

Le président

Suivi par : Pascal RIGAUD
cabinet-president@paysdegexagglo.fr

N/Réf : CB/PR/FD/219417
Objet : Aéroport International de Genève –
modification du règlement d'exploitation

Monsieur Arnaud COCHET
Préfet de l'Ain
45 avenue Alsace Lorraine
Quartier Bourg Centre – CS 80400

01012 BOURG-EN-BRESSE Cedex



Gex, le 30 octobre 2019

Monsieur le préfet,

La modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève fait l'objet d'une enquête publique qui se déroule sur 3 mois, depuis le 18 septembre 2019, sous l'égide de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC).

Le débat s'est engagé lors du dernier conseil communautaire de l'Agglomération du Pays de Gex, le 24 octobre dernier. De l'avis unanime des communes impactées par ce projet, il ressort que les dispositions suivantes doivent être retenues, au regard de la préservation de l'environnement et de la santé des populations :

- **La procédure KONIL courte doit être abandonnée**, sauf cas d'urgence avérée.
D'une part, cette mesure s'inscrit dans le prolongement d'une décision de la Cour européenne concernant l'aéroport de Zurich, qui avait tranché sur le fait que gagner du temps ou d'économiser du carburant ne justifiait pas une modification de trajectoire pouvant se traduire par une augmentation de la gêne des habitants.
D'autre part, ce sursis à statuer et le renvoi de toute décision à des instances transfrontalières inexistantes sont contraires à la « Procédure CRINEN » de 2006 qui mentionnait qu' « une analyse de la fermeture de la route KONIL courte, à partir de 22h00 devra avoir lieu et qu'une fermeture progressive devra être envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ».
Enfin, le Règlement d'exploitation ne prévoit rien sur les trajectoires d'envols et de décollages en général, a fortiori au-dessus de la France, ce qui ne peut être acceptable dans un objectif de protection des populations.
- Le **système de quotas** avancé par l'Aéroport de Genève comme solution aux vols de nuits octroie aux compagnies aériennes la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit, un droit de tirage, pour gérer les décollages en retard, après 22h00. Le problème est que si l'opérateur ne dispose plus de quotas, « celui-ci pourra opérer son vol moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive ». Sachant que le montant de la redevance sera déterminé en accord avec les compagnies aériennes, **l'ouverture à de nouveaux vols de nuit après 22h00 doit donc absolument être proscrite**, et le couvre-feu nocturne préservé.
- En termes de nuisances, **un questionnement se doit d'être engagé quant au déplacement au sol des aéronefs**, dont l'incidence sur l'établissement des courbes de bruit est sensible, tout comme sur la santé des habitants par voie de conséquence.



Par ailleurs, les dispositions du Plan Pact'Air, signé par le Pôle métropolitain du Genevois français, le Conseil départemental de l'Ain et le Grand Genève, se doivent d'être appliquées à tous les territoires impactés ; à ce titre le règlement d'exploitation doit être mis en compatibilité avec ce document.

Je tenais à vous faire part de l'état de réflexion du territoire du Pays de Gex, qui formule un avis défavorable à la modification proposée du règlement d'exploitation et à sa mise en compatibilité avec le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA) de l'Aéroport International de Genève (AIG).

Je vous prie de croire, Monsieur le préfet, à l'assurance de ma parfaite considération.

Le président,

Christophe BOUVIER



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE D'YVOIRE
Séance du 29 Octobre 2019 à 20 heures 00**

2019

L'an deux mil dix-neuf, le vingt-neuf octobre à vingt heures, le Conseil Municipal, dûment convoqué, s'est réuni à la mairie, en session ordinaire, sous la présidence de Monsieur Jean-François KUNG, Maire d'YVOIRE.

Date de convocation du Conseil Municipal : 23 octobre 2019 (*date de télétransmission*)

Nombre de membres en exercice : 15

Quorum : 8

Etaient présents : Jean-François **KUNG**, Georges **COLLOMB**, Guillaume **SAILLY**, Isabelle **COLLOMB**, Patrice **BLOMME**, Evelyne **JACQUIER-TREBOUX**, Dominique **THIOLLAY**, Éric **BAILLOT**.

Étaient absents : Philippe **FARIZON**, Jérémy **BAILLIF**

Etaient excusés : Valérie **BAUD-LAVIGNE**

Etaient excusés et avaient donné pouvoir :

Aline **DURET** à Evelyne **JACQUIER-TREBOUX**

Corinne **CHESSEL** à Dominique **THIOLLAY**

Paul **JACQUIER-DURAND** à Jean-François **KUNG**

Gérald **CALMUS** à Éric **BAILLOT**

A été élu secrétaire de séance : Guillaume **SAILLY**

M. le Maire a déclaré la séance ouverte à 20 heures 17.

N°062910-2019

8. Domaine de compétences par thèmes. 8.7. Transports

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport international de Genève – Consultation des communes pour avis sur le dossier d'enquêtes publique de demande de modification de règlement et projet de travaux

Vu le courrier de M. le Préfet de la Haute-Savoie en date du 1^{er} octobre 2019 invitant notamment le conseil municipal de la commune d'YVOIRE à délibérer s'ils le jugent utile sur le dossier de l'enquête publique en cours réalisée par la Confédération suisse pour le développement de l'aéroport de Genève Cointrin ;

Vu les éléments de la fiche d'action du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) proposé par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFPAC) relative à l'aéroport international de Genève ;

Le CONSEIL MUNICIPAL,

Après en avoir délibéré et vote à mains levées,
A l'unanimité

DELIBERE,

Article 1 : RECOMMANDE un développement mesuré de l'aéroport international de Genève qui ne nuise pas aux populations des communes de l'ensemble du bassin lémanique impactées par les aéronefs, et que les décisions afférentes des autorités gestionnaires du projet soient prises en concertation permanente avec les collectivités publiques, en particulier intercommunales, des rives de l'ensemble du Lac Léman.

Pour extrait conforme,
Pour le Maire et par délégation
Aline DURET
1^{ère} Adjointe



Télétransmis en Sous-Préfecture le 6 novembre 2019



Accusé de réception

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Acte reçu par: Sous-Préfecture de THONON LES BAINS

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2019-11-06(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Yvoire

N° de SIREN: 217403153

Numéro Acte de la collectivité locale: DEL201929OCT06

Objet acte: Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport international de Genève - Consultation des communes pour avis sur le dossier d'enquêtes publique de demande de modification de règlement et projet de travaux

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.7-Transports

Identifiant Acte: 074-217403153-20191029-DEL201929OCT06-DE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance ordinaire du 7 novembre 2019

N° DE_2019_186

- TRAVAUX -

AVIS DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'APPROBATION DE PLANS ET À LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE

L'an deux mille dix neuf, le sept novembre à 20 h 00, le conseil municipal de la ville de Divonne-les-Bains s'est réuni en séance ordinaire, sur convocation en date du 31 octobre 2019 et sous la présidence de Vincent SCATTOLIN.

Présents (15) :

Vincent SCATTOLIN, Véronique BAUDE, Serge BAYET, Laurence BECCARELLI, Sandrine STEPHAN, John BURLEY, Claude-Emmanuel DUCHEMIN, Bertrand AUGUSTIN, Jean-François BERNARD, Jean DI STEFANO, Alain GIROD, Nathalie HOULIER, Christelle NIQUELETTA, Jean-Christophe PLASSE, Anne-Valérie SEDILLE

Absents représentés (9) :

Pascale ROCHARD (procuration à Véronique BAUDE)
Jacqueline CHORAND (procuration à Laurence BECCARELLI)
Gérard CLAPOT (procuration à Vincent SCATTOLIN)
Véronique DERUAZ (procuration à Serge BAYET)
Chantal DUMONT (procuration à John BURLEY)
Eric GAVARET (procuration à Claude-Emmanuel DUCHEMIN)
Jean-Louis LAURENT (procuration à Jean DI STEFANO)
Michel MOUSSE (procuration à Nathalie HOULIER)
Rodolphe RICHARD (procuration à Sandrine STEPHAN)

Absents non représentés (5) :

Sophie ALEX
Olivia HOFFMANN
Séverine LIMON
Robin PELLATON
Pierre RESPINGER

Secrétaire de séance :

Anne-Valérie SEDILLE

Assistaient à la séance :

Edouard BERTHET (Directeur de cabinet), Emmanuel HACOT (Directeur général des services), Jacqueline RUAZ (Directrice générale adjointe), Nelly BOISTARD (Responsable du service scolaire), Thérèse NURCHI (Responsable du service achats), Béatrice CORBIN (Adjointe au service finances), Bénédicte VERRA (administration générale).

Envoyé en préfecture le 08/11/2019

Reçu en préfecture le 08/11/2019

Affiché le



ID : 001-210101432-20191107-DE_2019_186-DE

La Confédération suisse a approuvé le 14 novembre 2018 la ~~fiche~~ relative à l'aéroport de Genève du Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA) qui fixe, à l'horizon 2030, les orientations stratégiques de développement de l'aérodrome. Le PSIA est l'instrument de planification de la Confédération pour l'aviation civile.

Cette fiche définit de manière contraignante les conditions générales de l'exploitation, le périmètre de l'aéroport, ses équipements, la courbe d'exposition au bruit générée à l'horizon 2030.

Le PSIA prévoit ainsi pour l'aéroport en 2030 une capacité d'accueil portée à 25 millions passagers (pour un niveau actuel d'environ 17 millions), soit un accroissement du nombre de mouvements annuels de vols à 236 000 contre 190 000 actuellement.

Dans le cadre de l'enquête publique relative à l'approbation de la fiche PSIA relative à l'aéroport international de Genève qui s'est déroulée entre novembre 2017 et janvier 2018, le Pôle Métropolitain du Genevois français (composé de huit intercommunalités de l'Ain et de la Haute Savoie et représentant plus de 400 000 habitants), dont les domaines d'intervention prioritaires sont la mobilité, l'aménagement du territoire et le développement économique, déplore le manque de concertation avec les partenaires français et l'absence d'association de ces derniers dans le processus d'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève qui présente à l'évidence un fort caractère transfrontalier.

Le développement de l'aéroport international de Genève générera des impacts supplémentaires importants sur l'environnement transfrontalier notamment du point de vue des nuisances sonores et plus généralement sur le cadre de vie.

Dans ce contexte, le gestionnaire de l'aéroport (Aéroport International de Genève – AIG) soumet à enquête publique l'approbation de plans et la modification du règlement d'exploitation de l'aéroport pour se conformer à la fiche PSIA adoptée.

Dans le cadre de cette enquête publique, la Commune de Divonne les Bains souhaite rappeler que le fonctionnement de cette infrastructure aéroportuaire, très importante économiquement, et notamment en terme d'emplois et contribuant très largement au rayonnement international de la région, génère néanmoins des nuisances environnementales et sonores.

Elle s'associe donc à la démarche du Pôle Métropolitain pour demander une meilleure gouvernance transfrontalière efficace en matière d'évaluation, de limitation et de compensation des nuisances sonores et environnementales liées à l'activité aéroportuaire.

Après avoir entendu l'exposé de Serge BAYET,

Le conseil municipal décide, par 23 voix POUR, et par 1 ABSTENTION : Jean-Christophe PLASSE

- **D'ÉMETTRE** un avis défavorable à la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation ;
- **D'AUTORISER** le maire à transmettre cette délibération aux autorités compétentes dans le cadre de l'enquête publique en cours.

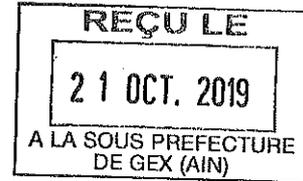
Ont signé au registre tous les membres présents.
Pour extrait certifié conforme délivré en mairie de
Divonne-les-Bains le

Je certifie le présent acte exécutoire conformément
aux lois et règlements en vigueur, pour avoir été
transmis à Monsieur le Préfet qui en accuse réception,
le

Et notifié – publié – affiché le
Divonne-les-Bains, le



**FERNEY
VOLTAIRE**



COPIE

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

Ferney-Voltaire, le 17 octobre 2019

Objet : Aéroport de Genève: enquête publique 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 Fixation du nouveau bruit admissible - OPPOSITION

Réf. : CAB/D2019-01014

Madame, Monsieur,

Service : Cabinet du Maire

Dans le cadre de l'enquête publique se déroulant du 18 septembre au 17 octobre 2019, conformément à ses engagements au sein de l'ATCR-AIG, la commune de Ferney-Voltaire (France - 01210) forme opposition à l'adoption des documents cités en titre. Les motifs de notre opposition font l'objet de l'argumentaire ci-après.

Affaire suivie par : Emmanuel VIANES

Tél. : 04 50 40 71 21

Il est également préalablement précisé que la commune de Ferney-Voltaire, 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.

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.

MAIRIE DE FERNEY-VOLTAIRE AVENUE VOLTAIRE - CS 90149- 01210 FERNEY-VOLTAIRE
T 04 50 40 71 21 | F 04 50 40 63 76 | MAIRIE@FERNEY-VOLTAIRE.FR | WWW.FERNEY-VOLTAIRE.FR





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 Ferney-Voltaire 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.

Ni le règlement d'exploitation de 2001, ni les nouvelles modifications ne respectent les normes de protection de droit fédéral. 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



FERNEY VOLTAIRE

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 limites 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 sied à cet égard de préciser qu'il est vraisemblable, en tout cas en l'état du dossier, que l'instance judiciaire sera à nouveau amenée à trancher. Il conviendra en particulier 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 circonstances actuelles sont à ce point différentes que le législateur peut même envisager l'instauration de taxes particulières incitatives à réduire le trafic. Les documents figurant dans l'élaboration notamment du PSIA se fonde 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. À l'issue de la récente conférence sur le climat de New York, même le président de la Confédération, faisant partie de la réunion des chefs d'État, a confirmé l'objectif de lutte contre les sources du réchauffement climatique, en indiquant qu'il fallait, même rapidement, procéder aux analyses techniques nécessaires. Si cet objectif, sur le principe, est cependant admis, on ne peut plus admettre sans autre le fondement de la fiche PSIA qui impose un trafic dépendant simplement de la demande. Les instances judiciaires, ne feront pas de politique, mais pèseront des intérêts concrets et actuels.



Cela étant précisé, l'opposition de la commune de Ferney-Voltaire 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 incommodes » (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 basée 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.

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 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. 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 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 ».

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 poursuivi .

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 coordonnée .

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 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 serre (GES).
- Malgré l'énoncé dans la pièce O1 « 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 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 (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.

Pour conclure, 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 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 :
 - i. 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 ;
 - ii. elle n'est tout simplement pas faite s'agissant la trajectoire KONIL, constituant un déni de justice ;
 - iii. l'AIG ne démontre pas en quoi des mesures plus contraignantes dans la limitation des vols nocturnes, qui doivent rester exceptionnels, seraient économiquement insupportable ;
 - iv. 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.



**FERNEY
VOLTAIRE**

La commune de Ferney-Voltaire, en date du 17 octobre 20149 forme opposition aux documents mis à l'enquête publique.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes cordiales salutations.

Le Maire,
Daniel RAPHOZ

Copie :

- Monsieur le Sous-Préfet de Gex
- Monsieur le Préfet de l'Ain
- Monsieur le Préfet de région





DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Date de convocation :
30/10/2019

Le 5 novembre 2019,

le Conseil Municipal de la Commune de Prévessin-Moëns, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Madame Aurélie CHARILLON, Maire.

Nombre de conseillers		
En exercice : 28	Présents : 20	Votants : 23
Présents : B. FRAMMERY - M. COIN - J.C. CHARLIER - C. MARTIN - A. ETCHEBERRY E. IMOBERSTEG - L. ANSELLEM (adjoints) - E. DECOUZ - B. GUERQUIN - E. BARTHES B. CHAUVET - E. DE MALEZIEUX - W. GRANDPRE - F. GUITTON - I. BERGERI L. BERONJA - M. CERAMI - M. KUNG - F. BLANCK		
Excusés : S. RALL (procuration à B. FRAMMERY) (adjoint) - D. POURCHER - A. BOUSSER F. ROGARD (procuration à W. GRANDPRE) - L. GAULIARD - P. CHARRON V. GOUTEUX - N. PRINDEZIS (procuration à L. BERONJA)		

Secrétaire de séance : Monsieur François GUITTON

N ° 20-11/2019

OBJET : REVISION DU RÈGLEMENT DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE - MOTION DE LA VILLE DE PRÉVESSIN -MOËNS

La commune de Prévessin-Moëns prend acte de la mise à l'enquête publique par l'Office fédéral de l'aviation civile Suisse, de la modification du règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève (AIG) et de la demande d'approbation des plans pour des projets infrastructurels et opérationnels, résultant de la mise en œuvre de la fiche PSIA (Plan sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique) de l'aéroport genevois.

Cette enquête publique, ouverte aux citoyens helvétiques, associations et aux collectivités Suisses du 18 septembre au 17 octobre 2019, concerne également la fixation d'un nouveau niveau de bruit admissible utilisé par les autorités cantonales pour délivrer les autorisations d'urbanisme.

Comme ce fut le cas pour la procédure ayant conduit à la validation de la fiche PSIA, Monsieur le Préfet de l'Ain, propose aux communes françaises riveraines de l'AIG de lui faire part de leurs observations sur les éléments de ce dossier consultable sur le site internet de l'OFAC à l'adresse suivante : <https://www.ofac.admin.ch>
>Sécurité>Infrastructures>Aérodromes>consultation aérodrome

Pleinement consciente de l'impact structurant considérable et bénéfique au dynamisme économique de l'ensemble de la région genevoise, y compris dans sa composante française, la commune de Prévessin-Moëns, par la voix de son Conseil réunit le 23 janvier 2018, a formulé différentes observations et préconisations au sujet

de la Fiche PSIA qu'elle souhaite réitérer aujourd'hui concernant le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport, et les projets d'aménagement programmés qui en découlent.

La fiche PSIA validée par le Conseil fédéral le 14 novembre dernier, tout comme la convention d'objectif entre l'AIG et la République et Canton de Genève, mise à jour en mai 2019, autorisent en effet la mise en œuvre d'un règlement d'exploitation prévoyant un programme de développement des infrastructures comme de la fréquentation de l'AIG considérable.

Ainsi à l'horizon 2030, l'objectif d'accueillir 25 millions de passagers par an induira 236 000 mouvements annuels. La question de la gestion des courbes de bruit, même si elle se veut optimisée proposera des vols intercontinentaux après 22h, dans le respect d'un système de quotas, dont le caractère réellement contraignant demeure à démontrer, ne sera pas sans conséquences en matière environnementale comme en matière de déplacements.

Par ailleurs, autant il est fait mention de contrôler les retards de décollage après 22h autant aucune mesure n'est prise concernant les atterrissages.

En ce qui concerne la mobilité, l'évolution du flux de voyageurs envisagée à l'horizon 2030, concerne principalement des passagers en départ ou en arrivée, et non en transit. Cette augmentation doit donc être mise en regard de la capacité d'accueil des transports collectifs, BHNS, Tram, comme des infrastructures routières. En cela, le département de l'Ain et la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex, organisatrice des transports en commun sur son territoire, et en charge du déploiement d'un programme de P+R doivent devenir des partenaires majeurs pour le rayonnement de l'AIG sur la France voisine.

Ce partenariat devra être considéré dans le cadre d'une profonde révision des Projets d'agglomération 2 et 3 dont les mesures en matière de transports collectifs comme d'infrastructures routières sont à ce jour significativement sous-dimensionnées pour répondre aux besoins à l'horizon 2030.

Aussi, en lien avec le Pôle Métropolitain, Pays de Gex Agglomération et les autres collectivités membres de l'ATCR-AIG, la commune de Prévessin-Moëns ne peut que regretter que dans le contexte climatique actuel et la reconnaissance des mesures à prendre avec le plan Pact'Air signé par le canton de Genève, la priorité soit donnée à un renforcement des capacités aéroportuaires de l'aéroport, sans analyse suffisante des effets sur le cadre de vie : impacts sur le climat, la mobilité, l'environnement, la biodiversité etc.

En matière de qualité de l'air comme de l'évolution des courbes de bruits notamment celles générées par les appareils empruntant la route KONIL « courte », la commune de Prévessin-Moëns demande, outre une limitation réelle de l'usage de cette route, que des modélisations de l'évolution de ces nuisances soient régulièrement communiquées aux collectivités impactées et aux associations de riverains.

Enfin, la commune de Prévessin-Moëns note l'instauration d'une redevance aéroportuaire spécifique qui vise à financer le fonds environnement de Genève Aéroport, utilisé pour financer des mesures contre le bruit, la protection et l'indemnisation éventuelle.

A l'instar des autres collectivités du genevois français, la commune de Prévessin-Moëns souhaite que soient précisées les modalités de gestion de ce fonds et la possibilité pour tous les riverains français comme suisses, d'en bénéficier.

Compte-tenu des éléments du dossier d'enquête publique relatif à la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation de l'AIG, de l'analyse qui en est faite et des interrogations qu'il soulève concernant les impacts réels de leur mise en œuvre sur les nuisances sonores et environnementales,

LE CONSEIL MUNICIPAL,
L'exposé de Mme la Maire entendu,
A l'unanimité,

- **EMET** un avis défavorable au projet de révision du règlement de l'Aéroport International de Genève.

Publié le : 06/12/2019
Certifié exécutoire après
transmission en sous-préfecture
le : 06/12/2019



LA MAIRE,
Aurélie CHARILLON

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 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 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 1 (*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.

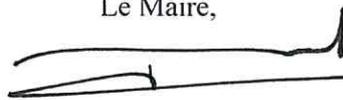
Par ailleurs, si on peut comprendre que la Confédération helvétique protège ses intérêts stratégiques, fut-ce au détriment de la santé de sa population, nous ne pourrions comprendre à l'inverse que l'Etat français ne défende pas ses propres intérêts qui doivent être, entre autre, la lutte contre la pollution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

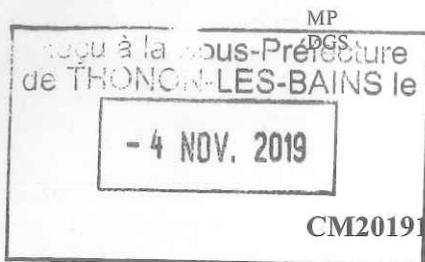
Il me semblait qu'au décollage, les avions devaient faire un large cercle pour survoler la montagne Jura, ou il y a beaucoup moins de résidence. Il n'en est rien du tout. Et les avions, tournent au plus court en passant au dessus de nos tête, en expulsant les résidus de kérosène qui polluent les potagers, 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



Mairie de Thonon-les-Bains
Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal
Séance du 30 octobre 2019

ENVIRONNEMENT

Avis d'enquête publique sur la demande d'approbation de plans et de modifications du règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève (AIG)

Madame BAUD-ROCHE, Maire Adjointe, expose :

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 et de réserves transmises à la Préfecture de Région Auvergne-Rhône-Alpes par le Pôle métropolitain.

Elles portaient sur les points suivants :

- **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 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.
- **ruit** : 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.



MAIRIE DE THONON-LES-BAINS

Extrait du Registre des délibérations du Conseil Municipal de la Ville de THONON-LES-BAINS

Séance du 30 octobre 2019

L'an deux mille dix-neuf, le trente octobre à vingt heures, le Conseil Municipal, convoqué par lettre à domicile le vingt-quatre octobre deux mille dix-neuf, s'est réuni à l'Hôtel de Ville dans la salle ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean DENAIS, Maire de la Ville.

Etaient présents MM. Les Conseillers Municipaux :

M. Jean DENAIS, M. Jean-Yves MORACCHINI, M. Charles RIERA, M. Gilles CAIROLI, Mme Astrid BAUD-ROCHE, Mme Michèle CHEVALLIER, Mme Muriell DOMINGUEZ, M. Gilles JOLY, M. Alain COONE, M. François PRADELLE, Mme Sophie CHESSEL, Mme Nicole JEFFROY, M. Laurent GRABKOWIAK, Mme Nathalie LEGRIS, M. Patrice THIOT, Mme Marie-Laure ZANETTI-CHINI, M. Guy HAENEL, Mme Brigitte JACQUESSON, M. Jean-Claude TERRIER, M. Jean DORCIER, M. René GARCIN, M. Guillaume DEKKIL, Mme Élisabeth CHARMOT, M. Thomas BARNET, Mme Françoise BIGRE MERMIER, M. Jamal MOUTMIR, Mme Élisabeth BONDAZ.

Absents excusés :

M. Christian PERRIOT, Mme Jocelyne RAYMOND, M. Fatih ASLAN, Mme Marie-Christine DESPREZ, Mme Emmanuelle POISSY, M. Patrick SCHIRMANN, M. Arnaud LAMY, Mme Fanny LEGRAND, M. Christophe ARMINJON, Mme Brigitte MOULIN, Mme Isabelle PLACE-MARCOZ, M. Christian CURVAT.

Les membres dont les noms suivent ont donné à des collègues de leur choix pouvoir écrit de voter, en leur nom, par application des dispositions de l'article L. 2121-20 de la Loi n° 96-142 du 21 février 1996 relative à la partie législative du Code Général des Collectivités Territoriales :

NOMS DES MANDANTS	A	NOMS DES MANDATAIRES
M. Christian PERRIOT	à	M. Alain COONE
Mme Jocelyne RAYMOND	à	Mme Astrid BAUD-ROCHE
M. Fatih ASLAN	à	M. Jean DENAIS
Mme Marie-Christine DESPREZ	à	M. Gilles CAIROLI
M. Patrick SCHIRMANN	à	M. François PRADELLE
Mme Fanny LEGRAND	à	Mme Sophie CHESSEL
M. Christophe ARMINJON	à	M. Jean-Claude TERRIER
Mme Isabelle PLACE-MARCOZ	à	M. Jean DORCIER
M. Christian CURVAT	à	M. Charles RIERA

Le Conseil Municipal a désigné secrétaire de séance Madame LEGRIS.

Le compte rendu de la séance est affiché par extraits à la porte de la Mairie le six novembre deux mille dix-neuf.

Il est à noter par ailleurs 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 émissions 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 neitent 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'aéroport international de Genève (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.

Il faut d'abord 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.

La commune 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.

Il faut noter que la modification du règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève (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 et la commune prennent acte du soutien du Conseil d'Etat de Genève 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, il faut s'interroger sur les obligations en vigueur pour 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 et la commune remarquent 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. Ils notent 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 acoustiques, la pénibilité pour les riverains de l'aéroport est réelle et doit être évaluée.

Le Pôle métropolitain du Genevois français et la commune rappellent 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 « Aéroport Air ». Aéroport 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 ;

Il est proposé au Conseil Municipal de bien vouloir :

- Emettre UN AVIS DEFAVORABLE à la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation,
- Demander la prise en considération des remarques et compléments portés par la présente délibération,
- Autoriser Monsieur le Maire à transmettre cette délibération aux autorités compétentes dans le cadre de l'enquête publique en cours.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal approuvé à l'unanimité, les propositions présentées.

Les signatures des Conseillers Municipaux figurent dans le registre, au feuillet de clôture de séance.

Pour extrait conforme au registre des délibérations du Conseil Municipal.

Le Maire,
Jean DENAIS.



Le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux devant M. le Maire de Thonon-les-Bains, dans un délai de deux mois à compter de sa publication. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Grenoble, par voie postale ou par voie électronique (www.telerecours.fr), dans ce délai ou à compter de la réponse de la Commune de Thonon-les-Bains, si un recours gracieux a été préalablement déposé.

Jean Dequerry

*Président du Conseil départemental
de l'Ain*

**Direction générale adjointe
finances, développement
et attractivité des territoires**
Direction des affaires européennes
et transfrontalières
Service aménagement et observatoire des territoires

*Dossier suivi par : Brigitte Bettu et Claire Genaudy
Tél. 04 74 24 48 24 & 04 74 24 48 17
Mail : brigitte.bettu@ain.fr / claire.genaudy@ain.fr*

Monsieur Arnaud COCHET
Préfet de l'Ain
Préfecture de l'Ain
45 avenue Alsace-Lorraine
CS 80400
01012 BOURG EN BRESSE Cdex

Bourg-en-Bresse, le 6 novembre 2019

Monsieur le Préfet,

En novembre 2018, le Conseil fédéral de la Confédération suisse a adopté la fiche du Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéroportuaire (PSIA) pour l'aéroport international de Genève (AIG). Le PSIA définit le cadre d'exploitation et de développement de l'infrastructure de l'AIG à l'horizon 2030. Ce document prévoit à cette date une hausse du trafic aérien à 236 000 mouvements et 25 millions de passagers par an.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PSIA, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a mis à l'enquête publique une demande de modification du règlement d'exploitation de l'AIG avec instauration de quotas, ainsi qu'une demande d'approbation de 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 différents documents du dossier appellent les observations suivantes du Département de l'Ain :

- Le Département déplore que la fermeture de la route KONIL « courte », qui correspond à la procédure de décollage en piste 22 avec virage à droite en direction du massif du Jura, soit exclue de la présente procédure. Le renvoi de cette décision à un horizon non défini est inacceptable et est contraire à la « Procédure CRINEN » de 2006 qui mentionnait qu'une « analyse de la fermeture de la route KONIL « courte », à partir de 22h00 devra avoir lieu et qu'une fermeture progressive devra être envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ». Et d'ajouter que cette analyse sera effectuée par le biais d'instances transfrontalières qui semblent aujourd'hui inexistantes.

Enfin, le règlement d'exploitation n'aborde pas spécifiquement les trajectoires d'envols et de décollages, a fortiori au-dessus de la France, et en particulier du département de l'Ain, ce qui n'est pas acceptable dans un objectif de protection des populations.

.../...

- Le système de quotas avancé par l'AIG comme solution aux vols de nuits octroie aux compagnies aériennes la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit pour gérer les décollages en retard après 22 heures. Le Département se questionne sur l'instauration de ce quota qui pourrait en définitive autoriser un plus grand nombre de vols. Même si ces vols seront opérés par des avions présentant de meilleures performances acoustiques, la pénibilité pour les riverains de l'AIG restera réelle. Le Département s'interroge sur l'opérationnalité de ce dispositif, et ce d'autant qu'une redevance incitative sera proposée aux compagnies aériennes ne disposant plus de quotas. On peut donc s'interroger sur le caractère dissuasif d'une telle mesure notamment si la redevance est négociée avec les opérateurs. Dans ces conditions, le Département ne peut que souhaiter l'interdiction de l'ouverture à de nouveaux vols de nuit après 22 heures et le maintien du couvre-feu nocturne.

- Concernant le bruit, le Département de l'Ain attire l'attention sur l'importance de mesurer les émissions qu'elles soient issues des avions en vol, mais aussi des circulations sur l'aéroport, lors de l'atterrissage et du décollage, le tout en tout point du territoire impacté, c'est-à-dire aussi bien en France qu'en Suisse. L'impact acoustique de l'aéroport modélisé par différentes courbes de bruit fait état de nuisances sonores sur le territoire transfrontalier. Le Département déplore la quasi absence de récepteurs côté nord, sur le territoire français, et s'interroge par conséquent sur la pertinence des résultats de la modélisation.

- Il ressort des documents que les questions liées à la pollution et à la qualité de l'air sont abordées à la marge, alors qu'elles restent un sujet majeur. Il convient de noter que des échanges ont débuté avec le Conseil d'Etat de la République et du Canton de Genève, autour du projet « Aéroport'Air ». Ce projet, sous réserve de sa validation et de son portage, consistera à observer et objectiver les impacts de l'aéroport et des aéronefs sur la qualité de l'air sur le territoire transfrontalier. Il sera porté par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes et le SABRA (Service de l'Air, du Bruit, des Rayons non-ionisants (SABRA), du Canton de Genève, ainsi que plusieurs partenaires. Les objectifs du projet sont les suivants :

- ✓ objectiver les nuisances grâce à un observatoire des plaintes des riverains de l'aéroport ;
- ✓ mesurer la qualité de l'air ;
- ✓ modéliser les impacts de l'aéroport sur la qualité de l'air.

Le Département de l'Ain sera très attentif aux résultats de ce projet.

- Par ailleurs, le Département déplore que les modalités de concertation en vigueur autour de l'aéroport n'aient pas été suffisamment développées pour être véritablement constructives et souhaite une gouvernance transfrontalière à tous les niveaux de territoire impactés.

- Enfin, le Département tient à rappeler son attachement au secteur France de l'aéroport de Genève. Ce secteur revêt en effet un intérêt manifeste notamment en termes de mobilité et d'enjeu commercial. Le maintien du secteur France de l'aéroport est une préoccupation partagée par l'ensemble des partenaires français qui sont particulièrement intéressés à son avenir.

Compte tenu des éléments de ce dossier d'enquête publique, de l'analyse qui en a été faite, des interrogations soulevées ainsi que des positionnements émis, le Département de l'Ain formule un **avis défavorable** à la demande de modification du règlement d'exploitation de l'AIG et d'approbation de plans.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Jean DEGUERRY





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)

DEPARTEMENT DE
LA HAUTE-SAVOIE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Envoyé en préfecture le 16/10/2019

Reçu en préfecture le 16/10/2019

Affiché le

ID: 074-200075372-20191011-BU2019_11-DE

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

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

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU

OBJET :

Séance du 11 octobre 2019

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

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
MERMIN – M. Christophe MAYET

N° BU2019-11

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

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

- 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 avions. 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 avions 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 avions, 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

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 

ID : 074-200075372-20191011-BU2019_11-DE



Monsieur Benoît HUBER
Sous-Préfet
Sous-Préfecture de Gex
26 rue Charles Harent - BP 409
01174 GEX Cedex

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 Sous-Préfet,

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.



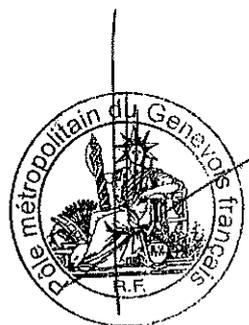
15 avenue Émile Zola
74100 Annemasse
Tél : +33 (0)4 50 04 54 05
genevoisfrancais.org

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 Sous-Préfet, 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



Le Président à :

PRÉFECTURE DE HAUTE-SAVOIE
Monsieur LE PRÉFET DE LA HAUTE-SAVOIE
BP2332

74034 ANNECY CEDEX

Objet : Transmission de l'avis défavorable de l'enquête publique de l'Aéroport International de Genève (AIG).

Affaire suivie par : Carole ECHERNIER
Service Direction du développement territorial
c-echernier@thononagglo.fr
Tél. : 04.50.31.25.00

N/Réf. : CE/CL/2019.015994



Ballaison, le 17 OCT. 2019

Monsieur le Préfet,

Je vous prie de trouver, ci-joint :

- POUR INFORMATION POUR SUITE A DONNER POUR AVIS
 POUR NOTIFICATION EN RETOUR POUR ATTRIBUTION

Nombre de pièces	Désignation des pièces	Observations
1	Copie du courrier adressé à l'Office Fédéral de l'Aviation Civile. Avis défavorable de la Communauté d'Agglomération de Thonon Agglomération sur l'enquête publique de l'Aéroport International de Genève (AIG).	

Vous en souhaitant bonne réception.

Bien cordialement,

Jean NEURY
Président

Par délégation du Président,
La directrice
du développement territorial
Carole ECHERNIER

Copie à : Monsieur le Sous-Préfet de la Haute-Savoie.

Toute correspondance devra être adressée impersonnellement à Monsieur le Président

Thonon Agglomération

2, place de l'Hôtel de Ville - BP 80114 - 74207 Thonon-les-Bains Cedex
Tél. 04 50 31 25 00 - accueil@thononagglo.fr - www.thononagglo.fr

COPIE



Le Président à :

OFFICE FÉDÉRAL DE L'AVIATION CIVILE
SECTION PLAN SECTORIEL ET INSTALLATIONS
3003 BERNE
SUISSE

LRAR n°RK 77 016 990 9 FR

Objet : Aéroport de Genève – Enquête publique portant sur la 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

Affaire suivie par : Jean NEURY

Président

president@thononagglo.fr

Tél. : 04.50.31.25.00

N/Réf. : EM/2019.015970

PJ : Annexe - Communes engagées dans le recours CRINEN

Ballaison, le 16 OCT. 2019

Monsieur le Directeur,

Lors de sa séance du 14 novembre 2018, le Conseil fédéral suisse a adopté la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'Aéroport International de Genève (AIG). 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.

Du 18 septembre au 17 octobre 2019, un nouvel avis d'enquête publique est soumis sur la demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève. Thonon Agglomération est consultée.

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.

Toute correspondance devra être adressée impersonnellement à Monsieur le Président

Thonon Agglomération

2, place de l'Hôtel de Ville – BP 80114 - 74207 Thonon-les-Bains Cedex

Tél. 04 50 31 25 00 - accueil@thononagglo.fr - www.thononagglo.fr

- 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 quotas 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, la levée des contraintes de stationnement et l'instauration d'un système de quotas 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.

En préambule, Thonon Agglomération regrette que, dans le contexte climatique actuel, la priorité soit donnée à un renforcement des capacités aéroportuaires de l'aéroport, fondé sur la seule demande et de nature à péjorer durablement le cadre de vie du territoire par ses impacts sur le climat, l'environnement, la biodiversité.

Puis, après avoir analysé le dossier de l'enquête publique, Thonon Agglomération ne peut qu'être opposée à l'adoption des documents cités en titre.

Les motifs de cette opposition font l'objet de l'argumentaire ci-après.

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

a) Un scénario trop modeste

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 basée 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.

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 % et, plus encore 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.

b) Des atterrissages sans réglementation

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.

Or, il faut préciser que le territoire de Thonon Agglomération est majoritairement impacté par les atterrissages, qui interviennent constamment, en journée et en nocturne, souvent au-delà de minuit.

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.

Il est tout aussi inadmissible que l'AIG ne cherche pas à éviter le survol des zones urbaines françaises sans se préoccuper de leur sécurité, de leur qualité de vie et de la pollution générée. D'autres aéroports, comme Zürich, ont dû adapter leurs trajectoires pour respecter les populations allemandes.

Pourquoi l'AIG ne mènerait-elle pas une réflexion identique pour aboutir à une trajectoire d'approche plus sécurisante pour les populations et plus environnementale au-dessus du Léman ?

2. Système de quotas

a) Une application incohérente

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 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. Ils pourront être opérés moyennant l'acquiescement 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.

Il est même à redouter que l'instauration de ce « quota bruit » puisse 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 acoustiques, la pénibilité pour les riverains de l'aéroport est réelle.

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. Par ailleurs, des effets d'interférence peuvent pénaliser la réception et compréhension des informations, la concentration, le sommeil avec pour conséquence une détérioration de la qualité

de vie, du travail et l'augmentation des risques d'accidents. 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. Aujourd'hui, cette mesure de santé publique n'est pas respectée par l'AIG. 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.

b) Un couvre-feu trop partiel

Sur ce sujet comme précédemment, il faut noter que seuls les décollages pourraient bénéficier d'une sorte de couvre-feu et du système de quotas, sous réserve que celui-ci soit efficace. Là encore, le règlement ne mentionne nullement les atterrissages, alors qu'il y a lieu de mettre de l'ordre dans des atterrissages particulièrement anarchiques, en journée comme en nocturne, qui survolent les villes et villages françaises de la rive sud du Lac Léman, faisant fi de tout élément de sécurité des populations.

Ce point n'est pas abordé dans le règlement d'exploitation, alors que la situation du territoire de Thonon Agglomération est de plus en plus impactée par des atterrissages à toute heure et des décollages diurnes et nocturnes.

Il est à regretter que, malgré l'existence, il est vrai encore récente, de commissions de concertation, l'AIG ne se préoccupe pas des trajectoires des atterrissages, diurnes et nocturnes, qui polluent fortement le territoire de l'agglomération.

3. La mobilité

La mobilité concerne directement les territoires frontaliers, y compris celui de Thonon Agglomération, en ce sens qu'habitent à la fois des personnels travaillant à Genève Aéroport et des voyageurs tant professionnels que de loisirs.

En Suisse, nous avons noté que 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. En ce qui concerne la mobilité générée par le développement de l'AIG, 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.). 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, 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).

4. Qualité de l'air et pollution

Sur les questions liées à la pollution et à la qualité de l'air, Thonon Agglomération s'associe au Pôle Métropolitain du Genevois Français autour du projet « Aéro'Air ». Projet qui 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, 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.

L'objectif demeure que le projet d'étude comprenne bien le territoire de Thonon Agglomération impacté par l'aéroport de Genève.

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, en particulier les habitants du territoire de Thonon Agglomération,
- Le système de quotas ne donne aujourd'hui aucune garantie quant à son opérationnalité et à son efficacité en termes dissuasifs ; il ne s'appliquerait pas non plus aux atterrissages nocturnes, ceux-ci n'étant même pas mentionnés dans le document, ni en termes de régulation, ni en termes de maîtrise,
- 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.

- Au regard de ces éléments, le Bureau Communautaire de Thonon Agglomération dans sa séance du 08 octobre 2019 :
- EMET un avis défavorable 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 le présent courrier, tout particulièrement en ce qui concerne les atterrissages,
 - AUTORISE le Président à transmettre ces éléments aux autorités compétentes dans le cadre de l'enquête publique en cours.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean NEURY
Président



ANNEXE

Communes engagées dans le recours CRINEN

Les communes de Nernier (en nom propre), de Chens-sur-Léman et de Messery (associées à des communes suisses) se sont engagées pour être partie au recours de 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, en ce qui concerne les trois communes membres de Thonon Agglomération, demandaient, notamment, des mesures contraignantes réduisant l'impact environnemental des vols de nuit (et, en ce qui concerne le département de l'Ain, la trajectoire Konil).

La CRINEN avait admis partiellement ce recours par un jugement en date du 23 mars 2006. Il imposait 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 limites d'immission, en termes de nombre de mouvements, ainsi que d'évaluer les conséquences socio-économiques de cette mesure pour lui-même, les compagnies aériennes et pour l'agglomération genevoise. Par ailleurs, l'aéroport devait examiner la faisabilité de diverses améliorations apportées à la trajectoire Konil.

L'OFAC a lui-même suspendu la procédure le 18 septembre 2012, estimant que la réponse à ces questions allait dépendre de la fiche PSIA. Depuis cette date, les communes requérantes n'avaient plus reçu aucune communication.

Or, très récemment, les trois communes concernées mentionnées ci-dessus ont reçu une décision de l'OFAC faisant expressément référence aux horaires nocturnes et précisant que la procédure suspendue était reprise en ce qui concerne le plafonnement des vols de nuit et le couvre-feu nocturne. De plus, l'OFAC a décidé de joindre cette procédure auprès de la CRINEN à celle relative au règlement d'exploitation de l'aéroport.

A partir de là, l'OFAC doit formellement consulter les communes requérantes sur toutes les questions touchant l'objet du litige (vols nocturnes et quotas), communiquer tous les documents échangés entre lui, l'aéroport de Genève, l'OFEV, pour que les communes puissent se déterminer, avant de rendre une nouvelle décision.