



PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
PRÉFET DU RHÔNE

Affaire suivie par
Benoît HUBER
Sous-préfet de Gex et de de Nantua
benoit.huber@ain.gouv.fr

Lyon, le **03 FEV. 2020**

Le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

à

Monsieur le Directeur de l'Office fédéral
de l'aviation civile
Service stratégie et politique aéronautique

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
3003 Berne - Suisse

OBJET : **Avis sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève**

P.J. : liste in fine

Par courrier du 11 septembre 2019, vous avez adressé aux préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie un dossier comprenant une demande d'approbation des plans ainsi qu'une demande de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève.

Ces projets de documents constituent le support de mise en œuvre opérationnelle de la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) approuvée par la Confédération le 14 novembre 2018, document de planification stratégique fixant le cadre d'exploitation et de développement de cet aéroport à l'horizon 2030.

Vous trouverez en annexe du présent courrier les avis des collectivités territoriales des deux départements qui se sont exprimées dans le cadre de cette consultation.

Je veux tout d'abord souligner la forte implication des collectivités lors de cette consultation : une douzaine de collectivités françaises ont exprimé un avis. Par ailleurs, plusieurs associations françaises vous ont adressé directement leurs contributions.

Les avis exprimés sont unanimement défavorables au projet mis en consultation.

Cette mobilisation et ces prises de position d'une part traduisent une nouvelle fois l'attention et les inquiétudes des populations face aux impacts induits par le développement planifié du trafic sur le territoire français et à l'échelle du Grand Genève, d'autre part réitèrent la demande d'un cadre de concertation transfrontalier pérenne sur les sujets intéressant le développement et les conditions d'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

Si la fiche PSIA précise que la plateforme est « un aéroport national car situé entièrement en territoire suisse », cette qualification ne rend pas compte de son envergure éminemment internationale et occulte sa localisation en proximité immédiate de la frontière française, engendrant des impacts très importants pour le territoire français voisin, notamment le Pays de Gex et le bas Chablais. Le projet ne mentionne pas non plus la présence du secteur France dont l'existence est régie par la convention franco-suisse de 1956.

Les communes situées en proximité immédiate de l'aéroport et celles situées sous les trajectoires de survol à basse altitude, soit de nombreuses communes de l'Ain et de la Haute-Savoie, sont les plus exposées aux nuisances. Elles expriment légitimement leurs inquiétudes face à l'accroissement des nuisances sonores, à l'impact sur la qualité de l'air et donc sur la santé, du développement du trafic aérien et des déplacements routiers induits par celui-ci.

Ce territoire connaît un rythme de croissance démographique parmi les plus élevés d'Europe. Il est d'ores et déjà confronté à des enjeux majeurs, notamment en matière de mobilité (saturation des réseaux de transports publics et de transports individuels), d'aménagement du territoire, de qualité de l'air et de développement économique.

Les collectivités demandent une meilleure prise en compte de leurs intérêts et, au préalable, requièrent une meilleure évaluation des impacts du développement programmé pour les populations françaises. Ces demandes sont légitimes et fondées : le dossier déposé ne permet pas d'appréhender précisément les impacts de l'accroissement du trafic sur le territoire français alors que les données sont très complètes concernant l'évolution de l'exposition au bruit en territoire suisse. La partie française ne peut que regretter ce traitement différencié de l'information de part et d'autre de la frontière et demander que les mêmes évaluations et représentations de ces impacts sur le territoire français soient mises à disposition.

Je souhaite particulièrement appeler votre attention sur les points suivants.

1/ Le projet de construction d'une sortie rapide en piste 04

La construction d'une sortie rapide en piste 04 sera le pendant de celle qui existe déjà en piste 22. Permettant de dégager plus rapidement la piste, elle améliorera les conditions de sécurité et de fluidité du trafic. Elle constituera ainsi l'un des vecteurs de l'augmentation du trafic anticipé à long terme.

La partie française sera dès lors très attentive aux conséquences de cette augmentation sur la charge sonore, notamment sur l'augmentation du bruit que pourrait générer l'utilisation plus importante de l'inversion de poussée et des aérofreins lors d'une sortie par cette voie rapide. Ces évolutions devront être mesurées et, le cas échéant, prises en compte dans les différentes hypothèses des cartes de bruit qui devront être produites.

2/ Levée des contraintes sur l'usage des postes de stationnement.

Des restrictions opérationnelles ont été fixées par votre Office par les décisions relatives à la création et aux changements apportés à certaines positions avions sur la plateforme. Ces dispositions ont un impact sur l'exploitation aéroportuaire en limitant l'utilisation des positions concernées.

L'usage optimisé des postes de stationnement projeté ne paraît pas directement présenter d'impact sur les nuisances subies par les communes françaises limitrophes de l'aéroport.

Le dossier transmis comprend une étude sur les « immissions » sonores (le bruit au sol) résultant de l'exploitation de l'aéroport à l'horizon 2022. Cette étude, menée à l'aide de 767 capteurs, conclut à :

- des valeurs limites d'immissions totalement respectées pour la période diurne
- des valeurs limites d'immissions respectées à 95 % pour la période nocturne

La modélisation fournit également des informations sur les impacts sonores pour les riverains de ce niveau de bruit au sol. Parmi les activités les plus impactantes ressortent le trafic au sol, le bruit des avions aux positions (APU et repoussage, remorquage des aéronefs) et le bruit des avions aux points d'attente. L'analyse des cartes de bruits au sol transmises (pièce N° 10) fait apparaître que la commune de Ferney-Voltaire est affectée par une exposition sonore comprise entre 50 et 65 dB(A) qu'il est ainsi nécessaire de mesurer afin de s'assurer qu'elle n'augmente pas.

3- La modification du règlement d'exploitation de l'aéroport.

3- 1 Le système de quotas de bruit

La modification du règlement d'exploitation envisagée consiste pour l'essentiel à instaurer un système novateur de quotas visant à maîtriser le nombre de décollages après 22 h (départs prévus avant 22 h mais retardés). Ce mécanisme affecte des points bruit à chaque appareil en fonction de sa certification acoustique, ce qui devrait encourager l'usage d'avions moins bruyants. Plus les départs sont tardifs, plus les compagnies sont pénalisées. Le nombre de points à octroyer correspondra au maximum permettant de respecter la plus large courbe de bruit du PSIA, incitant ainsi les compagnies à préférer les avions les moins bruyants. Ces derniers seront exclus du système de quotas mais seront pris en compte dans les totalisations visant à faire respecter la courbe de bruit maximale. Une redevance dissuasive est prévue en cas de vols effectués alors que les quotas attribués sont dépassés.

Le projet prévoit un déploiement de ce système en deux temps, tout d'abord pendant une période de transition sur la base d'un « *gentleman's agreement* » non contraignant entre compagnies et exploitant, puis par la formalisation d'une mesure opposable.

Alors que le nombre de mouvements nocturnes avait augmenté de façon continue et importante depuis 5 ans, la partie française relève avec satisfaction le recul de 5,2 % en 2019 des mouvements entre 22 h et 6 h, notamment des décollages en baisse, de 15,5 % alors que les atterrissages dans cette plage horaire demeurent très nombreux et ne baissent que de 3 %.

Le nouveau mécanisme devra démontrer son efficacité pour conforter et développer cette évolution positive.

La partie française :

- regrette que ce système de quotas ne porte que sur les décollages alors que les nuisances des atterrissages nocturnes sont elles aussi importantes ;
- demande à connaître les modalités d'exécution et d'évaluation du système lors et à l'issue de la période de transition ;
- souhaite que les montants envisagés des redevances perçues auprès des compagnies qui ne respecteraient pas leurs quotas soient suffisants pour garantir l'efficacité de ce dispositif ;
- prend acte que le produit de ces redevances sera affecté au fonds environnement de Genève aéroport pour financer des mesures de lutte contre le bruit, la protection et l'indemnisation des riverains ;
- demande que les modalités de gestion de ce fonds soient précisées et la possibilité pour tous les riverains, suisses comme français d'en bénéficier de façon égalitaire ;
- demande une information annuelle des membres du comité de concertation sur l'environnement sur les conditions de sa mise en œuvre et les résultats obtenus.

3-2 L'opposition à la programmation de décollages après 22 h

L'opposition à la possibilité ouverte par le projet de règlement de planifier des vols entre 22 h et 24 h, même réservée aux avions les moins bruyants, alors qu'à ce jour aucun décollage n'est prévu après 22h est très vivement exprimée.

Cette évolution est unanimement rejetée par les collectivités françaises qui demandent à ce qu'aucun vol supplémentaire au départ de Genève ne soit programmé au-delà de 22 h.

Cette position est identique à celle adoptée lors de la consultation sur le projet de fiche PSIA en 2018.

3-3 L'évolution des courbes de bruit

La fiche PSIA indique « *qu'il faut s'attendre à une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit ; cette dernière sera probablement à son maximum vers la fin de la décennie et correspondra à la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA. Il s'ensuivra une phase de stabilisation de plusieurs années suite à laquelle il est attendu, vers le milieu de la prochaine décennie, que l'exposition au bruit commence à diminuer pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme (2030)* ».

Cette diminution attendue des nuisances doit s'effectuer grâce au renouvellement de la flotte, à la diminution des retards et à « *d'autres mesures qui doivent être étudiées* » (le système des quotas sus-visé). Les hypothèses de calcul pour établir la courbe de bruit PSIA à long terme (2030) se basent sur un remplacement complet de la flotte actuelle pour les avions moyen-courriers et la diminution, de 50%, des retards des vols long-courriers programmés avant 22h00 mais décollant au-

Le dossier transmis ne comprend cependant pas d'éléments suffisants pour quantifier et délimiter précisément dans l'espace l'impact de cette exposition au bruit supplémentaire sur le territoire français.

Pour la partie suisse de son environnement, Genève aéroport sollicite de votre Office la fixation d'un nouveau niveau de bruit admissible car certains secteurs situés autour de l'aéroport continuent à être exposés à un niveau de bruit supérieur aux valeurs définies par le PSIA . La carte de bruit du PSIA indique ainsi que les communes françaises de Ferney-Voltaire et Pougny sont pour partie comprises dans les enveloppes dites de sensibilité II (valeur limite de planification de 55 dB) à moyen et long terme.

Les courbes de bruit figurant au PSIA sont calculées sur le territoire suisse selon des règles différentes de celles utilisées en France.

Afin d'évaluer l'accroissement des nuisances sonores et leurs conséquences potentielles sur le plan d'exposition au bruit (PEB) existant, approuvé le 15 juillet 2008 par les préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie, et donc d'éventuelles contraintes supplémentaires sur l'urbanisation des communes riveraines, il convient que les services de la direction générale de l'aviation civile puissent disposer des données utiles au format français ainsi que l'a demandé le DGAC dans la note qu'il vous a adressée le 20 mars 2018. Ces éléments sont indispensables pour apprécier la nécessité éventuelle de réviser le PEB.

Le développement de l'aéroport a un fort impact sur le Grand Genève et au-delà sur le bassin lémanique et le Nord des Alpes : si l'intérêt économique de cette infrastructure est évident, il joue un rôle essentiel sur l'aménagement du territoire et emporte des conséquences environnementales importantes.

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, mais aussi des territoires plus éloignés concernés par les déplacements induits par l'aéroport et par les atteintes à la qualité de l'air générées par la croissance du trafic aérien.

Eu égard aux nuisances engendrées sur le territoire français et aux incidences sur l'aménagement du territoire de part et d'autre de la frontière, le déploiement de l'aéroport ne peut s'envisager sans une concertation pérenne avec les collectivités françaises au sein des instances de coopération transfrontalière.

Une meilleure association et représentation des collectivités et associations de riverains françaises dans la gouvernance de l'aéroport et au sein de la commission consultative de lutte contre les nuisances du trafic aérien (CCLNTA) serait assurément l'un des moyens de conforter cette concertation et de garantir le développement équilibré de l'aéroport, dans le respect des intérêts de tous les riverains, suisses comme français.

La prise en compte des préoccupations exposées ci-dessus et exprimées par les avis des collectivités françaises joints à cet envoi permettra de créer les conditions d'un dialogue constructif.


Pascal MAILHOS

Copie adressée à :

- ✓ Monsieur l'Ambassadeur de France auprès de la Confédération suisse et de la Principauté du Liechtenstein
- ✓ Monsieur le Consul général de France à Genève
- ✓ Monsieur le Président du Conseil d'État de la République et du canton de Genève
- ✓ Monsieur le Préfet de l'Ain
- ✓ Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie
- ✓ Monsieur le Directeur général de l'aviation civile

Avis annexés des collectivités françaises qui ont émis un avis

- Conseil départemental de l'Ain
- Pôle métropolitain du Genevois français
- Thonon Agglomération
- Communauté d'agglomération du pays de Gex
- Communes de :
 - Divonne-les-Bains (01)
 - Ferney-Voltaire (01)
 - Prevessin-Moëns (01)
 - Saint-Genis-Pouilly(01)
 - Thonon-les-Bains (74)
 - Yvoire (74)