

Allinges Anthy-sur-Léman Armoy Ballaison Bons-en-Chablais

Brenthonne Cervens Chens-sur-Léman Douvaine Draillant Excenevex

Fessy Loisin Lully Le Lyaud Margencel Massongy Messery Nernier

Orcier Perrignier Sciez Thonon-les-Bains Veigy-Foncenex Yvoire





Le Président à :

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

74034 ANNECY CEDEX

Objet : Transmission de l'avis défavorable		
Genève (AIG).		Reçu à la Sous-i refectur de THONON-LES
		GE THONON-LES SAINS
Affaire suivie par : Carole ECHERNIER		10 000
Service Direction du développement territorial	-	18 UCT. 2019
c-echernier@thononagglo.fr		

N/Réf.: CE/CL/2019.015994

Ballaison, le 1 7 OCT. 2019

Monsieur le Préfet,

Tél.: 04.50.31.25.00

Je	vous	prie	de	trouver,	ci-	joint:
				The state of the s		

Nambra da		
POUR NOTIFICATION	EN RETOUR	POUR ATTRIBUTION
POUR INFORMATION	POUR SUITE A DONNER	POUR AVIS

Nombre de pièces	Désignation des pièces	Observations
1	Copie du courrier adressé à l'Office Fédéral de l'Aviation Éivile. Avis défavorable de la Communauté d'Agglomération de Thonon Agglomération sur l'enquête publique de l'Aéroport International de Genève (AIG).	9

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



Allinges Anthy-sur-Léman Armoy Ballaison Bons-en-Chablais

Brenthonne Cervens Chens-sur-Léman Douvaine Draillant Excenevex

Fessy Loisin Lully Le Lyaud Margencel Massongy Messery Nernier

Orcier Perrignier Sciez-sur-Léman Thonon-les-Bains Veigy-Foncenex Yvoire

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 1 6 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 « RETO4 » 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 parling » 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) <u>Un scénario trop modeste</u>

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 broit 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

agglomération

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 règlementation

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?

.1

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'AlG 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 payement 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'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.

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

agglomération

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'AlG. 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

agglomération

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 « Aérop'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

.1

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 genevois. 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.