

**PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE
DU 24 JUIN 2009 A COLLEX-BOSSY****Présents :**

Mme. Elisabeth FATTON	Maire, Commune de Collex-Bossy
Mme Françoise LE SOURD	Adjointe au Maire, Prévessin-Moëns
M. Yvan ROCHAT	Président ATCR, Conseiller administratif, Vernier
M. Philippe POGET	Conseiller administratif, Commune de Satigny
M. Jacques JANIER	Maire, Commune de Sauverny
M. Bertrand REICH	Adjoint au Maire, Commune d'Aire-la-Ville
M. Georges RYSER	Président AFRAG
M. Gérard PAOLI	Vice-Président, Communauté de communes du Pays de Gex
M. Didier RIGAUD	Maire-Adjoint, Ferney-Voltaire
M. René MABILLARD	Maire, Commune de Pougny
M. François LUGINBUHL	Maire, Commune de Nernier
M. Jean-Michel RUFFIN	Conseiller municipal, Commune de Nernier
M. Jacques MONAT	Représentant de la municipalité, Commune de Chevry
M. Jean-Yves TAINURIER	Adjoint à l'environnement, Commune de Saint-Genis-Pouilly
M. Jacques KALTENRIEDER	Municipal, Commune de Tannay
M. Mike GERARD	ARAG
M. Nicola CANTOREGGI	UNIGE – GRES, Conseiller scientifique
M. Marcos WEIL	Secrétariat technique ATCR-AIG

Excusés :

M. François MEYLAN	Maire, Commune de Ferney-Voltaire
M. Nicolas PONTINELLI	Commune de Cartigny
M. Etienne BLANC	Président de la CC du Pays de Gex
M. Jean-Luc BIDAL	Maire de Sciez
Municipalité de Mies	
Conseil administratif du Grand-Saconnex	
Conseil administratif de Versoix	
Mairie de Genthod	

Ordre du jour

1. Approbation du PV de l'AG du 16 juin 2008
2. Information sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activités 2008)
3. Présentation des comptes 2008
4. Rapport des réviseurs des comptes
5. Présentation et approbation du budget 2009 et fixation des cotisations 2009
6. Divers
7. Le bruit : cet ennemi sournois de la santé par Nicola CANTOREGGI, Conseiller scientifique, Groupe de recherche en environnement et santé, Université de Genève

M. ROCHAT ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux personnes présentes et en remerciant Mme FATTON de nous accueillir à Collex-Bossy.

1. Approbation du PV de la séance du 16 juin 2008

Le PV est adopté avec remerciements à son auteur.

2. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activités 2008)

M. ROCHAT donne lecture du rapport d'activités 2008.

Comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 3 fois en 2008 (16 janvier, 9 avril, 12 novembre).

Rencontres avec l'AIG

En 2008, 2 séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG les 30 avril et 20 novembre.

Ces rencontres nous ont permis d'aborder différents thèmes d'actualité, notamment :

- > les vols de nuit et leur (très préoccupante) évolution,
- > l'aviation légère,
- > la compatibilité entre l'aviation légère et l'aviation lourde,
- > les projets de développement de l'aéroport,
- > les trajectoires des avions,
- > les travaux des différentes commissions (commission mixte franco-suisse, groupe de travail aviation légère).

Les débats ont surtout porté sur l'évolution des vols de nuit, dont la progression constante et soutenue inquiète énormément notre association, ainsi que sur les moyens à mettre en œuvre pour réduire ceux-ci (surtaxes).

Secrétariat technique

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2008. Son mandat a été renouvelé pour 2009.

Adhésion des communes

En 2008 la commune d'Aire-la-Ville a rejoint notre association.

A fin 2008, l'ATCR compte 20 communes représentant environ 90'000 habitants.

Des courriers ont été envoyés aux communes de Chens-sur-Léman, Excenevex, Yvoire, Messery, Sciez. Ces communes n'ont toutefois malheureusement pas manifesté d'intérêt à adhérer à notre association.

Réseau de microphones

Conformément aux décisions prises, le réseau de microphones a été mis en place.

Des microphones sont installés et en fonction à :

- > Satigny (Mairie)
- > Prévessin-Moëns (Mairie)
- > Nernier
- > Ferney-Voltaire
- > Saint-Genis-Pouilly
- > Vernier
- > Versoix

Cet dernier devra être déplacé, car il est trop proche du train.

Les résultats peuvent être consultés sous : <http://www.eans.de/Mess.php?R=602&L=F&S=2>.

Recours

Faisant suite au recours formulé par les communes lors de la procédure d'approbation du Règlement d'exploitation de l'AIG, la CRINEN (Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement) a exigé que l'OFAC rende une nouvelle décision sur un certain nombre de points contestés dudit règlement d'exploitation.

Dans cette optique, l'AIG a du produire des études complémentaires visant à évaluer les impacts socioéconomiques de différentes mesures destinées à diminuer les nuisances du trafic nocturne (22h00 – 6h00), soit :

- > Le plafonnement du nombre de vols nocturnes.
- > La faisabilité d'une extension d'un couvre-feu nocturne aux périodes 22h00-23h00 et 23h00-24h00 ainsi qu'à la tranche horaire 06h00-07h00.
- > Les conséquences d'une interdiction de la trajectoire KONIL dès 22h00.
- > En outre, l'AIG devait étudier une extension des heures de fermeture de l'aéroport entre 22h00 et 08h00 les samedis et dimanches.

L'analyse de ces documents, ainsi que la rédaction d'une prise de position circonstanciée et documentée a bien occupé le Comité directeur au début 2008.

Avec l'appui de M^e Page, l'ATCR a, au nom des communes recourantes, transmis à l'OFAC le 31 mars 2008 sa détermination sous la forme d'un mémoire de 20 pages accompagné de nombreuses annexes. Ces documents peuvent être téléchargés sur le site internet de l'association (www.atcr-aig.com).

En résumé, la position de l'ATCR-AIG sur les rapports établis par les experts et l'EMPA porte sur les éléments suivants :

- > Contrairement à la demande de la CRINEN de déterminer globalement les conséquences socioéconomiques du trafic aérien, les experts mandatés par l'AIG se sont limités à analyser les conséquences économiques et financières, sans étudier la partie « sociale », en particulier les conséquences sur la santé et le bien-être, notamment le sommeil régulièrement perturbé pour des dizaines de milliers de personnes. Ainsi, alors que les « pertes » pour l'économie régionale sont chiffrées en millions, les coûts supportés par les individus et les collectivités publiques ne sont absolument pas

documentés. Les rapports présentent ainsi une analyse fortement déséquilibrée et tendancieuse.

- > Les rapports des experts contiennent de nombreuses lacunes, notamment :
- L'évaluation économique omet de prendre en compte la diminution de valeur des biens immobiliers, alors même que le Tribunal fédéral a développé une jurisprudence précise sur cette question. A titre d'exemple, pour illustrer l'ampleur du phénomène : sur Meyrin, 38 ha de zones à bâtir résidentielles sont concernées par un dépassement de la VLI (valeur limite d'immission) pour un DS II, touchant ainsi 5'500 personnes. Sur Versoix, ce sont 71 ha de zone à bâtir dont 40 de zones résidentielles, touchant 2'900 habitants. Enfin, sur Vernier, ce sont 215 ha (soit le 37 % des zones à bâtir !), dont 108 ha de zones résidentielles qui sont concernées par le dépassement de la VLI pour un DS II, touchant ainsi plus de 6'000 habitants. Ce sont donc des centaines d'hectares de terrains qui sont concernés, sans compter ceux en France voisine. Le rapport des experts admet qu'il y ait une perte de valeur, mais ne procède à aucune évaluation de celle-ci !
 - Le rapport des experts ne prend pas en compte la population résidant en France, sous prétexte d'absence de données. Non seulement il est inadmissible de ne pas prendre en compte cette population, mais en plus, cela fausse les résultats des calculs effectués, puisque les coûts économiques des restrictions sont ramenées au nombre de personnes considérées qui bénéficieraient de l'amélioration de la situation.
 - Aucun détail n'est donné sur le projet de surtaxes de l'AIG pour les vols nocturnes alors que le prix constitue un facteur déterminant sur l'effet dissuasif.
 - La question particulière du repos du week-end n'a pas été sérieusement examinée. En effet, une grande partie de l'argumentation est fondée sur la nécessité pour Genève de permettre des vols d'affaires aller-retour dans la journée. Ces arguments ne sont pas pertinents les week-ends.
 - L'évaluation des coûts indirects pour l'économie genevoise est principalement basée sur l'interview de quelques patrons de grandes entreprises ou institutions. Cette approche est tendancieuse et n'est pas digne d'une démarche scientifique. La représentativité des personnes interrogées n'est absolument pas démontrée et la valeur donnée à leur propos mériterait une approche plus nuancée.

En conclusion, l'ATCR-AIG a le sentiment que malgré le fait que les valeurs limite sont très largement dépassées, et que la CRINEN ait explicitement demandé que des mesures soient étudiées en vue de respecter les normes, l'AIG tend à considérer que c'est une situation finalement « normale », les mesures qui permettraient de faire respecter les exigences légales étant considérées comme « inenvisageables » et donc écartées d'emblée.

Sur la base de cette analyse, l'ATCR-AIG a sollicité de l'OFAC qu'elle exige des compléments aux études présentées :

- Des compléments portant scientifiquement et sérieusement sur les aspects sociologiques et de la santé, notamment en termes de gains réalisables et quantifiés, opposables aux coûts des mesures de réduction du bruit nocturne pour atteindre le respect de la loi.
- Une étude d'impact sur la santé au sens de la loi genevoise sur la santé, voire des normes et directives européennes applicables.
- Des données de trafic réactualisés, la réalité postérieure à l'étude d'impact ayant largement dépassé les prévisions.

- Une évaluation sérieuse des coûts tels que ceux des changements de zone constructible en zone non constructible, ainsi que sur la baisse de la valeur des terrains.
- Un projet concret de surtaxe bruit à caractère incitatif permettant une réduction du trafic nocturne à des niveaux respectant le cadre légal.

Suite à l'envoi de cette prise de position, nous attendons maintenant la décision de l'OFAC.

Par ailleurs, l'AIG devra encore fournir d'autres études portant sur :

- > Un plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère, en concertation avec l'Etat français.
- > Les possibilités pour limiter les essais moteur entre 22h00 et 6h00.
- > La faisabilité opérationnelle d'une approche segmentée par piste 23 en empruntant le milieu du lac. Le délai pour produire cette étude est de 4 ans.

Contacts avec d'autres associations

Conformément à ce qui avait été annoncé, le SVESAL (Schweizerische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs – Association suisse contre les nuisances des avions), association faîtière réunissant les associations des aéroports de Zürich, Bâle et Genève, a été dissous. Le SVESAL était censé fédérer les actions des trois associations au plan national et soutenir nos intérêts auprès de l'UECNA (Union européenne contre les nuisances des avions). Les quelques rencontres entre associations n'ont pas abouti à des résultats significatifs en raison notamment de problématiques spécifiques à chaque aéroport rendant difficile des réelles synergies, à quoi s'ajoute la barrière des langues.

Site internet

Le site internet de l'association est en service depuis le 7 octobre 2004.

Le site devra être mis à jour pour faciliter la consultation des résultats des relevés du réseau de microphones mis en place par l'association. Cela reste à faire.

Rectangle d'or

Lors de l'AG du 24 novembre 2003, il avait été demandé au comité directeur de suivre l'avancement du projet du Rectangle d'Or, celui-ci pouvant avoir des incidences en termes d'augmentation des vols ou de délocalisation de l'aviation légère.

Depuis les études d'urbanisme effectuées en 2005 aucun avancement significatif n'a été réalisé. Ce projet est maintenant intégré dans les études PACA (périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération) menées dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

L'ATCR continuera de suivre de près le dossier pour autant que celui-ci avance.

Perspectives 2009-2010

Réseau de microphones

Un travail important sera d'exploiter et de diffuser les informations fournies par le réseau de microphones. Le site internet de l'ATCR-AIG sera ainsi remanié pour fournir une information résumée des résultats.

La priorité du Comité directeur sera de mieux exploiter les données.

Etudes demandées par la CRINEN

Nous attendons la réponse de l'OFAC et continuerons à suivre attentivement le développement de cette procédure.

Communication

L'Association souhaite intensifier et améliorer la communication avec les communes membres, notamment via le site internet.

Respect des normes

Le Comité directeur envisage la possibilité de porter plainte plus systématiquement. Cela sera étudié avec des juristes.

Rôle de l'ATCR-AIG

M. ROCHAT rappelle que le rôle de l'association est d'être une force de pression auprès de l'AIG pour une amélioration de l'environnement des communes. L'objectif est d'obtenir des résultats.

Discussion

M. MONAT demande si le développement du Rectangle d'Or nécessite la réalisation d'une piste supplémentaire.

M. POGET : il n'y a pas d'extension de piste prévue.

M. RIGAUD rappelle que la non-existence juridique de la piste B doit être débattue.

M. MABILLARD : quelles sont les relations avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevois ?

M. ROCHAT : l'ATCR n'a pas une stratégie particulière par rapport à ce projet.

M. MABILLARD propose d'intervenir auprès du projet d'agglomération pour une meilleure prise en compte des nuisances dans les études PACA.

M. ROCHAT précise qu'effectivement la commune de Vernier subit des déclassements de zones résidentielles en zone d'activités, de manière à ce que l'AIG ne paie pas d'indemnités.

M. MABILLARD propose également d'intervenir auprès de la Constituante, dans la mesure où le développement durable devrait être à la base de l'aménagement du territoire.

M. RIGAUD : quelles sont les relations avec les associations des aéroports de Bâle et Zürich ?

M. WEIL : le SVESAL a été dissous. Outre la barrière linguistique, les problématiques de chaque aéroport étaient relativement spécifiques. Il était difficile de trouver des projets communs.

M. RYSER : Genève est le pire élève en matière de vols de nuit. A Zürich et à Bâle, les vols se terminent à 23h00.

M. RIGAUD : on pourrait tirer parti des expériences de ces deux aéroports, voir quelles stratégies ils ont déployé pour arriver à leurs fins.

M. ROCHAT : cela sera discuté avec le Comité directeur.

M. JANIER : quel est le bilan du réseau de microphones ?

M. GERARD : les microphones permettent un suivi des vols et la mise en évidence de situations particulières. En novembre 2008, l'ARAG a écrit à l'OFAC pour se plaindre des vols de nuits tardifs. Sans réponse de leur part, une lettre de protestation a été écrite au début 2009 à M. LEUENBERGER. La réponse de l'OFAC est que les dérogations accordées étaient justifiées en raison de circonstances exceptionnelles imprévisibles. Par ailleurs, l'OFAC annonce engager une réflexion sur les mouvements nocturnes tardifs. Un deuxième courrier de protestation a été écrit portant sur le grand nombre de dérogations en janvier-février 2009. La justification de l'OFAC a été l'importance des chutes de neige ! L'ARAG a demandé quelles étaient les mécanismes de concertation concernant les vols nocturnes. Il a été répondu que c'est de la compétence de la Commission mixte franco-suisse.

Mme LE SOURD : la Commission devait se réunir en juin, mais la séance a été annulée en raison des élections européennes.

M. MABILLARD : les communes françaises doivent demander au préfet que la Commission se réunisse.

M. GERARD : la procédure concernant les dérogations doit être débattue publiquement et pas seulement entre experts. L'analyse des décollages après 23h00 au mois de mars met en évidence : 3 vols EasyJet et 7 vols d'affaires. L'OFAC a reconnu dans sa réponse que la distinction entre aviation commerciale et non-commerciale n'était pas aisée à tracer et qu'il fallait une autorisation d'exploitation. Cette définition floue ouvre la voie à tous les abus. Il n'est pas normal d'être survolé de nuit par de petits avions.

M. MABILLARD : les horaires doivent être respectés, que ce soit pour l'aviation commerciale ou non. Il faut obtenir les motifs des dérogations accordées.

Mme LE SOURD : l'AIG répond toujours que ce sont des vols d'Etat et que les ordres viennent de la Confédération.

M. MONAT : selon M. HELFER, il y a eu 23 dérogations sur les 84 mouvements entre 00h00 et 00h59.

M. GERARD a posé la question à tout le monde sur les raisons de ces dérogations, mais n'a pas obtenu la moindre réponse.

M. PAOLI : lors de la présentation de M. GERARD à la Communauté de Communes, l'AIG a affirmé que ces dérogations avaient un caractère exceptionnel.

Mme FATTON : la neige, mais aussi un froid exceptionnel peuvent provoquer des retards. En effet, l'AIG n'est équipée que d'un seul appareil à dégivrer les avions.

M. MONAT : quelle est l'importance de la surtaxe pour ces vols tardifs ?

M. ROCHAT : les surtaxes peuvent varier de CHF 50.- à 9'000.-

M. RIGAUD : il faut essayer d'exiger la fermeture de l'AIG après 23h00, comme à Zürich ou Düsseldorf.

M. ROCHAT : la direction de l'aéroport explique que l'AIG n'est pas un « hub », et subit donc les retards des autres aéroports.

M. RYSER : la lenteur de l'OFAC à se déterminer sur le recours déposé en 2001 n'est pas acceptable. L'OFAC laisse volontairement l'affaire traîner, car c'est elle qui a accordé le droit d'atterrir jusqu'à 00h30. Maintenant, il y a une partie de ping-pong entre l'OFAC et l'OFEV. Il serait peut-être utile d'avertir M LEUENBERGER ou de trouver un parlementaire à Berne qui puisse faire avancer le dossier.

M. MABILLARD : il faudrait demander à Mme Micheline CALMY-REY d'intervenir. Et il faudrait avoir l'appui d'un Conseiller d'Etat.

M. RYSER : En 2010, l'AIG devra rendre un rapport sur les trajectoires. Cela va encore prendre beaucoup de temps avant une décision de l'OFAC.

M. MABILLARD : l'ATCR, les communes et les associations doivent s'unir pour faire pression.

M. RIGAUD : l'ATCR suit les procédures, alors qu'elle devrait être plus active. Il faut profiter de la « tendance verte » issue des dernières élections pour agir au niveau supérieur.

M. ROCHAT : le Comité directeur va se réunir cet été pour définir une stratégie en vue d'être plus efficace et mieux valoriser le réseau de microphones.

M. REICH : il faut utiliser internet pour faire pression, en occupant les sites des administrations (submerger les administrations de questions).

M. ROCHAT : le Comité directeur prend note de la demande de l'AG d'augmenter la pression sur les politiques et l'administration. Une note sur la stratégie de l'ATCR sera fournie aux communes.

3. Présentation des comptes 2008

Les comptes sont présentés par M. POGET. Ils ne font pas l'objet de remarques particulières.

4. Rapport des réviseurs des comptes

M. LUNGINBUHL donne lecture du rapport des réviseurs :

« Nous soussignés Jean-Yves TAINTURIER, adjoint au Maire de la commune de Saint-Genis-Pouilly et François LUGINBUHL, Maire de la commune de Nernier, avons procédé à la vérification des comptes de l'exercice 2008, le 11 juin 2009 à Genève.

Nous les avons trouvés conformes et sincères et demandons à l'assemblée de donner décharge à la trésorerie, que nous remercions pour la bonne tenue des comptes. Genève, le 14 mai 2008 »

Le rapport des réviseurs des comptes est approuvé à l'unanimité.

5. Présentation et approbation du budget 2009 et fixation des cotisations 2009

M. REICH propose de prévoir un poste « communication » plus important. Un montant de CHF 15'000.- y est inscrit.

Le budget ainsi adapté (joint en annexe au présent PV) est accepté sans opposition.

Le maintien des cotisations au montant actuel est accepté.

6. Divers

M. MABILLARD : la Commune de Chancy n'a pas de micros, mais est survolée par les avions qui passent au dessus de Passeiry (radar de guidage). Il faudrait prendre contact avec la commune pour voir si elle serait intéressée.

M. GERARD : le décollage le plus bruyant est celui du vendredi soir d'Air Mauritius. L'année passée, ce vol était programmé pour 21h30. Cette année, il est programmé pour 21h50. Cette modification est légale, mais pas raisonnable, sachant que le type d'avion concerné est connu pour monter très lentement.

M. MABILLARD propose d'envoyer le compte-rendu de notre réunion aux journaux.

M. MONAT relève le problème de l'incompatibilité entre aviation légère et aviation lourde. L'aviation légère devrait être déplacée à Annemasse ou à Prangins.

M. ROCHAT relève que selon le rapport des experts, il n'y a pas de danger.

7. Le bruit : cet ennemi sournois de la santé

M. Nicola CANTOREGGI est Conseiller scientifique au GRES (Groupe de recherche en environnement et santé), qui constitue une unité détachée par la DGS (Direction générale de la Santé) auprès de l'Université de Genève. Le GRES est notamment l'instance en charge de l'application de l'article 4 de la loi sur la santé (EIS = étude d'impact sur la santé).

La présentation de M. CANTOREGGI figure en annexe du PV et sera disponible sur le site de l'ATCR-AIG.

Débat / Questions

M. ROCHAT trouve très intéressant le fait que les coûts induits pour la santé puissent être chiffrés économiquement.

M. RYSER demande si l'on vit actuellement dans un environnement plus bruyant qu'il y a un siècle.

M. CANTOREGGI : Cela est difficile à dire. Toutefois, il est certain que le bruit de fond continu est plus important. Mais, ce sont surtout les seuils de tolérance qui sont très différents. Par ailleurs, il n'y a pas d'accoutumance au bruit. Chacun élabore des stratégies pour « vivre avec » au mieux.

M. ROCHAT : qui peut saisir le GRES ?

M. CANTOREGGI : C'est le Conseil d'Etat qui commande les études menées par le GRES. Jusqu'à présent, le GRES n'a jamais été saisi concernant l'AIG.

M. ROCHAT remercie chaleureusement M. CANTOREGGI pour son exposé très complet et tout à fait passionnant.

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 8 juillet 2009

Annexes :

- budget actualisé
- présentation de M. CANTOREGGI