LALIVE
Avocats

PIERRE LALIVE
MICHAEL E. SCHNEIDER
TERESA GIOVANNINI
MARCUS C. BOEGLIN
CHRISTIANE de SENARCLENS
DOMINIQUE BROWN-BERSET
GÉRALD PAGE
JEAN-PAUL VULLIÉTY
PATRICE LE HOUELLEUR
MATTHIAS SCHERER
ALEXANDER TROLLER
MARC HENZELIN
VEIJO HEISKANEN
GEORGES RACINE
DOMITILLE BAIZEAU
ROBERT PIETROWSKI
PIERRE-OLIVIER ALLAZ

BERND EHLE
FRANCESCA AZZI PRICE
DOMINIQUE RITTER
DIRK LANGER
ANTOINE ROMANETTI
JOACHIM KNOLL
NICOLAS LEROUX
NORADELE RADJAI
VINCENT TATTINI
LAETITIA FEUGLET
NATHALIE BIGLER
THOMAS WIDMER
SONJA MAEDER
GUILLAUME TATTEVIN

Conseils
JEAN-FLAVIEN LALIVE
KAMEN TROLLER
PETER MALANCZUK
LUIGI CAPUCCI
ROBERT KOLB

RECOMMANDEE

Office fédéral de l'aviation civile
Direction
3003 Berne
A l'attention de MM. Gaël Poget et R. Bozonnet
Sct. Plans sectoriels et installations

Genève, le 31 mars 2008

v/réf. 3561-4845/3/31/31-06
Concerne : Aéroport de Genève - suivi de la décision de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement du 23 mars 2006 (cause no. Z-2001-79)

Monsieur le Directeur,

Dans le délai que vous avez eu l'obligeance de prolonger, nous vous communiquons ci-après les observations de l'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport (« ATCR »), regroupant les communes genevoises, vaudoises et françaises suivantes, qui souscrivent également individuellement à ces observations :

Chevry, Divonne, Ferney-Voltaire, Prévessin- Moëns, Ornex, St-Genis-Pouilly, Sergy, Versonnex, Sauverny, Pougny , Messery, Chens s/Léman, Challex, Crozet, Nernier, Vernier, Satigny Cartigny, Collex-Bossy, Versoix, Mies, Tannay, Chavannes-des-Bois, Coppet.

Les communes ci-dessus sont regroupées dans le cadre de l'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport international de Genève (ATCR). Par souci de

RUE DE LA MAIRIE 35 CASE POSTALE 6569 CH-1211 GENÈVE 6
TÉLÉPHONE +41 22 319 87 00 TÉLÉCOPIEUR +41 22 319 87 60 E-MAIL: info@lalive.ch TVA 324 670
http://www.lalive.ch

simplicité, l'ensemble de ces communes sera désigné ci-après par « l'Association des Communes » ou « les Communes ».

Les observations qui suivent, pour la clarté du débat, seront structurées de la manière suivante :

I. INTRODUCTION
II. PROCEDURE
III. LES OBSERVATIONS DE L'AIG ET LE RAPPORT AVI GIL
IV. OBSERVATIONS SUR LES RAPPORTS SH&E ET EMPA
V. CONCLUSIONS ET COMPLEMENTS NECESSAIRES

I. INTRODUCTION

1. Contrairement à l'approche, unilatérale, de l'Aéroport international de Genève (ci-après : « AIG »), la position de l'Association des Communes est le produit d'un large consensus. La démarche n'est pas unilatérale mais intègre une réflexion qui ne se limite pas aux principes et aspects économiques de l'infrastructure aéroportuaire mais s'étend – parce que c'est la tâche de chaque commune – à des aspects qui n'ont pas moins d'importance, tels que la protection de la santé et du bien-être de leurs populations. Cela ressort d'ailleurs de la mission imposée par la décision de la CRINEN.

2. Au grand regret des Communes, cette approche n'a pas été suivie, ni par le rapport technique de l'EMPA, ni par le rapport de la société SH&E International Air Transport Consultancy, mandatés par l'AIG. En particulier, dans le cadre du rapport SH&E, ni les communes, ni les populations riveraines, pourtant directement concernées, n'ont été interrogées dans une analyse qui a, semble-t-il, la prétention d'une analyse socio-économique de faisabilité et d'impact.

3. Quant à l'AIG, comme cela ressort de ses observations, il reste figé dans une ligne de développement purement économique, considérant – pauvreté de méthode et de nuance – que des mesures efficaces sont tout simplement « **INENVISAGEABLES** ». Le problème de fond est précisément là : quand ni l'AIG, ni les autorités cantonales responsables ne veulent même « envisager », rien n'est ni possible, ni même digne d'analyse sérieuse.

4. Pourtant, des règles de droit précises existent (notamment la Constitution fédérale, la Loi sur la Protection de l'Environnement, l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, la loi genevoise sur la Santé). Les rapports techniques eux-mêmes confirment sans ambiguïté que les règles de droit (valeurs limites) sont transgressées. A suivre le raisonnement de l'AIG, et toute proportion gardée, appliquer les règles du Code pénal à un délinquant agissant par métier serait donc

« inenvisageable ». Cela n'est pas sérieux, ni scientifiquement, ni juridiquement, ni politiquement. La démarche est également contraire à la décision claire de la Commission fédérale de recours, décision dont le sens ne peut être de simplement absoudre les violations constatées et confirmées des normes de droit établies par le long travail (équilibré, lui) de la Commission fédérale d'experts (15 années), le législateur fédéral et, après coup, le Tribunal fédéral dans un examen de la constitutionnalité des normes.

II. PROCEDURE

5. Dans le cadre de la contestation du règlement d'exploitation de l'AIG, la CRINEN a admis partiellement le recours des Communes, en exigeant que l'OFAC rende une nouvelle décision sur un certain nombre de points contestés dudit règlement d'exploitation.

6. Cela signifie d'abord que, tel qu'envisagé par l'AIG, ce règlement n'est pas acceptable tel quel. En substance, il s'agit de la protection d'une partie large de la population riveraine de l'Aéroport, dans la période de nuit, à Genève, en France et dans le Canton de Vaud. Il s'agit également de l'obligation, non seulement d'étudier sérieusement les impacts, mais également les mesures à envisager et à les mettre en place, dans une balance des intérêts et le respect de la loi.

7. «*Inenvisageable* » est donc un néologisme que seul l'AIG utilise. Il est absent à la fois du dictionnaire de l'Académie, de la décision CRINEN, du cahier des charges et de la mission imposés par l'OFAC.

8. Au chiffre 4 de ses propres observations, l'AIG souligne elle-même que la CRINEN exigeait de déterminer les conséquences socio-économiques (et donc non seulement financières) des mesures à prendre pour que la loi soit respectée. Les rapports soumis par l'AIG abondent dans les conséquences économiques et financières, négatives. Ils n'analysent cependant aucunement la partie « sociale », en particulier les conséquences sur la santé et le bien-être, notamment le sommeil régulièrement perturbé à de nombreuses reprises la nuit, de dizaines de milliers de personnes. Les rapports et les observations de l'AIG n'ont ni décrit, ni même cherché à quantifier cet impact, ni tenté de le mettre en balance avec lesdits aspects financiers et économiques.

9. Comme également relevé par l'AIG (observations de l'AIG, ch. 5, al. 2), les mesures de restrictions à envisager entraient clairement dans la mission d'expertise. Cela implique à l'évidence qu'il doit s'agir de mesures réelles, sérieuses et efficaces, faute de quoi l'OFAC ne procéderait ici qu'à un simple exercice alibi.

10. Il n'est pas inutile de rappeler ici brièvement quelques principes clairement posés par la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructure et d'environnement dans sa décision du 23 mars 2006.

11. Au chiffre 3.5 (p. 26), rappelant que le règlement d'exploitation doit contenir notamment les règles sur les heures d'ouverture et les procédures d'approche et de décollage de l'Aéroport (art. 23 let. a, b et c OSIA), la Commission de recours précise que les règles du règlement d'exploitation ne pourront être approuvées par l'OFAC « *que si elles répondent aux objectifs et aux exigences du PSIA, et si elles respectent les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage* » (art. 24 al. 1 let. a et c OSIA).

12. Il est évident que les valeurs limites de bruit (spécifiquement élaborées pour les aéroports nationaux suisses) font partie des règles de la protection de l'environnement applicables.

13. La Commission de recours précise que « *si le règlement d'exploitation devait par la suite ne pas s'avérer conforme au droit ... il incomberait alors au Département de retirer la concession d'exploitation et de prendre le cas échéant les mesures nécessaires à la poursuite de l'exploitation* » (ch. 3.6, p. 26).

14. La Commission de recours a par ailleurs posé le principe de la non discrimination entre les populations riveraines suisses et françaises (voir par exemple ch. 13.2, p. 51 et 52). Elle précise en particulier que « *l'on peut simplement remarquer qu'elle témoigne de la volonté de l'AIG d'intégrer les pouvoirs publics français dans la détermination des incidences sur l'environnement et de ne pas discriminer les populations riveraines résidant sur territoire français, en particulier dans l'établissement des cartes reflétant les incidences sur l'environnement* » (p 52).

15. C'est le lieu de relever d'emblée que l'étude socio-économique SH&E n'examine en rien les impacts sur les populations françaises (p. 34 du rapport : « *La population considérée réside dans les cantons de Genève et de Vaud. Vu le manque de données, il n'a pas été tenu compte de la population résidant en France* »). Dès lors, alors que la Commission de recours pose clairement les principes de la non discrimination des populations riveraines, l'examen de l'impact sur les populations riveraines et de la faisabilité de mesures de protection procède d'une discrimination manifeste.

16. La Commission de recours a également relevé que « *... l'article 37 a al. 2 OPB impose à l'autorité de surveillance de prendre les mesures nécessaires lorsqu'elle constate que les immissions engendrées par une installation dépassent les valeurs consignées dans une décision portant sur la construction, la modification ou l'assainissement d'un aérodrome. Dans ce contexte, l'OFAC a imposé à l'AIG de calculer annuellement la charge sonore et de publier les résultats du calcul dans le courant du premier trimestre de l'année suivante* » (Décision CRINEN, p. 63, ch. 18.5). La décision confirme ainsi les principes, logiques, selon lesquels la charge de bruit doit être <u>mesurée</u>, que les

résultats de ces mesures doivent être communiqués et que, ces mesures n'étant pas purement académiques, elles doivent servir à prendre les « mesures » nécessaires lorsque les immissions dépassent les valeurs limites. Si la transgression des valeurs limites n'avait aucune conséquence, il ne serait même pas nécessaire de mesurer le bruit !

17. La Commission de recours a rappelé par ailleurs que le Tribunal fédéral n'avait pas exclu la possibilité d'ordonner des restrictions d'exploitation, n'ayant à ce jour écarté des requêtes tendant à un *plafonnement* du nombre de mouvements que parce que les valeurs d'exposition au bruit étaient, dans lesdits cas, respectées (décision CRINEN, p. 68, in fine). Cela n'est pas le cas à Genève. La Commission de recours rappelle également que dans les affaires relatives à l'Aéroport de Zurich, le Tribunal fédéral a expressément laissé la question du plafonnement ouverte. Elle a elle-même « *estimé pour sa part que l'on ne saurait exclure a priori toute mesure de plafonnement du nombre de mouvements en cas de dépassement des valeurs d'exposition au bruit ou de dépassement des normes en matière de pollution atmosphérique, en particulier si la charge sonore devait augmenter sans fin, et si les valeurs d'exposition au bruit devaient être durablement dépassées* » (décision, p. 69).

18. Il ressort du rapport technique de l'EMPA, de l'étude de la société SH&E et des statistiques de l'AIG, que, s'agissant des heures d'exploitation de nuit, les valeurs limites d'exposition au bruit prévues par la législation fédérale sont largement dépassées et que les dépassements iront en augmentant à l'horizon 2015. Cela est également admis par l'AIG dans ses observations. Il découle également des rapports SH&E et EMPA, et des observations de l'AIG, que l'étendue du dépassement desdites valeurs limites est extrêmement importante puisque, a contrario, l'AIG estime que le rapport de diminution du trafic pour respecter lesdites valeurs serait de 1 à 10 ! A suivre l'AIG, et contrairement au principe rappelé par la décision CRINEN, plus les valeurs limites de bruit la nuit sont dépassées, moins des mesures de protection devraient être prises !

19. Ce qui précède est la raison pour laquelle, dans sa décision (dispositif, p. 105, ch. 3), la CRINEN a clairement demandé à l'AIG d'établir les incidences d'un plafonnement du nombre de mouvements nocturnes « *aux fins de respecter les valeurs limites d'émission sur l'essentiel des périmètres concernés* ». La CRINEN demande ensuite à l'OFAC de statuer, en la forme d'une décision administrative, et en examinant séparément ces plafonnements pour les tranches horaires 22 heures - 23 heures, 23 heures – 24 heures. Le chiffre 4 de la décision (p. 105) imposait également l'examen de la faisabilité de l'extension du couvre-feu nocturne entre 22 heures et 8 heures pour les samedis et dimanches.

20. A l'égard des incidences sur la santé du déplacement des valeurs limites durant la période nocturne, la décision CRINEN a constaté la sensibilité des populations riveraines dans leur phase de sommeil, en particulier entre 23 et 24 heures, relativement au principe d'*émergence*, décrivant les conséquences sur les

perturbations du sommeil dans une période de la nuit où le reste du bruit ambiant est fortement diminué ou inexistant. A cet égard, la CRINEN a souligné que l'OFAC avait d'ores et déjà approuvé le nouveau règlement d'exploitation de l'Aéroport de Zurich, lequel a ramené la période de couvre-feu à 23 heures. Cela est probablement dû au fait que la langue allemande ne connaît pas le mot « inenvisageable ». Ce fait montre cependant que, pour un aéroport dont le trafic est encore plus important que celui de Genève, avec des vols intercontinentaux, une telle mesure a été considérée non seulement comme envisageable mais comme possible, et qu'elle a été mise en application. L'impossibilité « genevoise » est moins liée à l'impossibilité de mesures organisationnelles de l'exploitation qu'à une absence totale de volonté politique d'envisager une telle mesure.

21. S'agissant de la demande de modification des trajectoires KONIL, la décision CRINEN a retenu que les difficultés opérationnelles de l'AIG qui seraient suscitées par leur suppression ne sont pas applicables forcément pour les heures de nuit et que de telles mesures peuvent être envisagées en application du principe général de limitation préventive des nuisances (p. 74) (« *... en effet, il apparaît que le nombre de décollages après 22 heures n'est pas comparable à celui qui est observé durant les heures de fort trafic. Les réflexions portant sur les inconvénients pour l'AIG d'une mesure d'interdiction de ces trajectoires en termes de capacité ne peuvent être transposés à la période nocturne . (p. 75) L'OFAC, à tort, n'a pas examiné la faisabilité de cette mesure des heures de nuit* » (p. 75). Sur ce point, il semble que l'AIG n'a plus sérieusement d'opposition.

22. Le principe a dès lors été clairement posé. Les études fournies, ainsi que les observations de l'AIG, ne donnent aucune indication technique convaincante qui permettraient de justifier le maintien de ces trajectoires durant la période nocturne encore aujourd'hui.

23. Pour le surplus, la décision CRINEN (dispositif, ch. 7) a imposé à l'AIG « *d'établir un plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère, en concertation avec l'Etat français, et de soumettre les modifications correspondantes du règlement d'exploitation à l'OFAC pour approbation ... dans le délai de deux ans suivant l'entrée en force de la présente* » (p. 106). A la connaissance de l'Association des Communes, ce plan de réduction n'a pas été établi dans le délai imposé.

24. Enfin, la décision CRINEN impose à l'AIG d'examiner la faisabilité opérationnelle d'une approche segmentée par piste 23 en empruntant le milieu du lac. Le délai pour ce faire est de quatre ans et cette instruction est aujourd'hui encore en suspens.

III. LES OBSERVATIONS DE L'AIG ET LE RAPPORT AVI GIL

25. Avant de prendre position sur les conclusions des deux rapports soumis à l'OFAC, l'AIG a, dans ses observations, évoqué les conclusions d'une autre étude, qu'elle

avait précédemment et séparément commanditée, soit le rapport de M. Avi Gil, versé au dossier sous pièce 1 AIG. Ce n'est pas le lieu de commenter spécifiquement ledit rapport mais il permet d'ores et déjà de tirer quelques conclusions préalables avant de passer aux observations concernant spécifiquement les rapports SH&E et de l'EMPA soumis à l'OFAC.

26. S'agissant de l'**évolution du bruit nocturne** à l'AIG, le rapport en confirme la constante augmentation. Il montre en particulier qu'il est inutile de minimiser l'importance de cette augmentation en allongeant la période de référence. En effet, si l'on prend les trente dernières années comme période de référence, la courbe d'augmentation est plus faible. Toutefois, il est constant que, ces dernières années, et actuellement, le trafic nocturne, soit après 22 heures, est en constante augmentation. Dans la mesure où les données et rapports actuels se fondent sur des données de 2005, soit vieilles de plus de 3 ans, et que l'évolution actuelle est significative, il est opportun, et facile, pour l'OFAC, avant de rendre sa décision, d'exiger que l'AIG lui fournisse officiellement des données de trafic actualisées, notamment pour le trafic de nuit.

27. Nous versons en annexes aux présentes observations une représentation graphique de cette évolution émanant des services « Environnement » de l'AIG **(pièce 1)**, ainsi que les bulletins mensuels du « Relevé des nuisance sonores » établis par les services de l'AIG. **(pièce 2)**

28. A titre d'exemple, rien que pour le mois de janvier 2008, selon les relevés de nuisances sonores de l'AIG, le trafic total fut de 16'621 mouvements alors que le nombre de mouvements total nocturnes (atterrissage et décollage) s'élevait, pour le seul mois de janvier 2008, à 765 (**pièce 3**). Pour le même mois de comparaison, en janvier 2006, le nombre de mouvements totaux était de 14608 (soit une augmentation de 13 % en 2 ans), et le nombre total des mouvements nocturnes était de 559 (soit une augmentation de 36 % en 2 ans). Les représentations graphiques de l'AIG confirment l'augmentation, tout en rendant moins perceptible l'importance de l'évolution du trafic nocturne par l'utilisation d'une plus longue période de référence. **(pièce 1)**

29. Alors qu'en 1993, les 2'782 mouvements de nuit représentaient 1,9% du trafic total de l'aéroport, qu'en 2002 (année pour laquelle le trafic de nuit était déjà très important), les 5'825 mouvements de nuit représentaient 3,6% du trafic total, l'exemple ici présenté indique que le trafic nocturne récent de janvier 2008 représente 4,6% du trafic total de l'aéroport. C'est une augmentation en termes absolus et en pourcentage, la pression sur les heures de nuit par les compagnies low cost étant évidente. Le rapport Avi Gil confirme à cet égard qu'une partie importante du problème des vols de nuit provient de la nécessité pour les compagnies, pour des questions de pure rentabilité, de réaliser une quatrième rotation quotidienne.

30. De même, le nombre de mouvements après minuit, voire après l'heure de tolérance à 00h30, dans les derniers mois, est lui-même en augmentation.

31. Il sied dès lors pour l'OFAC de solliciter de l'AIG des chiffres réactualisés.

32. A l'évidence, vu ce qui précède, les projections de trafic à l'horizon 2020 doivent également être ajustées, la réalité postérieure à l'EIE ayant largement dépassé les prévisions.

33. Le rapport Avi Gil, reconnaît déjà qu'un plafonnement du nombre de mouvements nocturnes est possible, qu'il n'a pas en soi d'effet sur les compagnies aériennes (p. 36). Il s'agit en réalité d'une question de planification des grilles horaires de ces compagnies, l'AIG indiquant elle-même dans ses observations (ch. 19, p. 7) que la planification des vols entre 22 heures et 06 heures ne peut avoir lieu, de toute façon, qu'avec « *une grande retenue* ». Il paraît évident que cette retenue doit être d'abord dictée par le respect des prescriptions légales.

34. Le rapport Avi Gil souligne en outre qu'un plafonnement de la charge sonore globale existe déjà à Genève pour la période nocturne. Cette restriction existe en effet déjà de par la répartition par tranches horaires prévue par les valeurs limites de l'OPB. L'existence de ce plafonnement n'est toutefois réelle, à suivre les experts, que si effectivement les règles régissant le plafonnement sont respectées ! Or, le rapport de l'EMPA, et les observations de l'AIG, confirment que lesdites règles sont transgressées, s'agissant de cette charge, dans un rapport de 1 pour 10 ! A l'évidence, rien dans l'OSIA ou l'OPB ne prévoit que l'AIG, exceptionnellement, ne soit pas soumis aux règles du droit fédéral. Les valeurs limites servent de restriction à la charge de bruit considérée comme une source de nuisances ayant un effet dommageable, voire dangereux pour la santé. Il ne s'agit pas que d'une norme pertinente dans le domaine de l'aménagement et de la construction. D'ailleurs, la CRINEN demande clairement des mesures qui ont pour effet de voir respectées les valeurs limites de bruit la nuit.

35. Le rapport Avi Gil fait également l'historique des démarches de l'AIG, notamment dans la mise en place d'un bilan écologique annuel et d'un système de management environnemental, dont un élément est en particulier une gestion en concertation avec les populations et communes riveraines.

36. Or, il ressort du rapport SH&E et du rapport de l'EMPA, que leurs auteurs n'ont à aucun moment jugé utile de s'enquérir des opinions des populations et communes riveraines, voire des aspects de santé ou des aspects médicaux du bruit. En particulier, le rapport SH&E (p. 9) fait la liste des entretiens menés dans le cadre de son analyse. Tous ces entretiens ont eu lieu manifestement avec les acteurs économiques intéressés à l'exploitation de l'aéroport, sans aucun intérêt, semble-t-il, pour le bien-être et les doléances des populations. En ce cens, manifestement, ce

rapport procède d'un déséquilibre flagrant, auquel s'ajoute le caractère purement technique du rapport de l'EMPA.

37. Le rapport Avi Gil préconise d'ores et déjà un certain nombre de mesures possibles, dont l'AIG n'en retient que trois, partiellement. En particulier, le rapport considère sans autre comme possible l'interdiction nocturne du virage à droite au décollage en piste 23 et l'interdiction totale des avions bruyants du chapitre 3.

38. D'ailleurs, si l'interdiction du virage à droite par piste 23 pour les avions est possible pour les avions du chapitre III, elle doit l'être également pour les avions des chapitres IV et V.

39. Au nombre des mesures préconisées, le rapport Avi Gil mentionne les différentes formules d'une surtaxe bruit. Toutefois, il ressort de ce rapport que les surtaxes bruit pour vols nocturnes n'ont qu'un effet financier (augmentation des revenus des fonds environnementaux permettant de plus grandes dépenses, comme pour l'insonorisation par exemple), sans effet réel sur la diminution du bruit nocturne, tant que la surtaxe elle-même n'a pas pour effet d'inciter les compagnies aériennes à modifier leurs habitudes ou plans de vol. Il découle de ce qui précède que, à l'évidence, des surtaxes bruit nocturnes n'ont de sens tant que lorsque leur niveau est suffisamment incitatif pour les compagnies, voire les passagers.

40. Dans ses observations, l'AIG, bien que suggérant une modification des surtaxes bruit nocturne, et son introduction également pour les avions à hélices, ne donne aucune indication précise. Cela est totalement insuffisant. L'OFAC, avant de rendre une décision, doit avoir en mains les précisions nécessaires. Nous versons sous **pièce 4** un extrait d'une présentation de l'AIG à l'ATCR montrant le niveau des surtaxes bruit applicable à Zürich. Une telle structure de surtaxe n'a manifestement aucun effet incitatif car les montants sont ridiculement faibles pour les appareils des chapitres III à V qui constituent l'essentiel du trafic nocturne. Le rapport Avi Gil confirme que de telles surtaxes n'auraient pas pour effet de diminuer le bruit nocturne, mais augmenteraient simplement (et faiblement) les revenus du fonds environnement pouvant être utilisé pour les dépenses d'insonorisation.

IV. OBSERVATIONS SUR LES RAPPORTS SH&E ET EMPA

Analyse déséquilibrée et tendancieuse

41. En premier lieu, il convient de relever le déséquilibre manifeste dans l'appréciation des aspects économiques et de ceux liés à la santé. Les coûts directs et indirects sont chiffrés et traduits en valeurs monétaires, alors que les coûts en termes de santé ne sont évalués que selon le nombre de personnes concernées par telle ou telle mesure. Cela crée une distorsion dans la manière de problématiser la question. Cela ne permet pas de faire de réelles comparaisons. Cela amène les

auteurs de l'étude à conclure (page 112) que le coût économique des diverses restrictions proposées est trop élevé. Sans préciser par rapport à quoi ce serait élevé (quelle est la valeur de référence ?) et sans préciser que ce ne sont pas les mêmes qui supportent les coûts. Dans un cas, on détaille les "pertes" (ou plutôt des manque à gagner) que subiraient l'AIG et l'économie régionale, sans pour autant relever que les dommages à la santé ont des coûts qui eux sont principalement pris en charge par les privés.

42. Cette distorsion n'est pas correcte et est éludée dans les observations de l'AIG. Aux points 39 et 40 de son rapport, celui-ci affirme que l'évaluation monétaire des coûts indirects "aurait exigé des moyens considérables dépassant le cadre des études commandées par la CRINEN". Cette affirmation n'est pas fondée, la CRINEN n'ayant fixé aucune limite de moyens. L'AIG devait établir une évaluation qui permette de fonder une décision. Or, en monétarisant les pertes subies, sans mettre en parallèle les coûts supportés par la population et les collectivités publiques, le rapport de SH&E biaise les termes de l'équation et l'AIG viole les termes de la mission imposée par la CRINEN.

43. On relèvera par ailleurs que dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois[1], une évaluation d'impact sur la santé a été établie. Celle-ci contient notamment une estimation des coûts sanitaires engendrés par la bruit routier aux horizons 2020 et 2030 avec et sans projet d'agglomération. Ces données et la méthodologie auraient donc pu certainement être utilisées sans difficultés majeures pour une évaluation des coûts en termes de santé publique des effets du bruit des avions.

44. Le rapport SH&E a été réalisé en prenant en compte uniquement les réponses et aspects résultant d'analyses des partenaires économiques. Dans la liste des personnes et institutions contactées, ne figure aucune organisation ou aucune institution susceptible de fournir des éléments de réponse ou de représenter les intérêts des personnes directement touchées par le bruit aérien nocturne, que ce soit l'OMS, des organisations médicales, les milieux représentants de l'immobilier riverains de l'aéroport ou les associations de populations riveraines. Dès lors, la méthode et l'approche des rapports est contraire à la mission exigée par la Commission de recours, soit l'examen de faisabilité au regard des aspects socio-économiques, et non économiques seulement.

45. Seule figure au nombre des associations « mixtes » contactées la CCLNTA, instituée par la loi sur l'aéroport. Il s'agit là certes d'une institution dans laquelle sont représentées, en minorité, les communes et l'association des riverains de l'aéroport de Genève. Toutefois, la CCLNTA est présidée par le directeur de l'aéroport et ses séances sont préparées par le chef de la section environnement de l'aéroport. Il est vraisemblable, comme le montre le rapport, que le contact avec la CCLNTA n'a eu

[1] Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Cahier annexe n° 6. Evaluation d'impact sur la santé. Décembre 2007

lieu qu'avec son président, soit le directeur général de l'AIG. Par ailleurs, les autres sociétés ou organismes interrogés l'ont été, comme le précise le rapport (p. 9) « accompagnés d'un représentant de l'AIG », et non pas des représentants des populations et communes riveraines.

46. Enfin, l'EMPA, à la page 49 de son rapport, donne une liste des documents consultés. On y voit qu'il manque précisément les études socio-psychologiques du bruit réalisées aux alentours de l'aéroport de Genève par les Professeurs Oliva, voire le Professeur Grandjean dans les années 1970 déjà.

Absence d'une pesée des intérêts

47. Le rapport SH&E a « analysé » pour chacune des variantes de restrictions au trafic nocturne les coûts qu'impliqueraient la ou les mesures retenues. Le rapport décrit ces coûts comme étant essentiellement des coûts directs reflétant les changements directement liés aux effets de la politique analysée. Il définit ces coûts comme l'impact économique portant notamment sur la « *réduction du nombre des emplois et des revenus futurs liés aux avions basés de nuit à Genève, la baisse du revenu que l'aéroport tire des taxes d'atterrissage, des taxes de départ des passagers, des surtaxes bruit et le manque à gagner des entreprises de services aériens* » (Rapport, p. 10).

48. Le rapport définit cette analyse comme une véritable analyse coût-bénéfice, alors que le rapport ne présente aucune analyse sérieuse d'un bénéfice quantifié de la réduction du bruit nocturne et mis en comparaison avec les coûts qui y sont décrits.

49. Ces coûts sont ensuite additionnés à un horizon 2015, transformés en chiffres dont la valeur absolue se veut importante, voire prohibitive (« inenvisageable » pour l'AIG). Ils ne sont nullement mis en perspective avec, par exemple, l'apport économique annuel à l'économie régionale qui, comme l'indique le site Internet de l'AIG, est de plus de 9 milliards. **(pièce 5)** Dans une telle perspective, le coût de protection du sommeil et de la santé devient négligeable. Les coûts économiques décrits se divisent en coûts directs de l'AIG et coûts d'entreprises tierces. Le coût de l'AIG est essentiellement le manque à gagner sur les taxes de départ des passagers, les taxes d'atterrissage et, dans une faible proportion, la surtaxe bruit. Dans la mesure où la surtaxe bruit doit être incitative à la diminution du trafic nocturne, personne ne peut considérer sérieusement sa disparition comme un coût !

50. Le manque à gagner sur les autres taxes doit se mettre en comparaison avec le gain total pour l'économie régionale du fonctionnement de l'aéroport et le coût total de l'infrastructure aéroportuaire. Comparés de cette façon, les modestes manques à gagner sur les taxes d'atterrissage dus à la diminution ou au plafonnement du trafic nocturne ne représentent qu'un pourcentage totalement négligeable des frais

d'infrastructures aéroportuaires, qui se chiffrent en milliards, et représentent, pour la protection d'un bien public important (le bien-être et la santé), un investissement extrêmement faible voire négligeable.

51. La diminution de revenus des équipages et techniciens, voire des entreprises du service aérien, pendant les heures de nuit, ne doit pas être sérieusement prise en considération. En effet, la totalité des activités économiques est interdite le dimanche, et personne ne soutient sérieusement qu'il s'agisse là d'un coût économique important même si, objectivement, il constitue une perte de revenu considérable pour les entreprises. Dans le cas de l'aéroport, il s'ajoute à cette réduction du travail et des activités économiques pendant certaines heures nocturnes, l'effet de protection de l'environnement, en particulier de la santé des populations riveraines. Dans ce type de comparaison, ce coût économique est également négligeable, surtout quand il est mis en perspective avec l'apport de 9 milliards à l'économie régionale.

52. Enfin, rien n'indique que les activités perdues et les revenus des équipages et techniciens ne peuvent être récupérés à d'autres moments, dans d'autres activités. Rien n'indique dans le rapport que cette perte est définitive.

53. L'analyse reflète l'attitude de l'AIG qui considère que l'activité économique prime sur toute autre considération, notamment sur la santé publique. La croissance économique de l'aéroport ne peut pas se faire au détriment de la santé de la population locale.

54. Toutefois, ni le rapport de l'EMPA, ni le rapport SH&E n'oppose aux coûts économiques ainsi décrits un bénéfice quantifié et chiffré.

55. L'évaluation des coûts indirects pour l'économie genevoise est principalement basée sur l'interview de quelques patrons de grandes entreprises ou institutions qui font valoir que pour elles, le fait de pouvoir rentrer tard le soir constitue un confort pour les employés et un avantage financier pour les entreprises.

56. Cette approche est tendancieuse et ne saurait en aucun cas constituer un argument scientifique, ni même une démarche scientifique sérieuse. En effet, la représentativité des personnes interrogées n'est absolument pas démontrée. Il est facile d'imaginer que seuls les propos favorables au point de vue que l'on voulait démontrer aient été pris en compte. Par ailleurs, le poids économique des quelques entreprises qui tirent un bénéfice de cette situation, par rapport à l'ensemble de l'économie régionale n'est pas non plus démontré. Enfin, il serait pour le moins hâtif d'imaginer que ces entreprises quitteraient Genève pour la seule raison que leurs employés doivent passer une nuit à l'hôtel. Leur installation à Genève tient certainement à de nombreux autres critères, dont précisément la qualité de l'environnement.

57. Les Communes considèrent ainsi que le rapport SH&E surestime très certainement les coûts indirects et qu'en tout cas, ceux-ci ne peuvent sans autre, être mis dans la balance.

58. En page 92, chapitre 13, le rapport SH&E confirme qu'il existe un bénéfice, soit un effet bénéfique sur la santé . Il confirme également l'augmentation de valeur des bien-fonds, mais ne procède à aucune évaluation ou quantification sérieuse de ces bénéfices.

59. Plutôt que de prendre en compte le critère essentiel, soit le nombre de personnes qui, durant les heures nocturnes, ne seraient plus exposées à des nuisances supérieures aux valeurs limites de bruit fixées par la législation, les deux rapports se fondent sur une réduction du nombre de personnes vivant dans des endroits où le Leq est supérieur à 60 dB, qui est la valeur limite d'exposition diurne, donc sans rapport avec les restrictions nocturnes proposées. Les rapports tiennent compte d'un deuxième critère seulement, soit celui du nombre de personnes susceptibles d'être <u>fortement</u> dérangées dans leur sommeil. Ce critère manque également de pertinence car il restreint le bénéfice à un groupe beaucoup plus faible que le groupe véritablement pertinent, comme l'a déterminé le législateur fédéral, soit le groupe de population exposée à des nuisances sonores dépassant, durant la période nocturne, les valeurs limites de bruit. La « limite » est celle qu'a fixée le législateur fédéral spécifiquement pour les aéroports nationaux et pour le trafic nocturne (Annexe 5 à l'OPB) pour considérer qu'au-delà le bruit aérien était nuisible à la santé.

60. Bien que le rapport cite différentes méthodes d'évaluation de la perte économique, il ne procède à aucune évaluation de la **diminution de valeur des biens immobiliers**. Pourtant, de manière contradictoire, le rapport verse sous Annexe B un descriptif de la méthode d'évaluation de cette diminution de valeur dans le canton de Zürich. Certes, la diminution de valeur d'un bien immobilier, voire d'un revenu locatif, dépend de nombreux facteurs liés à des circonstances très locales. Pourtant, si le consultant SH&E avait pris la peine de consulter les règles juridiques pertinentes, il aurait constaté que, dans nombre de cas concrets, le Tribunal fédéral a développé une jurisprudence précise sur le calcul de la perte de valeur des biens immobiliers, exprimée en pourcentage. S'agissant de propriétés individuelles, les indemnisations pour perte de valeur des biens immobiliers se situent entre 15 et 30% de la valeur de marché hors nuisances. Si les juges du Tribunal fédéral, qui ne sont spécialisés ni dans l'immobilier ni dans le trafic aérien, sont capables de les calculer, l'on aurait pu attendre de l'expert SH&E qu'il soit en mesure de quantifier, au moins approximativement, des bénéfices qu'il aurait pu mettre en rapport avec les coûts, qu'il a par contre décrits et additionnés de manière précise.

61. Le rapport SH&E (p.98) signale que les études ont démontré que le bruit des avions réduisait les loyers d'environ 1 % par dB(A). Cette donnée n'est toutefois

pas prise en compte dans l'évaluation économique globale des coûts. Le rapport laisse entendre que cette valeur ne peut pas être considérée comme seule base d'estimation car certains terrains gagneraient de la valeur en raison de la proximité de l'aéroport.

62. Cette manière d'éluder la question n'est pas admissible. Une analyse simple de la réalité du terrain permet de mettre en évidence des phénomènes facilement vérifiables.

63. Relevons tout d'abord que la notion de « proximité de l'aéroport » est une notion très relative. Ainsi des entreprises installées dans le district de Nyon ne sont pas plus éloignées de l'aéroport (en termes de temps de parcours) que depuis certains quartiers de Genève. L'implantation d'ONG et de sièges mondiaux d'entreprises dans le district de Nyon est révélateur de cette réalité. Ainsi, les terrains qui peuvent gagner de la valeur par la proximité de l'aéroport ne sont pas forcément dans une situation de proximité physique avec celui-ci. Une grande partie de l'agglomération franco-valdo-genevoise tire de fait partie de la présence de l'aéroport.

64. Les études mentionnées par le rapport SH&E confirment la perte de valeur des terrains subissant des nuisances. Or, pour l'aéroport de Genève, les surfaces touchées sont considérables. Ainsi, à titre d'illustration :

- Sur la commune de Vernier, environ 215 ha de zones à bâtir (soit le 37 % des zones à bâtir) sont soumises à un dépassement des VLI, dont 108 ha de zones résidentielles. Plus de 6'000 habitants sont exposés à une valeur supérieure à 60dB(A) correspondant à la VLI pour un DS II.
- Sur la commune de Versoix ce sont 71 ha de zone à bâtir (30%) concernées par un dépassement de la VLI pour le DS II, dont 40 ha de zones résidentielles touchant ainsi près de 2'900 personnes.
- Sur la commune de Meyrin, ce sont 38 ha de zone à bâtir résidentielles concernées par un dépassement de la VLI pour le DS II et touchant environ 5'550 habitants.

Au total, ce sont donc des milliers d'hectares de terrains qui sont pénalisés par le bruit des avions. D'ailleurs, ces surfaces avaient été étudiées lors de la mise en place des valeurs limites de l'annexe 5 à l'OPB, et il est plus que surprenant que les experts de SH&E les occultent dans leur rapport.

65. Ces restrictions touchent, bien entendu, les propriétaires, mais aussi indirectement les collectivités publiques, soit par le gel des constructions, soit par les surcoûts imposés aux constructions (exemple : la construction d'une école

dans le village de Vernier induirait des surcoûts très importants afin de respecter les valeurs de l'OPB).

66. Même les zones d'activités sont dévalorisées par le bruit. Toujours à Vernier, ce sont surtout des dépôts et des activités à faible valeur ajoutée qui sont présentes dans les zones d'activités proches de l'aéroport. Ainsi, le nombre d'emplois à l'hectare (terrains construits) est de 162 emplois/ha pour la zone industrielle de La Praille-Acacias, de 124 emplois/ha pour la zone industrielle de Plan-les-Ouates, de 68.5 emplois/ha pour la zone industrielle de Meyrin-Satigny et seulement de 36.5 emplois/ha pour la zone industrielle des Batailles (communes de Vernier et de Meyrin), pourtant la plus proche de l'aéroport.

67. S'agissant des **bénéfices sur la santé**, notamment par la disparition des perturbations du sommeil, les rapports ne procèdent à aucune quantification ni aucune mise en rapport sérieuse avec les coûts induits. Dans son chapitre 15 (p. 109), le rapport SH&E, sous le titre éloquent « comparaison coûts/ bénéfices », plutôt que de quantifier les bénéfices, notamment au regard des critères mentionnés ci-dessus, se borne à calculer un « coût économique moyen par personne des mesures de réduction du bruit (tableau 15.1), en divisant les coûts directs qu'il décrit par le nombre de personnes concernées par l'amélioration ! Ce tableau ne mérite pas de figurer dans un chapitre dont le titre est « comparaison coûts/ bénéfices » ! L'on tente ainsi de cacher l'absence totale de prise en considération, de manière quantifiable, des bénéfices sur la santé, ne présentant la chose que comme un coût important par tête d'insomniaque !

68. Le chapitre 13.4 (page 96 et ss du rapport SH&E) affirme de manière péremptoire que la preuve de l'effet nocif du bruit des avions n'a pas encore été établie. Le rapport cite pourtant différentes études qui affirment que les investigations doivent être poursuivies. Les recommandations de l'OMS (annexe A) vont dans le même sens, tout en mettant en évidence des <u>liens systématiques des effets de l'exposition chronique des enfants au bruit des avions</u>.

69. Alors qu'il mentionne l'effet sur la santé comme un bénéfice indéniable, le rapport SH&E ne tente même pas une quantification, se limitant à constater que ces effets ne feraient pas encore l'objet de démonstrations médicales scientifiques finales. L'annexe A de son rapport résume les résultats de la réunion technique de l'OMS sur le bruit des avions et la santé d'octobre 2001. Bien que les travaux scientifiques ne soient pas terminés, ce document montre déjà en particulier :

- que les différents types de troubles du sommeil et leurs conséquences à court terme et à long terme sur la santé, provoqués par le bruit des avions, ont été décrits médicalement ;

- que certains groupes de la population ont été considérés comme plus vulnérables ;

- qu'il existe suffisamment de données concrètes pour établir des directives visant à réduire l'exposition des enfants au bruit des avions, les études sur les effets de l'exposition chronique ayant notamment démontré systématiquement

  - que leurs performances cognitives en souffrent
  - que la gêne provoquée par le bruit est directement liée à cette exposition ;
  - une baisse du bien-être et de la motivation.

70. Par ailleurs, ce document de l'OMS exige un engagement au niveau politique plus prioritaire étant donné « *l'importance susceptible d'être attribuée au bruit des avions sur la santé* ». Enfin, ce document (p. 124) confirme la nécessité d'internalisation des externalités telles que la vérité des coûts que représentent les effets sur la santé et leur quantification, cela conformément à la déclaration de la 4ème conférence ministérielle des ministres de la santé et des ministres de l'environnement à Londres.

71. Ni l'EMPA, ni le rapport SH&E ne font le moindre pas dans ce sens.

72. En réalité pourtant, bien que la comparaison des coûts eût permis une appréciation plus objective des impacts des mesures, une évaluation monétaire des coûts sur la santé publique n'est pas forcément indispensable. En effet, les valeurs limites fixées par l'OPB définissent déjà ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas pour la santé. Ces seuils ont été fixés sur la base d'études scientifiques afin de protéger la santé des populations. Admettre qu'elles puissent être continuellement dépassées, c'est faire fi de la volonté du législateur de ne pas exposer les populations à des nuisances qui peuvent avoir des conséquences dommageables pour leur bien-être. Conséquences qui, au demeurant, ont également des impacts directs sur l'économie : l'absentéisme dû aux maladies ou au stress se traduit également par des manques à gagner au niveau de l'économie régionale. Il sied aussi de rappeler que la préservation de la santé constitue une obligation légale inscrite aussi bien au niveau fédéral que cantonal et qu'il appartient également aux Communes d'y veiller pour leurs populations.

73. Au niveau fédéral, la LPE (loi sur la protection de l'environnement - 814.01) fixe à l'article 1 les buts de la loi, soit "la protection des hommes, des animaux et des plantes (...) contre les atteintes nuisibles ou incommodantes".

74. Au niveau cantonal, la loi sur la santé (K 1 03) rappelle en son article 4 que "L'Etat et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé". A l'article 16, parmi les mesures de promotion de la santé, il est spécifiquement mentionné à l'alinéa d, "l'aménagement de conditions de vie et de travail favorables à la santé". L'engagement de l'Etat dans la promotion de la santé et la prévention est

défini à l'alinéa 3 de ce même article : "Dans chaque domaine où il intervient, l'Etat encourage les attitudes et les conditions de vie qui permettent de prévenir ou de limiter les atteintes à la santé et leurs conséquences et soutient les mesures d'information les concernant".

75. La prise en compte de la santé et les mesures liées à sa préservation, font ainsi clairement partie des missions de l'Etat.

76. Ce cadre légal est ignoré par la réalité des faits. En effet, les VLI fixées par la législation fédérale expriment le niveau à partir duquel le bruit est juridiquement considéré comme nuisible pour l'homme. Ces valeurs ont été fixées en tenant compte d'un impact sur un pourcentage significatif de la population.

77. De nombreuses études suisses, françaises et étrangères abordent les effets du bruit sur la santé humaine.[2] Bien que celles-ci traitent plus spécifiquement du bruit routier, l'influence du bruit sur la santé psychique (gêne, stress, nervosité, tension, etc.) et physique (lésion auditives, troubles du sommeil, problèmes cardiovasculaires) est clairement établie.

78. S'agissant de santé publique, l'application du principe de précaution devrait prévaloir : si des preuves irréfutables n'ont peut-être pas été fournies, il y a néanmoins plus que de fortes présomptions que l'exposition au bruit provoque des problèmes de santé. Les études citées dans le rapport SH&E mentionnent des « risques sérieux de stress chronique et/ou de maladie cardiovasculaire", des "excès de risque d'infarctus du myocarde associé au bruit du trafic ».

79. L'application du principe de précaution revêt une importance primordiale au point qu'à l'occasion de la révision totale de la constitution fédérale en 1998, il a été inscrit expressément à l'art. 74, al. 2 Cst dans la forme sous laquelle il était en vigueur dans le droit environnemental. En effet le principe de précaution est un des trois piliers de la LPE (1. Obligation d'empêcher les atteintes nuisibles ou incommodantes ou d'y remédier ; 2. Principe de causalité ; 3. Principe de précaution). Le législateur a ainsi fixé dès l'article premier (But) : « Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt ». Des mesures de précaution sont ainsi exigées (art. 11, al. 2, LPE) afin de réduire le bruit même en dessous des VLI.

80. En page 97, le rapport SH&E signale que les endroits exposés à un fort niveau de bruit sont fréquemment exposés à un degré élevé de pollution de l'air. Mais, est-il vraiment pertinent de vouloir discriminer les effets des deux nuisances (bruit, pollution) alors que la source est la même ? Une diminution du nombre de vols

[2] Par exemple : Watkiss et al. (2000). *Informing transport health impact assesment in London.* NHS Executive London. Müller-Wenk, R. (2002). *Imputation au trafic routier des atteintes à la santé dues au bruit.* Cahier de l'environnement n° 339. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne. Stansfeld S. et al. (2000) *Noise and health in the urban environment.* Rev. Environmental Health, Vol 15 81-2) : 43-82

nocturnes aurait des effets aussi bien en termes de réduction de bruit que de diminution de la pollution.

81. Face à cette distorsion des faits, l'ATCR-AIG demande la réalisation d'une étude d'impact sur la santé telle que prévue à l'article 4 alinéa 2 de la loi sur la santé (K 1 03).

82. Au point 66 des observations de l'AIG, il est dit que l'AIG a déjà pris trois « mesures utiles et proportionnées » pour réduire le bruit. Certes, ces mesures sont un petit pas souhaitable, mais leurs bénéfices pour les populations ne sont aucunement évalués.

V CONCLUSIONS ET COMPLEMENTS NECESSAIRES

Surtaxe bruit

83. Si, comme l'affirme (à tort) l'AIG, des mesures de plafonnement de vols dans les heures nocturnes sont « *inenvisageables* », encore faut-il que les « autres » mesures conduisent au même résultat. La question des surtaxes doit être approfondie afin que celles-ci soient réellement incitatives / dissuasives. L'AIG ne donne pas de détail sur son projet de surtaxes bruit, mais il est à craindre, compte tenu de sa peur panique de voir des compagnies aériennes le quitter, que la modification proposée ne soit qu'un alibi. Il faut que les surtaxes soient calculées en fonction de la masse de l'avion, de son bruit certifié, des causes éventuelles de son retard et de l'heure du mouvement. Il faut qu'elles soient dues par la compagnie et le passager. Il faut que le montant de la surtaxe soit dissuasif pour la compagnie, c'est-à-dire qu'elle porte atteinte directement à la rentabilité du vol en question pour que celle-ci y renonce. Il faut que la taxe payée par le passager l'incite à choisir un vol d'une compagnie qui respecte des horaires permettant le respect des valeurs limites de bruit la nuit.

84. Il découle de ce qui précède que les « autres mesures » pourraient être des surtaxes bruit pour les appareils (par type d'appareil) décollant ou atterrissant la nuit, avec une modulation également différenciant les décollages et les atterrissages ainsi que les heures, voire les motifs (retards injustifiés par exemple) de l'exposition au bruit. Ces surtaxes devraient inciter toutes les compagnies, y compris la compagnie low cost Easy Jet, à intégrer dans le prix du trafic nocturne la surtaxe et ainsi procurer une solution incitative de marché à respecter la loi. Cela aurait pour effet également de responsabiliser le consommateur. Le passager qui veut absolument rentrer chez lui tard le soir en réveillant 15'000 personnes devrait en payer un prix suffisamment fort pour qu'il renonce ! S'il le fait sans que cela soit de sa faute mais parce que le vol est en retard, ce serait plutôt à la compagnie aérienne de payer. Les surtaxes devraient dès lors être incitatives tant par les montants que par la structure et la modulation du tarif.

85. C'est en outre, manifestement, une « autre mesure » que l'aéroport se targue d'avoir mise d'ores et déjà en pratique puisque l'AIG évoque lui-même l'augmentation des

taxes de bruit. En revanche, historiquement, pour l'AIG, l'augmentation est une notion quelque peu symbolique, l'objectif étant simplement de rester un aéroport « compétitif » au niveau européen. Les observations de l'AIG prouvent d'ailleurs à quel point l'AIG tend à rester dans la meilleure partie du marché s'agissant du « prix » pour les compagnies de l'utilisation de l'aéroport de Genève. L'AIG fait d'ailleurs de la « pub » à ce sujet ! Si la structure du tarif est similaire à celle de Zürich, il n'aura aucun effet de diminution du bruit nocturne. Dans ce cas, seul le plafonnement des mouvements, par le respect des VLI est envisageable et efficace.

86. L'OFAC doit donc demander à l'AIG le détail de son projet de surtaxe bruit, et ensuite veiller à lui donner un caractère incitatif suffisant.

Respect des normes légales de protection contre le bruit

87. Au-delà des « autres » mesures indirectes, la décision de l'OFAC doit se fonder sur le respect des normes légales, à savoir faire en sorte que, pour l'essentiel, les populations riveraines, la nuit, ne soient pas exposées à un bruit qui dépasse les valeurs limites. Cela reviendra à imposer des horaires en conséquence et la surveillance stricte des exceptions.

88. Il est rappelé à cet égard que l'établissement des valeurs limites légales, exprimées en Leq et dB(A), est le fruit du travail d'une commission d'experts qui a cogité pendant plus de quinze ans, et d'une décision du Tribunal fédéral vérifiant la mise en œuvre des dispositions légales. La détermination de ces valeurs limites s'est faite à la suite d'un certain nombre d'études, notamment d'études psychosociologiques sur le bruit autour de l'Aéroport de Genève. La valeur limite est le résultat de ces études exprimant que, au-delà de cette « limite », le bruit dérange gravement une partie importante de la population et qu'il est dangereux pour la santé. Les résultats de l'étude de l'EMPA, autant pour 2005 que pour 2015, montrent d'ailleurs qu'en outre, pour une partie non négligeable de la population, non seulement les valeurs limites mais les valeurs d'alarme seront dépassées pour les vols nocturnes. Ces limites ne sont donc plus « négociables ».

Quantification des bénéfices économiques

89. L'OFAC demandera par ailleurs des compléments de rapports dans la mesure où les bénéfices liés aux coûts ne sont pas décrits. Par ailleurs, des coûts tels que ceux des changements de zones dus au fait que le trafic nocturne place des surfaces territoriales importantes en zone non constructible ne sont pas analysés. De même, la baisse du prix des terrains en zone de nuisances n'est pas prise en compte. Ce sont des coûts qui disparaîtraient, du moins partiellement, si la législation était respectée, notamment par un plafonnement. La disparition de ces coûts serait susceptible de compenser économiquement le coût direct ou indirect exposé dans les rapports qui ont été fournis par l'AIG.

Analyse de la faisabilité du repos du week-end (06h00 – 08h00)

90. A première vue, la question particulière du repos du week-end n'est pas sérieusement examinée. En effet, une grande partie de l'argumentation est fondée sur la nécessité pour Genève, compte tenu du fait que l'AIG n'est pas un hub, de permettre des vols d'affaires aller-retour dans la journée. Ces arguments ne s'appliquent pas, en principe, aux week-ends, où le raisonnement porte sur d'autres activités, notamment touristiques. Ces réflexions semblent à première vue absentes des rapports, alors qu'une des exigences dans le cadre du recours avait été également la prise de mesures spéciales de couvre-feu étendu s'agissant du week-end et notamment du dimanche matin. Les rapports confirment clairement l'importance de ce point en admettant qu'un pourcentage important de la population est en phase de sommeil à ce moment là, et se trouve gravement dérangée par le bruit.

****

Au vu de ce qui précède, l'ATCR et les Communes sollicitent expressément

- des compléments au rapport SH&E 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 concrète d'impact sur la santé au sens de la loi genevoise sur la santé (art. 4 al. 2), voire des normes et directives européennes applicables ;

- la réactualisation des données de trafic pour les années 2006 à mars 2008, d'une manière rendant visible l'évolution du trafic nocturne par tranche horaire pour permettre un réajustement des prévisions de trafic à la base de l'Etude d'Impact utilisée dans le cadre du renouvellement de la concession d'exploitation et l'approbation du règlement ;

- un projet concret de surtaxe bruit à caractère incitatif permettant une réduction du trafic nocturne à des niveaux respectant les VLI ;

Cela avant qu'une décision soit prise par l'OFAC, l'ATCR et les Communes concernées ayant l'opportunité de s'exprimer sur ces compléments.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de notre parfaite considération.

Gérald PAGE

Annexe : un bordereau de 5 pièces