoir « *de faibles redevances d'utilisation des aéroports* » pour qu'il reste concurrentiel et puisse satisfaire la demande.

Cela étant précisé, l'opposition de la commune de Saint-Genis-Pouilly à la modification du règlement d'exploitation de l'AIG se fonde notamment sur les motifs suivants :

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 aérodromes 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 22h00. C'est pourquoi plusieurs mesures opérationnelles (notamment système de quotas) sont prévues pour diminuer les décollages retardés.

Nous relevons de surcroît 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.

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 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 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 puisqu'ils pourront être opérés moyennant acquittement d'une redevance.
- 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.
- L'AIG démontre que des solutions hors Règlement d'exploitation ont pu être prises officieusement ce qui laisse à penser que d'autres entorses officieuses pourront intervenir à l'avenir. En effet, pour la régulation du trafic, *une mesure a déjà été mise en œuvre en décembre 2018 qui consisterait, pour les services de la navigation aérienne, à prioriser dans la mesure du possible les départs sur les arrivées entre 21h30 et 22h. En outre, des discussions ont été entamées avec les compagnies aériennes pour les sensibiliser aux enjeux et œuvrer dans un esprit collaboratif afin de limiter le nombre de leurs vols retardés au-delà de 22h.*
- L'AIG démontre que si une autre organisation transitoire est possible hors règlement, il est nécessaire de fixer précisément dans le règlement l'organisation qui sera mise en place et l'impossibilité d'y déroger, même de façon transitoire, sans modification du Règlement d'exploitation.
- A l'inverse, 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.
 - L'AIG ne démontre pas que, si une autre organisation transitoire est possible, une réorganisation plus pérenne de la tranche 20-22h pour limiter les décollages après 22h ne le serait pas.
 - L'AIG ne détaille pas le mode de calcul des quotas éventuels auxquels nous nous refusons d'accéder. Ceux-ci le cas échéant devront être négociés et inscrits dans le Règlement d'exploitation pour ne pas être modifiables.
 - De la même façon, concernant la redevance incitative, l'AIG ne détaille pas, si ce n'est les montants, au moins le mode de calcul, sa progressivité et son effet dissuasif.

3. Procédure CRINEN I – route KONIL courte

De façon générale, le Règlement d'exploitation ne prévoit rien sur les trajectoires d'envol en général, sur les trajectoires d'envol en direction de la France en particulier et laissent l'organisation des procédures et trajectoires d'envol au diktat de « la sécurité et à la fluidité du trafic aérien », synonymes en réalité de santé économique des compagnies aériennes. En effet, pour rappel, lors de la première modification du règlement d'exploitation en 2001, concernant l'utilisation de la trajectoire KONIL (courte), la procédure CRINEN I (*Document de suivi de 2012 de la décision de 2006 dite CRINEN I*) a invité Genève Aéroport à procéder aux investigations en dressant un rapport à l'attention de

l'OFAC consacré à examiner la faisabilité technique, opérationnelle et les incidences financières de la suppression de l'utilisation des routes KONIL prévoyant le décollage en piste 23 avec virage à droite en direction du Jura à partir de 22h.

Or, un rapport à l'attention de l'OFAC remis le 30 avril 2010 rédigé par le bureau d'études de Monsieur Olivier Jornot, actuellement procureur général du canton de Genève, mentionne que l'aéroport n'avait pas fait d'objection à ce que cette trajectoire soit fermée à 22h, ce qui contredit le présent règlement d'exploitation mis à l'enquête.

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 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* ».

D'une part, il n'y a pas d'instances transfrontalières compétentes en la matière.

En effet, le Comité de Concertation sur les questions environnementales transfrontalières de l'aéroport international de Genève n'a ni compétence, ni pouvoir, si ce n'est « *formuler des avis et propositions aux autorités de l'aviation civile française et suisse ainsi qu'à la République et Canton de Genève qui se coordonne avec l'aéroport international de Genève* ».

Si le CCE n'est pas compétent, il n'existe alors pas d'autres instances transfrontalières ad hoc. Ce sursis à réglementer contraire aux instructions de la procédure CRINEN I et des nécessités sanitaires et de bruit sur Suisse et France est manifestement une volonté de ne jamais statuer.

D'autre part, 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 courte 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.

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.

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. Proportionnalité et pesée d'intérêts

Le PSIA « 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 ».

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.

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.

Or, 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 LUPPO 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.* ».

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.

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 avaient 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.

5. Conclusion

Compte tenu du fait que :

- La suppression de la route KONIL après 22h00 a été exclue de la procédure ;
- L'exclusion de la thématique KONIL est d'autant plus inacceptable que les principales parties intéressées (AIG et Skyguide) s'étaient déjà prononcés favorablement, que la demande date de 2006 et qu'elle est renvoyée à un horizon non défini ;
- Les études du rapport d'impact sur l'environnement (Nox, Nox², PM 10) a porté sur la Suisse et accessoirement sur Ferney-Voltaire, mais rien sur l'ensemble des autres zones survolées (dont Saint-Genis-Pouilly) ;
- La prise en compte de la pollution est lacunaire pour ne pas dire inexistante
- La prise en compte de la mobilité est affirmée en contradiction totale avec les décisions prises par la Confédération et Genève qui refusent le prolongement du tram à Meyrin en direction de Saint-Genis-Pouilly ;
- 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 ;
- Le système de quotas donne aujourd'hui toutes les garanties de son inopérationalité et de son inefficacité en termes de dissuasion ;

- 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 ;
- 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.

Dès lors, afin de tenir compte des impératifs de santé publique qui s'imposent à nous pour protéger notre population, afin de lutter contre les nuisances engendrées par le bruit et la pollution, nos multiples demandes concernant la suppression de la trajectoire KONIL n'ayant pas été entendues, voire même étant abandonnées de fait, la commune de Saint-Genis-Pouilly s'oppose aux documents mis à l'enquête publique et au projet de nouveau règlement de l'Aéroport international de Genève.

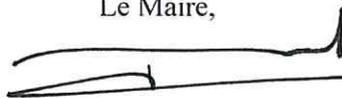
Par ailleurs, si on peut comprendre que la Confédération helvétique protège ses intérêts stratégiques, fut-ce au détriment de la santé de sa population, nous ne pourrions comprendre à l'inverse que l'Etat français ne défende pas ses propres intérêts qui doivent être, entre autre, la lutte contre la pollution à l'encontre de sa population.

Nous appelons donc de votre part une action forte afin que les trajectoires KONIL courtes sur la France en général et sur Saint-Genis- Pouilly en particulier soient supprimées à titre conservatoire, sans attendre une hypothétique étude par une instance transfrontalière inexistante. Il ressort en effet clairement de l'ensemble des documents que la santé des habitants n'a jamais été prise en compte.

A l'instar de l'évaluation des impacts sur la santé des scénarios de développement de l'AIG commandée en 2016 par le Canton de Genève et son Université, nous souhaiterions que vous puissiez de la même manière prescrire une étude d'impact sanitaire et épidémiologique sur la population du Pays de Gex et d'intégrer ses résultats dans l'action forte que nous appelons de nos vœux.

Dans l'attente, étant certain que la santé de la population du Pays de Gex est l'intérêt stratégique que vous privilégieriez, je vous prie de recevoir, Monsieur le Préfet, mes salutations distinguées.

Le Maire,



Hubert BERTRAND



Aéroport

De: Valerie Robert <robert.val462@orange.fr>
Envoyé: lundi 4 novembre 2019 08:24
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Nuisance aéroport

Bonjour,

Pour faire suite à l'enquête publique, nous aimerions vous faire part de nos remarques.

Nous habitons Thoiry et avons constaté depuis 2-3 ans des nuisances de bruit et de pollution au kérosène beaucoup plus importante. Cela est due au fait que les avions tournent beaucoup plus vite après le décollage et passe au dessus de nos habitations alors qu'avant ils allaient tourner plus loin hors des habitations après le fort l'écluse. Nous remarquons la pollution par des dépôts gras au bord de notre piscine, ce que nous n'avions pas avant ou beaucoup moins. Cela veut donc dire que les jardins et l'air sont contaminés également.

Nous pensons donc qu'il faut revoir les autorisations de survol du pays de Gex afin d'éviter au mieux ces nuisances sonores et de pollution avec un trafic de plus en plus important.

Merci de nous informer des résultats de ces discussions.

Cordialement

Famille Robert

Aéroport

De: Xavier Lubino <xavier.lubino@gmail.com>
Envoyé: dimanche 3 novembre 2019 18:27
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Commentaires Habitant

Madame, Monsieur,

Je souhaite témoigner de notre expérience personnelle pour cette enquête sur les impacts de l'aéroport de Genève.

Habitant à Pouilly depuis 2012, famille de 5 personnes, dont des enfants 3-10 ans, villa individuelle au 11B Rue de l'Eglise.

L'aéroport de Genève est un atout pour la région est permet à de nombreuses entreprises de décider de s'établir dans cette région, notamment de grands groupes & organisations internationales, et de pérenniser les emplois du bassin lémanique.

Etant moi-même un « frequent flyer » de l'aéroport de Genève, je voyage en moyenne une fois toutes les deux semaines et suis un habitué des cartes de loyauté OneWorld and Star Alliance. C'est donc avec cette perspective que je complète cette enquête sur l'aéroport de Genève, à la fois outil de travail mais aussi habitant du Pays de Gex impacté par cette activité.

Observations

- Horaires : de nombreux avions décollent tôt le matin (tranche 6 :30 – 7 :30) que nous pouvons entendre malgré une maison récente (double vitrage, etc.) le matin au moment du réveil. De même tard en soirée jusqu'à 22 heures.

- Intensité sonore : certains avions sont clairement plus bruyant que d'autres, avec en particulier quelques avions qui dépassent les seuils et écopent d'une amende. Un certain AirCanada régulièrement faisait cela.

- Trajectoires : lors des décollages vers le sud, une certaine partie des avions tourne vers le nord, survolant le pays de Gex. Une majorité de ces avions suit une trajectoire en bordure de la Suisse ; certains avions cependant prennent un virage très large, les faisant survoler la commune de St Genis-Pouilly, par moment directement à la verticale de notre maison, parfois encore plus proche de Jura (comme le prouve « noiselab.casper.aero »). Il est clair que cela dépend du pilote, quelques-uns se permettant des largesses sur la trajectoire dite « normale / usuelle ». De plus, les avions dans ces configurations sont encore en pleine montée, et donc appliquent une forte puissance aux réacteurs, qui occasionnent une nuisance sonore pénalisant les habitants des zones situées dessous.

En tant qu'habitué de l'aéroport de Genève et passager très régulier, j'observe quasi systématiquement en phase ascendante la trajectoire du pilote et la puissance appliquée aux réacteurs. Les déviations sont courantes malheureusement.

Je ne mentionne pas la pollution de l'air mais qui est évidemment également présente.

Recommandations

Premièrement, la nuisance sonore doit diminuer, avec les couloirs de trajectoires plus restreint afin de mieux encadrer les avions dans les phases de décollage ou la pollution sonore est la plus forte, et d'éviter que certains avions s'écartent des trajectoires « normales » et survolent des communes comme celles de Pouilly.

Aéroport

De: mj.selame <mj.selame@orange.fr>
Envoyé: vendredi 1 novembre 2019 19:11
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr; mj.selame@orange.fr
Objet: Nuisance

Depuis 15 ans dans mon appartement situé à côté du collège J Prevert, j'ai vu beaucoup de changements. Maintenant les avions passent juste au dessus de mon bâtiment et du collège. Ce qui entraîne une nuisance sonore et plus importante encore la quantité de poussière extérieure mais qui s'incruste aussi dans les habitations : c'est surprenant.

Il est impératif de prendre cette pollution en considération. Merci Mme Sélame.

Envoyé depuis l'application Mail Orange

Aéroport

De: Arash Khodabandeh <arash_khodabandeh@yahoo.com>
Envoyé: vendredi 18 octobre 2019 19:17
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Aéroport de Genève : Enquête publique

Bonjour,

j'ai pris connaissance de votre demande de commentaire pour l'aéroport.

Pour nous qui sommes sur la commune de st Genis les décollages qui tournent sur notre commune sont assez gênants car les avions ne sont pas assez hauts.

Toute l'année les décollages le matin a 6h sont audibles dans le calme générale.
En été elles nous réveillent même dans les chambres coté Jura car nous avons les fenêtres ouvertes.
L'hiver, même les fenêtres fermés, les avions restent audibles dans les chambre cote Saleve.
En été, si nous sommes dehors, le bruit des moteurs sont pénibles si on est au téléphone par exemple.

Les avions pourraient s'éloigner beaucoup plus avant de tourner, d'une part quand ils sont plus hauts, et aussi sur des zones moins denses.

Enfin, si le Jura a des zones de réserves, alors il faudrait aussi éviter ces survols trop proches des animaux.

Cordialement,
Arash Khodabandeh

Aéroport

De: Christophe Yves Mucher <christophe.yves.mucher@cern.ch>
Envoyé: mardi 15 octobre 2019 13:00
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Enquête publique aéroport de Genève

Bonjour,

J'habite dans la résidence du parc, mon appartement est orienté sud ouest, la nuisance sonore est déjà bien présente pour les avions qui décollent côté ouest et qui tourne au-dessus de Saint Genis en direction du nord.

A l'heure du réchauffement climatique et de la raréfaction des produits pétrolier, je trouve vraiment étonnant que l'on puisse vouloir une extension de l'aéroport, Enfin ce n'est pas vraiment étonnant, du profit, du profit, toujours plus. L'aéroport actuel me semble déjà bien saturé, sans parler de du trafic routier, pourquoi vouloir une extension, encore plus de bruit et de pollution, beaucoup de touristes ne se garent pas dans les parkings de l'aéroport, car trop cher, ils se garent donc dans les communes voisines Suisses ou Françaises.

Je vais au travail en vélo tous les jours (même quand il pleut) et je limite de plus en plus mes trajets en voiture, Il est en de même concernant mes voyages à l'étranger, qui sont de moins en moins nombreux, donc, sans être un écolo, je ne suis pas pour cette extension du trafic.

Je ne vois que des désavantages à cet augmentation du trafic aérien, même si l'avis de la population ne sera pas pris en compte, cela favorisera davantage ceux qui ont les moyens financiers pour partir encore plus souvent. Cela provoquera une augmentation des nuisances sonores, de la pollution, sans oublier le trafic routier qui augmentera aussi.

Bonne après midi

Christophe Mucher

Aéroport

De: Alexandre DEVIN <alexandre.devin@gmail.com>
Envoyé: mardi 15 octobre 2019 11:20
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Nouvelles nuisances sonores

Bonjour,

J'habite depuis bientôt 5 ans dans le nouveau quartier des hauts de Pouilly et c'est seulement depuis quelques mois que les nuisances sonores dues au décollage des avions se sont accentuées surtout le matin durant les week end samedis et dimanches jusqu'à me réveiller.

Et pourtant ma résidence répond aux dernières normes en matière d'isolation phonique.

Il me semble que les jours de repos devraient être épargnés par les trajectoires d'avions provoquant le plus de nuisances sonores.

Cordialement

Alexandre Devin

Aéroport

De: mdd.schneider@free.fr
Envoyé: vendredi 11 octobre 2019 09:43
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Enquête publique aéroport de Genève

Bonjour Madame, bonjour Monsieur,

Je profite de l'occasion qui m'est donné pour m'exprimer à ce sujet.

Voilà 15 ans que j'habite les allées de St-Genis dans un sympathique pavillon. Mais ! Nous avons mis en vente pour le printemps 2020 à cause de l'augmentation du passage des avions, avant que cela ne soit trop tard...

Depuis quelques années maintenant, le "couloir aérien" après décollage a été modifié. Il en résulte de plus en plus souvent de nombreux passages, quasiment au-dessus de nos maisons. Nous déplorons vraiment cette situation qui péjore notre qualité de vie depuis. Les toitures des pavillons doivent être nettoyés régulièrement, sinon ils deviennent vite noirs et je ne parle même pas du bruit. En effet, au moment ou passent ces avions ils sont en poussée certaine...

Bref, force est de constater que le nombre d'avions augmente sans cesse, qu'il y a régulièrement de nouvelles lignes au départ de Genève. Tout ceci au mépris des habitants du pays de Gex mais au profit de quelques trusts et politicards genevois que se fichent de nous.

J'ajouterais que beaucoup d'habitants pensent comme moi, mais n'osent, ou ne prennent pas le temps d'écrire sur le sujet. Dommage.

J'espère que cette missive retiendra toute votre attention et surtout celle de l'aéroport.

MD Pietri Schneider

Aéroport

De: Frédérine <frederine@gmail.com>
Envoyé: mercredi 9 octobre 2019 10:09
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: nuisance sonore

Bonjour Madame, Monsieur

Etant sur St genis depuis quelques années maintenant, le bruit des avions qui décollent le matin des 6h et le soir apres 22h car ils sont en retard et donc les nuisances sonores se déroulent bien apres 22h30. Ces nuisances sonores sont vraiment desagreables et je crains qu avec le developpement du trafic aerien sur l aeroport de geneve cela ne fasse qu empirer

cordialement
frederine derlot

Aéroport

De: Rosenblatt Nathalie <Nathalie.Rosenblatt@chuv.ch>
Envoyé: mercredi 9 octobre 2019 08:07
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Bruit aussi à SERGY gare

Bonjour

Nous habitons Sergy gare et sommes fortement impactés par le passage des avions. Les avions sont souvent à basse altitude et le bruit est assourdissant.

Merci d'en tenir compte. Meilleures salutations

Aéroport

De: Elsa Salesse <elsa.salesse@gmail.com>
Envoyé: mardi 8 octobre 2019 22:31
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Cc: Adlan D
Objet: Développement aéroport craintes

Bonjour,

Nous habitons Pregnin, sommes propriétaires d'une maison. Et bien sûr nous sommes touchés par le développement de l'aéroport de Genève.

Nous entendons déjà souvent les avions le matin. En fin de soirée et la nuit la nuisance sonore est plutôt faible et il serait essentiel de la garder comme cela! En revanche le matin tôt environ à partir de 6h30 le bruit se fait ressentir et peut parfois nous réveiller. Peut-être au décollage les avions pourraient-ils faire un virage plus grand pour ne pas survoler à basse altitude Saint Genis pouilly?

Nous venons d'apprendre un plan de développement pour l'aéroport nous nous inquiétons donc de la croissance des nuisances sonores et la pollution environnementale dans le pays de Gex.

Nous aimerions aussi beaucoup que sur votre groupe Facebook vous donniez plus d'informations sur les impacts de ce développement. Nous trouvons plusieurs sources et vagues sur internet.

Merci de votre aide pour défendre les habitants du pays de Gex Et Saint Genis pouilly.

Merci
Cordialement

Elsa Salesse
Tel: 00.33.6.60.61.41.34

Envoyé de mon iPhone

Aéroport

De: Louis Ecuivillon <louis.ecuivillon@wanadoo.fr>
Envoyé: mardi 8 octobre 2019 14:54
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Pour l'enquête publique de l'aéroport de Genève
Pièces jointes: IMG_8128.JPG; IMG_9660 (2).JPG

Messieurs, puisque cette enquête est publique, je me permets de vous envoyer deux photos prises depuis le bord de la piste. Une est très belle avec l'avion qui laisse le champ visuel du Mont Blanc entre son nez et sa queue, et l'autre (prise lors du premier jour de départ des participants aux JO de Sotchi)

Cette photo, quant à elle, fait frémir. L'illusion d'optique laisse croire que cet avion se pose sur le hangar, mais il faut admettre qu'il faudrait simplement un petit écart pour que l'illusion devienne réalité.

Comme le disait "Paris Match" Le poids des mots (ou des maux ce qui est plus juste).... le CHOC des photos.

Amicalement. Loulou

Aéroport

De: Dmytro Kovalskiy <Dmytro.Kovalskiy@cern.ch>
Envoyé: mercredi 2 octobre 2019 22:21
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr

[a public survey on the development of Geneva Airport: inhabitants express yourself]

The Swiss authorities have launched a consultation on the development plan of Geneva airport infrastructure, especially with the local population.

The project provides for the development of the airport in 2030 and presents the changes in number of users, traffic, traffic and those related to particularly sound noise caused by this development.

Participate in this public survey open until November 8th by writing at: aeroport@saint-genis-pouilly.fr. these will be key elements so that swiss national interests, mainly economic, also take into account the health of all.

Aéroport

De: Florine Dromard <florine.dromard@gmail.com>
Envoyé: mercredi 2 octobre 2019 21:43
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Enquête sur aéroport

Bonjour,

Je souhaite participer à l'enquête sur l'aéroport de Cornavin.

Cordialement,

Florine Dromard

Aéroport

De: Charlene Dauga <dauga.charlene@gmail.com>
Envoyé: mercredi 2 octobre 2019 21:38
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Cc: Florent
Objet: Participation à l'enquête sur le développement de l'aéroport

Bonsoir,

Nous souhaiterions participer à l'enquête svp.

Allez vous nous envoyer un lien ? Comment cela se passe svp ?

Merci beaucoup,
Bien cordialement,
Charlène Dauga

Aéroport

De: cindy lisar <cindy.lisar@outlook.fr>
Envoyé: mercredi 2 octobre 2019 21:11
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Enquête

Bonjour, j'aimerais participer à l'enquête publique sur le développement de l'aéroport de Genève.
Merci
Lisar Cindy

Aéroport

De: ulrike3@aliceadsl.fr
Envoyé: jeudi 26 septembre 2019 11:40
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Aéroport de Genève : Enquête publique jusqu'au 8 novembre 2019

Bonjour,

Excellente article.

Je me demandais surtout dans quel mesure les avions, on le droit de survoler le territoire Français et de plus en plus grignoter sur le Jura qui est une réserve naturel, ou je peux pas promener mon chien, mais les hélicoptères du Jivahill on le droit de survoler en faisant du rasmotte au dessus de nos maisons.

Je suis même pas sûr que, ce soit que le Jivahill.

Bref, nous ne faisons que subir le bruit, cette petite enquête publique ne servira que d'information,

C'est le pot de terre contre le pot de fer.

Cordialement

Ulrike Karner

Aéroport

De: Gérard Zollet <gg.zollet@hotmail.fr>
Envoyé: jeudi 19 septembre 2019 11:10
À: aeroport@saint-genis-pouilly.fr
Objet: Nuisances sonores de l' aéroport de Genève.

Bonjour

Je suis domicilié à Thoiry mais pour diverses raisons, j'ai l'occasion de résider à Pitegny (commune de Gex) et à St Genis.

Je trouve anormal que l'on ne puisse pas dormir avec les fenêtres ouvertes pour des raisons de bruits intenses, notamment les matins, à cause du décollage des avions qui réveillent toute la zone.

Il me semblait qu'au décollage, les avions devaient faire un large cercle pour survoler la montagne Jura, ou il y a beaucoup moins de résidence. Il n'en est rien du tout. Et les avions, tournent au plus court en passant au dessus de nos tête, en expulsant les résidus de kérosène qui polluent les potagers, s'infiltrant dans nos poumons et en nous empêchent de dormir quand, après un travail de nuit, nous avons besoin de sommeil. Tout est fait pour rentabiliser, gagner plus d'argent pour les actionnaires et géré par des gens qui ne se sentent pas concernés car ils ne demeurent pas sous les trajectoires des avions.

Comme d'habitude, il y a deux sortes de citoyens, les chanceux qui peuvent choisir et les autres qui doivent subir.

Il faut que l'on prenne en compte ce problème des nuisances sonores qui est des principaux soucis de la population.

Mes salutations

G Zollet
222 rue de la fruitière
01710 Thoiry