

**RAPPORT D'ACTIVITES : 2018 / 2019****Activités du comité directeur**

Le Comité directeur s'est réuni 2 fois en 2018 (27 avril et 29 novembre) et deux fois en 2019 (28 février et 15 mai).

**Rencontres avec la direction de Genève Aéroport**

En 2018, il n'y a pas eu de rencontre avec la direction de l'aéroport. Ces rencontres ont volontairement été interrompues en 2017, vu qu'elles n'apportaient pas beaucoup.

Nous nous réservons la possibilité de solliciter un entretien avec la Direction de l'Aéroport, notamment lorsqu'ils déposeront un nouveau dossier auprès de l'OFAC au mois de mai.

**Secrétariat technique**

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant l'année 2018. Son mandat a été renouvelé pour 2019.

**Site internet**

Celui-ci a été régulièrement mis à jour avec la mise en ligne d'articles relatifs à l'aéroport ainsi que les diverses prises de position de l'association.

Par ailleurs, nous sommes sollicités plusieurs fois par année par des particuliers qui souhaitent avoir des informations concernant les problématiques de bruit, de trajectoire ou d'impacts sur le territoire.

**Adhésion des communes**

En 2018, la commune d'Avully a adhéré à l'ATCR, portant le nombre de communes membres à 27, soit une population d'environ 147'000 habitants.

**Fiche PSIA**

L'année 2018 a été marquée par l'adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral.

Pour rappel, une première version de la fiche a été mise en consultation en novembre 2017 et a fait l'objet d'une analyse détaillée par le secrétariat de l'ATCR. Les résultats de cette analyse ont été présentés aux communes le 2 février 2018, à l'initiative de MM. Honegger et Rochat.

Suite à cette séance, une prise de position collective et solidaire a été rédigée et transmise aux communes. Ce courrier a été signé par 66 communes et transmis à l'OFAC. Les communes signataires du courrier ont émis un préavis négatif et ont demandé à la Confédération, au canton de Genève et à l'aéroport de reprendre leurs travaux pour mieux prendre en compte les demandes émanant des collectivités et de la société civile en vue d'un développement plus équilibré de l'aéroport de Genève.

Malheureusement, bien que l'OFAC ait reçu 345 prises de position, pratiquement aucune n'a été prise en compte dans la version définitive de la fiche. Seules des explications

complémentaires ont été apportées, sans que les questions de fond ne soient traitées. La fiche a été adoptée par le Conseil fédéral en novembre 2018.

Le seul point positif de la fiche PSIA c'est la reconnaissance d'une demande formulée par les communes il y a déjà presque 20 ans, soit la fermeture de la route KONIL dès 22h30. La fiche PSIA dans la partie décisionnelle indique ainsi « *qu'une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée 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* ». La fiche confirme ainsi - enfin !- l'intérêt de cette mesure que nous réclamions depuis 2001 !

#### Partie conceptuelle du PSIA

En août-septembre 2018, la partie conceptuelle du PSIA a également fait l'objet d'une consultation publique. L'ATCR a rédigé une prise de position reprenant des éléments déjà mis en avant lors de la consultation publique de la politique aéronautique suisse en 2015. Dans ce courrier, nous avons à nouveau mis en évidence non seulement les effets néfastes pour l'environnement et la santé de l'injonction visant à « répondre à la demande », mais également le fait que les instances fédérales sont elles-mêmes conscientes de la saturation programmée des infrastructures, sans qu'aucune piste ne soit esquissée pour y remédier. La politique aéronautique suisse, confirmée par la partie conceptuelle de la fiche PSIA s'inscrit ainsi dans une vision à très court terme, privilégiant uniquement la croissance économique.

Autre élément choquant de la partie conceptuelle du PSIA est le fait de considérer l'aviation comme étant un transport d'intérêt public. On peut légitimement s'interroger de l'intérêt public d'une prolifération des vols low-cost qui permettent pour quelques dizaines de francs à de milliers de personnes d'aller passer leur week-end dans certaines villes européennes, générant au passage une importante pollution et une perte économique pour la région.

Nous avons ainsi demandé à ce que la notion d'intérêt public de l'aviation civile fasse l'objet d'une analyse détaillée, permettant objectivement d'évaluer les bienfaits pour la collectivité de certains types de vols, notamment les vols low-cost. Sans une telle analyse, la crédibilité du postulat que tous les vols de ligne présentent un intérêt public est sérieusement ébranlée et ne saurait constituer le socle d'une politique publique responsable.

Notre courrier n'a pas reçu de réponse de la part de l'OFAC.

#### Suites de la fiche PSIA

Par courrier du 24 janvier 2019, nous avons informé les communes de la suite des procédures, après l'adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral :

- En matière de bruit et d'aménagement du territoire :
  1. Fixation du bruit admissible. Celui-ci sera défini par l'exploitant et mis à l'enquête publique.

2. Une fois le bruit admissible fixé par l'autorité dans une décision exécutoire, l'OFAC établira le nouveau cadastre du bruit aérien.
3. Une fois le cadastre du bruit aérien en force, la fiche A20 du Plan directeur cantonal sera mise à jour.

Nous avons interpellé l'aéroport qui nous a informé qu'un dossier devrait être déposé auprès de l'OFAC au mois de mai 2019. Ce dossier comprendra le bruit admissible, la demande d'autorisation pour une nouvelle sortie rapide en piste 04, ainsi qu'une demande de lever les charges liées à l'utilisation d'un certain nombre de postes de stationnement avions. Nous serons attentifs à suivre de près ces dossiers.

### **Procédures CRINEN**

Nous avons interpellé le Tribunal administratif fédéral (TAF) à deux reprises concernant la reprise des procédures interrompues. Celui-ci nous a fait part que la procédure a été terminée par un arrêt de la CRINEN du 23 mars 2006 et que dès lors, il n'y a plus de procédure pendante. « *Les procédures CRINEN I et II mentionnées dans le PSIA concernent des vérifications portant sur l'éventualité d'hypothétiques réglementations que la CRINEN avait envisagées comme souhaitables ou possibles. Cette dénomination est le fait du Conseil fédéral qui a ainsi qualifié des vérifications à faire d'après cet arrêt. En d'autres termes, dans l'arrêt de 2006, la CRINEN avait demandé aux autorités compétentes de procéder à des contrôles après un certain laps de temps ; il est fait référence à ces éventuelles vérifications dans le PSIA sous le nom de CRINEN I et II. Ces éventuelles vérifications ne sont pas de la compétence du Tribunal, mais des autorités de première instance* ».

Les formulations alambiquées des différentes instances nous ont ainsi fait croire que les procédures pendantes l'étaient auprès des tribunaux, ce qui n'est pas le cas. C'est donc dans le cadre des prochaines procédures de mise à l'enquête publique que nous pourrions à nouveau intervenir.

### **AG extraordinaire du 15 mai 2019 portant sur l'Initiative 163 de la CARPE et son contre-projet**

Pour mémoire, l'IN 163 a été lancée par des associations d'habitants et environnementales, réunies sous la CARPE. Ces associations s'inquiètent du développement de l'aéroport et de la fiche PSIA. Par ailleurs, elles regrettent l'absence de mention du trafic aérien dans la Constitution genevoise. Le contre-projet (CP) 12435 a été élaboré par le PLR au sein de la Commission de l'Économie et est soutenu par une coalition représentée par le PLR, PDC, UDC, MCG. Ces partis considèrent que l'IN 163 va trop loin.

Le vote sur les deux objets interviendra soit à fin 2019, soit au début 2020.

Lors de l'AG extraordinaire du 15 mai 2019, l'Assemblée a voté à l'unanimité :

- > le soutien à l'IN (vote OUI)
- > le refus du CP (vote NON)
- > la préférence à l'IN si les deux objets obtenaient la majorité (question subsidiaire).

Dans la perspective de prendre une part active lors de la campagne de votation, le budget 2019 prévoit un montant pour soutenir la CARPE et un montant pour la campagne spécifique de l'ATCR.

**Perspectives 2019 / 2020**

Les principaux travaux qui vont nous occuper ces prochains mois portent sur :

- > l'enquête publique portant sur le bruit admissible
- > la campagne de votation sur l'initiative de la CARPE
- > l'adaptation du Plan directeur cantonal