



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

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

*Lyon, le* 14 MARS 2018

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

à

**Monsieur le Directeur de l'Office fédéral  
de l'aviation civile  
Section plan sectoriel et installations  
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 14 novembre 2017, vous avez adressé aux préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie le projet de fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève dans le cadre de la consultation organisée en amont de l'approbation par la Confédération de ce 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 souligner la forte implication des collectivités lors de cette consultation : plus d'une trentaine de collectivités françaises ont exprimé un avis. Par ailleurs plusieurs associations françaises vous ont adressé directement leurs contributions.

Cette forte mobilisation traduit l'attention des populations aux impacts induits par le développement planifié du trafic sur le territoire français et à l'échelle du Grand Genève.

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, de développement économique.

Si la fiche PSIA présente l'aéroport comme « un aéroport national car situé entièrement en territoire suisse », cette qualification ne rend pas compte de son envergure éminemment internationale comme l'indique son nom, et occulte sa localisation en proximité immédiate de la frontière française engendrant des impacts très importants pour le territoire français voisin, notamment ceux du Pays de Gex et du 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 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, l'impact sur la qualité de l'air et donc la santé, du développement du trafic aérien et des déplacements routiers induits par celui-ci.

Elles 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 : en l'état, le projet de fiche PSIA ne permet pas d'appréhender précisément les impacts de l'accroissement du trafic sur le territoire français et de les limiter.

\*\*\*

Je souhaite particulièrement appeler votre attention sur les points suivants.

### **1/ Evolution des nuisances sonores sur le territoire français**

Le projet de 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* ».

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 (100% d'avions du type A320 Neo), la diminution de 50% des retards des vols long-courriers programmés avant 22h00 mais décollant au-delà de cet horaire.

La fiche PSIA ne comprend cependant aucun élément permettant de quantifier et de précisément délimiter dans l'espace l'impact de cette exposition au bruit supplémentaire. Les cartes annexées sont à une échelle ne permettant pas d'apprécier cet impact pour les riverains français.

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 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 hypothèses de trafic (types d'avions par trajectoire, répartition par tranche horaire).

La courbe de bruit à long terme, juridiquement non opposable, représente le scénario présumé d'exposition au bruit à l'horizon 2030. L'exploitant est chargé de mettre en place les mesures nécessaires permettant d'y parvenir. Il est essentiel que l'analyse annuelle de l'évolution des nuisances puisse s'appuyer sur des stations de mesure du bruit couvrant également le territoire français exposé.

De plus, les dispositions proposées en cas de dépassement doivent être partagées avec les parties françaises dans le cadre du comité de concertation sur les questions environnementales transfrontalières (CCE) de l'aéroport récemment installé.

De la même manière, le projet de fiche PSIA prévoit d'une part une extension de l'activité de l'aire Nord entre 22h et minuit et, d'autre part, la mise en place d'une zone dédiée à l'approche et au décollage des hélicoptères dans cette même zone. Les éléments du projet de fiche ne permettent pas d'évaluer les impacts sur le territoire français (type d'activité, cheminement des hélicoptères, etc.) de ces évolutions planifiées alors qu'ils sont potentiellement très importants compte tenu de la proximité des zones habitées.

« *Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 06h00, une redevance additionnelle à la redevance bruit est perçue par l'aéroport (redevance incitative)* » (page 26). Le document ne précise pas l'affectation du produit de cette redevance. Celui-ci devrait permettre le financement de mesures de réduction des nuisances subies par les riverains, dans des conditions identiques, de part et d'autre de la frontière.

## **2/ Prise en compte des nuisances subies par les riverains français dans l'exploitation.**

Les conditions d'exploitation de l'aéroport déterminent largement le niveau des nuisances subies par les riverains.

L'augmentation de la capacité de la piste pour passer de 40 à 47 mouvements/heure afin de permettre d'atteindre à l'horizon 2030 les 236 000 mouvements annuels contre 189 000 mouvements actuellement (+ 25%) inquiète les collectivités françaises dont les territoires sont exposés aux nuisances. Plusieurs collectivités contestent le bien fondé de cette prévision et le modèle de développement du transport aérien qu'elle prend en compte.

Il est certain que le niveau d'exposition aux nuisances résulte en grande partie des horaires d'exploitation et des trajectoires empruntées par les aéronefs.

Ces deux sujets sont au cœur des préoccupations exprimées et doivent être pris en compte par la Confédération.

Ainsi, le projet de PSIA prévoit la possibilité de planifier trois vols long-courrier supplémentaires entre 22 h et minuit. Il précise que ces vols ne pourraient être opérés que par des avions ayant les meilleures performances acoustiques.

Les retards des vols planifiés avant 22 h sont aujourd'hui déjà nombreux. La crainte de décaler dans les faits bien au-delà de 23 h ou même après minuit les décollages des vols qui seraient planifiés après 22 h 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.**

Au-delà de l'interdiction de décollage après 22 h des aéronefs les plus bruyants, il est nécessaire que **les trajectoires impactant fortement le territoire français et leurs conditions d'utilisation évoluent pour réduire les nuisances subies par les riverains français.**

Ainsi, des solutions doivent être identifiées et mises en œuvre afin :

- ✓ **de limiter l'emploi de la procédure dite « KONIL courte »** survolant à basse altitude le pays de Gex. Ce sujet a fait l'objet d'échanges positifs dans le cadre des discussions sur le projet SWAP. Ils doivent reprendre afin d'aboutir à des solutions opérationnelles ;
- ✓ **de réviser les trajectoires de survol à faible altitude de la presqu'île de Nernier.** Ces survols sont de plus en plus nombreux et les trajectoires ont beaucoup évolué ces dernières années sans aucune concertation. Ces trajectoires doivent être au maximum replacées sur le lac, avec l'aide des nouvelles technologies (système GBAS) ou du système RADAR. Les expertises engagées doivent être conduites à leur terme et se traduire par une mise en œuvre opérationnelle rapide que Skyguide en charge du contrôle aérien devra faire respecter avec fermeté.

Ces sujets doivent pouvoir être traités à brève échéance par le groupe de travail mis en place au sein du comité de concertation sur les questions environnementales.

### 3/ Impact sur la qualité de l'air du développement planifié de l'aéroport

Enjeu majeur de santé publique, la qualité de l'air requiert une attention particulière. Alors que l'ensemble des politiques publiques visent une réduction des émissions des polluants atmosphériques, il est regrettable que le développement de l'aéroport n'intègre pas de façon plus marquée cette nécessaire dynamique de réduction des émissions.

À l'échelle du Grand Genève, l'amélioration de la qualité de l'air est une priorité environnementale qui repose en premier lieu sur une gestion coordonnée et partagée de ce bassin d'air commun. Dans le prolongement du programme G<sup>2</sup>AME (Grand Genève Air Modèle Emissions), le partenariat transfrontalier se poursuit dans le cadre du programme Interreg V France-Suisse (2014-2020) avec le projet PACT'Air (Programme d'ACTions Transfrontalier pour la qualité de l'Air dans le Grand Genève) sur la période du 1er juillet 2016 au 30 juin 2018. Ce plan d'action transfrontalier d'amélioration de la qualité de l'air a été approuvé et signé à Genève lors des assises européennes de la transition énergétique le 30 janvier 2018. Les seules mesures mentionnées relatives aux émissions de l'aéroport s'appliquent au trafic routier induit et aux impacts annexes, sans traiter des émissions de polluants atmosphériques générées le trafic aérien lui-même.

Il ne peut être contesté que le transport aérien contribue significativement à la pollution atmosphérique.

S'il est indiqué que l'aéroport doit répondre aux objectifs de développement durable, la fiche PSIA mentionne qu'« *une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitant aéroportuaire doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines* ».

Le manque d'analyse de la compatibilité du PSIA avec les objectifs du plan Pact'Air, pose sérieusement question.

Le modèle G2AME (modèle transfrontalier pour la qualité de l'air) a étudié l'impact du développement de l'aéroport sur la qualité de l'air. A l'horizon 2030, l'impact de l'activité aéroportuaire se renforcera. En effet, les émissions de l'aéroport de Genève Cointrin en oxydes d'azote (NOx), augmenteront pour représenter 38% des émissions totales de NOx, soit 11 points de plus que le transport routier. Si le transport aérien n'est pas et ne sera toujours pas le plus gros contributeur à la pollution en PM10 (particules fines) à l'horizon 2030, en revanche, il sera la seule source à ne pas réduire ses émissions mais au contraire à les augmenter, en l'état actuel de la modélisation.

Il apparaît ainsi qu'en l'état, la fiche PSIA traite de façon trop sommaire des impacts sur la qualité de l'air.

Au-delà des compléments qu'il convient d'apporter sur la mesure de ces impacts, il serait opportun d'envisager des mesures compensatoires des importantes émissions des aéronefs. Il pourrait ainsi s'agir de financer sur le territoire du Grand Genève le développement des énergies renouvelables, proportionnellement aux pollutions émises par les aéronefs. Ces mesures compensatoires pourraient également se matérialiser par exemple à travers des participations aux contrats de corridors ou contrats verts et bleus du Grand Genève.

#### 4/ Accessibilité terrestre à l'aéroport

Le développement planifié de l'aéroport se traduit par une augmentation des besoins en accessibilité terrestre tant pour les passagers que pour les employés.

Aujourd'hui, 385 000 véhicules/j sont recensés aux abords immédiats de l'aéroport, dont environ 40% sur le réseau autoroutier. L'offre globale en stationnement aux abords de l'aéroport est d'environ 20 000 places.

Le passage à 25 millions de passagers à l'horizon 2030 (essentiellement en départ ou arrivée et non en transit aéroportuaire) implique une forte augmentation des déplacements liés à l'accès vers et depuis l'aéroport. Par ailleurs, avec la création de quelque 45 400 emplois dans le périmètre élargi de l'aéroport (étude Transitec – juin 2016) et la présence de 10 400 actifs supplémentaires, les déplacements liés aux employés vont s'accroître. Aujourd'hui, 25% des employés de Genève Aéroport habitent en France.

**L'offre en matière de transports collectifs notamment transfrontaliers est aujourd'hui insuffisante.** Par rapport à l'évolution de la fréquentation de l'aéroport durant ces deux dernières décennies, les infrastructures de transport « tous modes » desservant l'aéroport ont connu un développement relativement modeste.

L'aéroport et le canton de Genève ont prévu des mesures mobilité à réaliser d'ici 2030. Ces mesures proposées pour permettre une meilleure accessibilité terrestre sont prévues dans le cadre des projets d'agglomération n° 2 et n° 3.

Elles sont cependant insuffisantes à l'horizon 2030 pour supporter l'accroissement des flux générés par le développement de l'aéroport.

De plus, **en l'état de l'instruction par les services de la Confédération du projet d'agglomération n°3, les financements de plusieurs de ces mesures en faveur de la mobilité transfrontalière portées par le Grand Genève ne sont pas acquis.** Si ces équipements ne pouvaient être financés, l'objectif affirmé par le projet de fiche PSIA de « *garantir sur le long terme une accessibilité fiable, sûre, confortable et en capacités suffisantes pour l'aéroport* » serait alors hors d'atteinte.

**Le développement de nouvelles mesures en faveur de la mobilité, au-delà de celles qui sont inscrites dans les projets d'agglomération n°2 et n°3, est absolument nécessaire,** particulièrement à l'échelle transfrontalière. Il s'agit de faire face à la hausse de fréquentation des transports collectifs (60 à 120 %) et à celle des tronçons routiers (+ 30 à + 50 %). L'approche doit concerner tous les modes de déplacements et doit être conçue de part et d'autre de la frontière et sur les deux façades de l'aéroport.

L'indispensable amélioration de l'accessibilité terrestre pour supporter l'accroissement des flux générés par le développement de l'aéroport passe par de nouvelles mesures, indispensables au bon fonctionnement de l'infrastructure. Il s'agit notamment :

- ✓ **d'améliorer l'accessibilité au secteur aéroportuaire** : en transports collectifs y compris transfrontaliers (cadences, vitesse commerciale, nouvelles lignes, besoin d'infrastructures lourdes) raquette ferroviaire, en train grâce au projet dit de la « raquette ferroviaire » entre la gare de Cornavin et celle de l'aéroport permettant un bouclage complet entre les deux gares, structurant pour toute la rive droite du lac y compris pour le Pays de Gex, par le

- ✓ développement des mobilités douces ;
- ✓ **d'adapter l'offre de stationnement aux nouveaux besoins** : localisation de P+R côté français notamment sur les secteurs d'Archamps/Neydens et de Ferney-Voltaire, connectés à un réseau de bus performants ;
- ✓ **de développer les services à la mobilité** par une meilleure information aux usagers : création d'une plateforme numérique rassemblant les offres privées et publiques en matière de mobilité, afin de limiter l'usage de la voiture individuelle, développement d'une billetterie intégrée, vers et à partir de l'aéroport en direction de la France. Aujourd'hui, les passagers qui atterrissent à l'aéroport de Genève se voient offrir un ticket Tout Genève permettant d'utiliser les TC sur le périmètre du canton de Genève. En revanche, il n'y a pas de système équivalent pour les usagers franchissant la frontière (UNIRESO), ni pour ceux qui se rendent à l'aéroport, en départ.

Pour que le développement de l'aéroport n'entraîne pas un accroissement considérable des flux routiers et donc des nuisances pour le Genevois français mais aussi pour le canton de Genève, il est indispensable de développer une offre transfrontalière réelle et efficace qui permette une accessibilité terrestre à l'aéroport favorisant au maximum l'usage des transports en commun, les modes doux et le covoiturage.

## **5/ Evolution des servitudes aéronautiques**

Le projet de fiche évoque une évolution de l'aire de limitation d'obstacles et de la mise à jour de la zone de sécurité.

Ces évolutions (carte 2 du PSIA) affecteraient le territoire français notamment les communes de Ferney- Voltaire, Ornex, Prévessin-Moëns, Saint-Genis-Pouilly, Chevry, Segny, Versonnex, Challes, Pougny et Farges.

Ces modifications apparaissant en l'état à une échelle ne permettant pas d'en apprécier précisément les conséquences sur le territoire français. Aussi, convient-il que vos services puissent justifier auprès de ceux de la direction générale de l'aviation civile de la nécessité de ces évolutions pour s'accorder sur l'application des normes internationales et que, le cas échéant, le plan de servitudes aéronautiques opposable sur le territoire français puisse être mis à jour.

Sur ce point, j'attire votre attention sur le fait qu'une telle mise à jour nécessitera une enquête publique.

## **6/ Retombées économiques**

Ce chapitre n'est pas abordé dans la fiche PSIA. Pour autant, il s'agit d'une thématique importante pour le Genevois français. La valeur ajoutée directe de l'ensemble des activités de l'aéroport s'élève à 1'545 millions CHF en 2012 (3,2% du PIB genevois). L'aéroport représente 8 990 emplois.

L'impact indirect induit de l'aéroport de Genève conduit à une valeur ajoutée supplémentaire de 1'612 millions CHF dans le reste de l'économie genevoise et de 10 980 emplois. Ainsi, en additionnant les impacts directs, indirects et induits, on aboutit à une valeur globale de l'ensemble des activités de l'aéroport de 3'157 millions CHF (environ 6% de la valeur ajoutée cantonale), correspondant à 19 970 emplois.

Le développement de l'aéroport projeté à l'horizon 2030 implique la recherche d'un équilibre entre nuisances, mesures correctrices, mécanismes de compensation et retombées économiques partagées à l'échelle du Grand Genève.

À l'échelle transfrontalière, il suppose un dialogue permanent respectueux des intérêts des territoires directement concernés, un rapport nuisances supportées/retombées économiques mieux équilibré.

## **7/ Devenir du secteur France de l'aéroport**

Le projet de fiche PSIA n'évoque pas le secteur France qui a pourtant enregistré 2,177 millions de passagers en 2017 soit environ 13 % du trafic total de l'aéroport.

Totalement enclavé au sein de l'aéroport et utilisé uniquement pour les vols à destination ou en provenance de France, cet espace dont l'existence et le statut sont figés par la convention franco-suisse de 1956 est en voie de déqualification.

La faiblesse des investissements réalisés sur ce secteur est à souligner. Ainsi, sur les 5 dernières années, l'aéroport sur un total d'investissement de 450 millions de CHF n'a consacré que 1,4 million CHF au secteur France. Le nombre de passagers qui l'emprunte progresse plus faiblement comparativement au reste de l'aéroport. Les compagnies aériennes qui y opèrent se plaignent de ses fonctionnalités insuffisantes.

Il est urgent de travailler conjointement à la définition de perspectives d'action afin de préserver les fonctionnalités du secteur France et de permettre, dans une approche concertée, d'envisager son devenir dans le cadre du développement de l'aéroport et conformément aux dispositions de la convention franco-suisse précitée.

\*\*\*

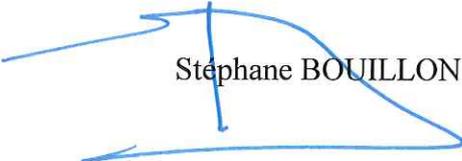
Le développement de l'aéroport international de Genève a un fort impact sur l'agglomération transfrontalière : si l'intérêt économique de cet équipement est évident, il joue un rôle essentiel sur l'aménagement du territoire et emporte des conséquences environnementales importantes.

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 qui sont concernés par les déplacements liés à l'accessibilité de l'aéroport et qui sont également impacté par les pollutions.

Eu regard 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 perenne avec les collectivités françaises au sein des instances de coopération transfrontalières.

La prise en compte des préoccupations exposées ci-dessous et exprimées par les avis des collectivités françaises joints à cet envoi permettra de créer les conditions d'un dialogue constructif, indispensable au développement de l'aéroport.

Aussi, je vous remercie de l'attention que vous porterez à la prise en compte des demandes des parties françaises avant d'approuver le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique de l'aéroport de Genève.

  
Stéphane BOUILLON

Copie adressée à :

- ✓ Madame l'Ambassadrice de France en Suisse et auprès de la Principauté de Liechtenstein
- ✓ 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  
sur la fiche IIIC du PSIA de l'aéroport de Genève**

- Conseil départemental de l'Ain
- Pôle métropolitain du Genevois français
- Thonon Agglomération
- Communautés de communes du pays de Gex
- Communes

- Annemasse (74)
- Anthy-sur-Léman (74)
- Armoy (74)
- Ballaison (74)
- Bons-en-Chablais (74)
- Cervens (74)
- Chens-sur-Léman (74)
- Chevrier (74)
- Divonne les Bains (01)
- Douvaine (74)
- Ferney-Voltaire (01)
- Fessy (74)
- Le Lyaud (74)
- Lully (74)
- Margencel (74)
- Massongy (74)
- Messery (74)
- Nernier (74)
- Orsier (74)
- Perrignier (74)
- Preveysin-Moens (01)
- Saint-Genis-Pouilly(01)
- Valleiry(74)
- Veigy-Foncenex ((74)
- Thonon-les-Bains (74)