

DEPARTEMENT DE
LA HAUTE-SAVOIE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

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 aéronefs. Ces mesures compensatoires devraient également se matérialiser à travers des participations aux contrats corridors ou contrats verts et bleus du Grand Genève.
- **Bruit** : Les redevances relatives au bruit devraient être entièrement dédiées à ces mesures d'atténuation et de compensation, pour toutes les communes impactées par cette nuisance, qu'elles soient suisses ou françaises.
- **Protection des eaux** : Il est indiqué qu'une délimitation d'une zone de protection des eaux souterraines devrait être établie, interdisant notamment les sondes géothermiques. Cette question impose, elle aussi, une très forte coordination transfrontalière avec les différentes autorités compétentes, françaises et suisses.
- **Mobilité** : les mesures proposées pour permettre une meilleure accessibilité terrestre sont issues du Projet d'agglomération n°2 et du Projet d'agglomération n°3. Elles sont cependant insuffisantes à l'horizon 2030 pour supporter l'accroissement des flux générés par le développement de l'aéroport. Le développement de nouvelles mesures, au-delà de ce qui est prévu dans les Projets d'agglomération n°2 et n°3 est donc absolument nécessaire pour faire face à la hausse de fréquentation des transports collectifs (60 à 120%) et à celle des tronçons routiers (+ 30 à + 50%) à l'horizon 2030.
- **Economie** : Une coopération accrue entre l'aéroport international de Genève et la Communauté de communes du Pays de Gex, désormais Pays de Gex Agglomération, permettrait de développer des compétences localement, en lien avec les créations d'emplois liées au développement de l'aéroport.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 environnemental 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.

Ainsi fait et délibéré le jour, mois et an que dessus,

Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte transmis en Préfecture
d'Annecy le 16/10/19

Publié ou notifié le 16/10/19

Le Président,
Jean DENAIS



Envoyé en préfecture le 16/10/2019

Reçu en préfecture le 16/10/2019

Affiché le



ID : 074-200075372-20191011-BU2019_11-DE