

RAPPORT D'ACTIVITES : 2012 / 2013

Activités du comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 2 fois en 2012 (21 février, 22 mai).

Rencontres avec l'AIG

En 2012, 2 séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG le 23 mai et le 31 octobre.

Les principaux thèmes abordés concernent : les vols nocturnes, la procédure KONIL et la classification des avions.

Concernant la procédure KONIL, malgré l'ouverture manifestée par M. Hochstrasser lors de sa venue à notre AG de 2011, l'AIG refuse d'entrer en matière sur une quelconque discussion concernant les horaires d'utilisation de cette trajectoire.

Concernant la classification des avions, une procédure est en cours visant à modifier la classification des avions. Selon l'AIG, cette modification n'aura pas beaucoup d'incidences pour la région, dans la mesure où 98% des avions qui utilisent la plateforme de Cointrin font déjà partie de la classe la moins bruyante (classe V). Par ailleurs, l'incitation au renouvellement de la flotte ne devrait pas être aussi important dans la mesure où il n'y a pas sur le marché d'avions moins bruyants. La décision devrait intervenir d'ici à fin 2013 et entrer en force au printemps 2014.

Procédure Crinen et approche segmentée au-dessus du lac

La procédure Crinen est toujours en suspens. Il n'est pas attendu de détermination à court terme, les instances attendant maintenant le résultat de l'établissement de la fiche PSIA (plan sectoriel des infrastructures aéroportuaires) qui va déterminer le périmètre de l'aéroport (territoire qui fait l'objet du droit de superficie), les charges sonores, les obstacles à la navigation, etc.

Concernant l'approche segmentée au-dessus du lac, l'OFAC a rendu une décision négative le 12 septembre 2012 (pas de possibilité d'introduire une approche segmentée en piste 23 et donc pas de modification du règlement d'exploitation). L'AFRAG a fait recours contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral. Pour cela, l'AFRAG s'est entouré d'un expert en navigation aérienne et d'un avocat. Les communes de Chens-sur-Léman, de Nernier et de Messery n'ayant pas eu le temps de faire recours en leur nom propre, ont décidé de soutenir le recours de l'AFRAG. Afin de financer les frais d'avocat et d'expertise, une campagne de récolte de fonds a été menée auprès de la population (qui a rapporté 7'000 euros). Les trois communes ainsi que l'ARAG ont également décidé de contribuer. L'ATCR-AIG, sollicitée par les trois communes a également décidé d'apporter une contribution financière à la cause et a versé une contribution de 7'000 euros.

Opposition au projet de construction du nouveau terminal « Aile Est »

L'ATCR-AIG a fait opposition auprès de l'OFAC contre le projet de construction d'une nouvelle aile Est, considérant que celui-ci modifierait de manière significative la nature du trafic aérien à Genève. L'opposition a été rédigée en collaboration avec l'association Noé21.

Nous reproduisons ci-dessous les conclusions de l'opposition :

Le rapport d'impact environnemental qui accompagne le projet « Aile Est » est insuffisant et ne permet pas en l'état de garantir que le projet est compatible avec les exigences supérieures de protection de l'environnement. Une nouvelle étude doit être menée et inclure:

- *l'impact environnemental du projet lié au changement de nature du trafic aérien à Genève*

- *l'impact environnemental lié à l'augmentation prévisible du trafic aérien suite au projet*
- *l'impact du projet sur les émissions de CO2*

Néanmoins, il apparaît d'ores et déjà clairement que le projet « Aile Est » a, en l'état, un impact inacceptable sur l'environnement. Pour que le projet « Aile Est » soit compatible avec l'intérêt public, il est nécessaire de garantir que celui-ci n'implique pas une augmentation des nuisances du trafic aérien sur l'environnement, y compris les émissions de CO2. Pour ce faire, un plafonnement du trafic aérien est nécessaire. Ainsi, le projet « Aile Est » assorti de la condition d'un plafonnement contraignant du trafic aérien annuel (mesuré en tonnes-km transportées au départ de Genève) pourrait être considéré comme acceptable en vue de la sauvegarde de l'intérêt public supérieur de protection de l'environnement.

Cette exigence trouve un écho dans le rapport sur la politique aéronautique suisse de 2004 du Conseil fédéral, dans lequel il envisage que « la Confédération peut limiter la croissance du trafic en plafonnant les mouvements d'avion ou en fixant des valeurs limites de bruit ou d'émissions polluantes. Par ce biais, la Confédération influence dans une certaine mesure l'offre des aéroports nationaux, sans être propriétaire des infrastructures. » (p.1713)

Dans le contexte du XXIe siècle dominé par les crises climatiques et énergétiques, l'aéroport, en tant qu'infrastructure de transport, ne peut plus se permettre de répondre à toutes les demandes, voire de les stimuler. Un passage au paradigme de la « gestion de la demande en trafic aérien » est nécessaire pour concilier les intérêts publics économiques, sociaux et environnementaux du développement durable.

Les taxes d'aéroport doivent être utilisées comme un moyen incitatif permettant d'atteindre le plafonnement contraignant du nombre de tonnes-km transportés au départ de Genève. Là encore, ce type de mesure est appuyé par le Conseil fédéral qui, dans la Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) estime que la « la politique aéronautique doit s'acquitter des tâches suivantes compte tenu des impératifs du développement durable et des exigences de la politique d'organisation du territoire: (...) Vérité des coûts: l'aviation civile doit couvrir elle-même ses coûts de fonctionnement et les coûts externes afin que la demande de mobilité s'oriente en fonction des coûts globaux pour l'économie nationale. » (PSIA IIB-2).

Adhésion des communes

La commune de Meyrin a fait part de sa demande d'adhésion.

La commune du Grand-Saconnex a par contre confirmé qu'elle ne souhaitait pas devenir membre et qu'elle ne souhaitait pas non plus être invitée aux AG de l'ATCR-AIG.

Secrétariat technique

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2012. Son mandat a été renouvelé pour 2013.

Suivi des vols nocturnes et bulletin d'information

En 2012, nous n'avons malheureusement pas réussi à suivre comme nous le souhaitions l'évolution des vols nocturnes et de produire un bulletin d'information. Cela sera toutefois repris durant le deuxième semestre 2013.

Perspectives 2012 / 2013

Les principaux dossiers pour ces prochains mois portent sur :

- le suivi de l'étude PSIA
- le suivi de l'évolution des vols nocturnes
- la production du bulletin d'information