

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 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
- > Prévessin-Moëns
- > Saint-Genis Pouilly
- > Vernier
- > Versoix

Cette dernière devra être déplacée, car elle 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 dû 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 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 étoffée 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 sont 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 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 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. 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.

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.