



EN BREF

RECORD POUR
LE 6^e SLOWUP

MOBILITÉ Le slowUp organisé dans le cadre des Fêtes de Genève a connu une affluence record dimanche lors de sa sixième édition. Plus de 30 000 personnes ont suivi, sous un soleil radieux, le parcours de 29 kilomètres à travers la campagne genevoise. Partis des Eaux-Vives, les adeptes de la mobilité douce ont rapidement attaqué une montée de deux kilomètres jusqu'à Cologny, puis ont rallié Vandœuvres, Choulex, Corsier, Gy, Corsier et Vézenaz avant de redescendre le long du lac. Mis à part un coude cassé, aucun incident grave n'a été signalé, a indiqué la porte-parole des Fêtes de Genève Joëlle Snella. ATS

PASCAL DÉCAILLET
QUITTE RADIO CITÉ

MÉDIAS Pascal Décaillet ne retrouvera pas Radio Cité à la rentrée. Le journaliste a mis un terme à sa collaboration avec la radio genevoise. Il y animait chaque matin une émission politique intitulée *Le 7 à 8*. Radio Cité a proposé à M. Décaillet de conduire une émission nouvelle formule, plus populaire et plus déconnectée de Genève sur cette même tranche horaire. «J'ai réfléchi et j'ai finalement refusé l'offre», a indiqué hier le journaliste, confirmant une information révélée par le site internet du journal *20 Minutes*. Pascal Décaillet poursuit en revanche sa collaboration avec la télévision locale genevoise Léman Bleu. ATS

REPRISE DE «CALVIN,
UN ITINÉRAIRE»

VIEILLE-VILLE Fort du succès qu'il a remporté l'été dernier, le spectacle *Calvin, un itinéraire* est à nouveau joué dans la Vieille-Ville de Genève dès vendredi et pendant un mois. Il avait été créé en 2009 pour le 500^e anniversaire de la naissance du Réformateur. Six comédiens – trois hommes et trois femmes – emmènent le public sur les traces de Jean Calvin, de la cour de la Société de lecture à l'Auditoire Calvin, en passant par son ancienne maison et l'Hôtel-de-Ville. En cinq scènes, le texte original de Catherine Fuchs, mis en scène par Cyril Kaiser, montre l'homme à différents moments de sa vie. ATS
www.theatredusauleur.ch

DEUX MILLIONS DE
VISITEURS AUX FÊTES

MANIFESTATION Les Fêtes de Genève confirment leur statut de plus grande manifestation touristique de Suisse: la 64^e édition a accueilli deux millions de visiteurs sur trois semaines. Samedi soir, le grand feu d'artifice a attiré plus d'un demi-million de spectateurs autour de la rade. Une étude réalisée en 2005 évaluait à 122 millions de francs les retombées des Fêtes sur l'économie genevoise. Selon Christian Colquhoun, directeur de la manifestation ces retombées atteignent aujourd'hui 130 millions de francs. Le budget de la manifestation, assumé par Genève Tourisme & Congrès, se monte à 4,2 millions. La Ville et l'Etat de Genève mettent toutefois à disposition le domaine public et des services. La 6^e édition aura lieu du 21 juillet au 3 août 2011, pour les Pré-Fêtes. Les Fêtes proprement dites sont prévues du 4 au 14 août. ATS

Les retards d'avions cassent les oreilles des voisins de l'aéroport

BRUIT • Les nuisances sonores nocturnes de l'aéroport augmentent, mais les solutions ne sont pas simples à trouver. Un arbitrage fédéral est attendu pour début 2011.

MICHEL SCHWERI

Si les retards répétitifs d'avions cassent les pieds des passagers, ils soumettent aussi les oreilles des riverains de l'Aéroport international de Genève (AIG) à rude épreuve. Le décalage se cumulant sur la journée, le nombre de mouvements d'avions tard la nuit augmente, a remarqué Mike Gerard, webmaster de l'Association des riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG). Cette dernière a fait part de ses récriminations et de ses propositions à l'Office fédéral de l'aviation civile dans une lettre charpentée de dix pages, adressée le 30 avril 2010, et que l'on trouve sur le site internet de l'association.

L'horaire normal d'ouverture de l'AIG va de 6h du matin à minuit, avec une tolérance jusqu'à 0h29, pour des mouvements en retard. Sauf en cas d'évènement exceptionnel imprévu, les vols commerciaux sont interrompus entre minuit trente et six heures du matin. Les vols dits de nuit sont compris entre 22h et 6h. Pour étayer ses affirmations, l'ARAG tient à jour des statistiques des mouvements d'aéronefs (avions, hélicoptères, ballons...) dans le ciel genevois en captant les échanges des transpondeurs. Elle traduit également en graphiques les statistiques mensuelles tenues par l'AIG.

Records sonores

Depuis presque vingt ans, elle a constaté une «progression intolérable» des vols de nuit à Cointrin. Selon ses données détaillées, les vols entre 22 et 23h croissent d'environ 3% par an depuis 2004, ceux entre 23 et 24h de 15% et ceux de la dernière demi-heure

ont «pris l'ascenseur cet été». Une densification des nuisances sonores de plus en plus tard est donc dénoncée par l'ARAG.

Les statistiques présentées par l'association sont éloquentes. Durant les mois de mai, juin et juillet 2009, l'ARAG a recensé 51 – 75 selon l'aéroport – atterrissages et décollages commerciaux d'avions de type réaction ou turbo entre minuit et 6h. La même période en 2010, les chiffres les plus récents donc, fait apparaître 123 mouvements, soit 141% d'augmentation – 64% selon l'AIG. En juillet 2010, un «record absolu» a même été établi, assure Mike Gerard: il y a eu 53 mouvements sur l'AIG durant cette demi-heure de tolérance, et quatre mouvements après

0h29, lesquels avaient reçu la dispense de l'AIG en cas d'évènements exceptionnels imprévus. Autre «première» dénoncée, «en juillet, le nombre d'atterrissages entre 23h et minuit est supérieur au nombre d'atterrissages entre 22 et 23h». «Et le mois d'août a mal commencé», ajoute-t-il, en évoquant cinq survols de sa commune de Versoix entre minuit et 0h30 le 1^{er} août.

Retards cumulés

Cette évolution est imputée aux retards des avions des compagnies low cost sur leur programmation en horaire d'été, vraisemblablement pris en raison de l'engorgement des aéroports les fins de semaine, en particulier des destinations balnéaire, explique M. Gerard:

«Nous supposons qu'avant de décoller un avion doit s'assurer que le créneau horaire d'arrivée est libre, les retards peuvent ainsi commencer à s'accumuler dès le matin au départ de Genève.»

Autre phénomène, les compagnies low cost écourtent les escales pour augmenter le temps de vol des appareils, il n'y a ainsi plus de «remise à l'heure» possible entre deux mouvements consécutifs. «Les retards s'accumulent et les derniers vols de retours mordent alors sur la tranche horaire d'après 23h et même après minuit», continue M. Gerard.

La quantité de bruit tard la nuit augmente ainsi pour les riverains. Par ailleurs, le «bruit de fond» étant plus faible la nuit que la journée, l'écart sonore produit par le «bruit ponctuel»

d'un avion est amplifié. «S'il y a moins de bruit environnant, on entend davantage un avion», assure le riverain. En conséquence, l'ARAG demande à l'Office fédéral d'allonger le couvre-feu nocturne de deux heures et d'autoriser le trafic de 7h à 23h seulement, avec une période de tolérance initialement d'une heure, ensuite d'une demi-heure. En outre, les avions les plus bruyants devraient être confinés dans des tranches horaires plus restrictives. La lettre de doléance de l'ARAG mentionne enfin quelques dérogations possibles en faveur de vols importants, comme ceux d'hommes d'affaires suisses très ponctuels, mais demande que toutes les dérogations soient expliquées ouvertement. I



L'Association des riverains de l'aéroport demande à l'Office fédéral d'allonger le couvre-feu nocturne de deux heures et d'autoriser le trafic de 7h à 23h seulement. INTERFOTO

L'aéroport pondère les intérêts en présence

Responsable de la Division environnement et affaires juridiques pour la direction de l'Aéroport international de Genève, Marc Mounier fait part du souci permanent que représente le bruit et les retards de vols pour son établissement.

L'Association des riverains de l'Aéroport de Genève se plaint du bruit nocturne enduré. Que pouvez-vous leur répondre?

Marc Mounier: L'Aéroport international de Genève (AIG) reconnaît sincèrement l'impact de son activité bruyante sur la population riveraine. Un aéroport fait du bruit, mais nous essayons d'en faire le moins possible et le moins tard possible. Ainsi, le nombre de passagers est passé de six à douze millions en dix ans sans doubler les nuisances pour autant. La croissance va ralentir, mais elle est encore prévue à 2% pour 2010.

Par ailleurs, l'AIG est un aéroport urbain. Il y a des inconvénients à cette situation, mais aussi des avantages en termes de proximité du centre-ville, d'accès en bus, etc.

Cela étant, la mission de l'AIG est de transporter des gens. Or, un avion décollera toujours à pleine puissance et atterrira après une longue descente. On peut donc réduire les nuisances, mais pas les éliminer. Dès lors, il faut gérer au mieux les intérêts contradictoires et la tension entre usagers et riverains. Un équilibre doit être constamment trouvé entre les avantages générés par l'AIG sur

le plan économique, politique, diplomatique qui profitent à tout le pays et des nuisances très localisées.

Précisément, l'association critique la hausse constante des nuisances sonores nocturnes.

Effectivement, je confirme une hausse globale des mouvements nocturnes (entre 22h et 6h) en ligne avec la croissance globale du trafic depuis dix ans, à l'exception toutefois des années 2008 et 2009. Cette année, du mois de janvier à celui de juillet, les mouvements nocturnes sont en hausse de 2,4% par rapport à la même période de l'année précédente. Pour le seul mois de juillet, les mouvements après 22h ont augmenté de 4% en comparaison avec le mois de juillet 2009. Et les gens sont davantage sensibles à la quantité de mouvements répétitifs qu'à la force réelle du bruit perçu. Mais 96% du trafic reste diurne et cette hausse agit seulement sur 4% du total. S'il y a davantage d'avions, ils sont toutefois moins bruyants. En juillet par exemple, 92% des mouvements nocturnes ont été effectués par des appareils les plus silencieux et 80% étaient des atterrissages, qui affectent moins d'habitants. Par ailleurs, aucun décollage n'est prévu à l'horaire après 22h.

Pour évaluer l'évolution de la charge sonore, nous utilisons également un indice très complexe prenant en compte

le nombre de vols, les trajectoires réelles, altitudes et distances, l'émission des appareils pour produire des courbes de la charge sonore globale, conformément à la législation fédérale. Globalement, cette charge sonore n'augmente pas significativement depuis 2000.

Est-ce dû aux retards des avions, comme le suggère l'association des riverains?

Il n'y a pas une seule cause aux retards des vols. La météo influe, parfois les volcans ou des grèves des aiguilleurs du ciel. Des causes aéroportuaires, liées à l'escale, interviennent aussi. Et une part provient des compagnies. Quelque 98% des passagers au départ de Genève font du «point à point», seuls 2% sont en transit. Dans ces conditions, un retard pris au premier décollage d'un avion est souvent conservé et cumulé sur la journée par un «effet domino» en raison des très courtes escales. Dans ces cas-là, le risque d'une rentrée tardive de l'avion est accru. L'AIG ne lui délivre alors pas d'autorisation de se poser après 0h29, lesquelles sont réservées aux causes exceptionnelles et imprévisibles.

Mais est-il toujours opportun de dérouter un avion et 150 passagers sur Lyon pour quelques minutes? Ce problème se pose tout spécialement pour les avions basés à Genève qui doivent «rentrer au garage» pour assurer la maintenance et être prêts à repartir sans

retard le lendemain. A nouveau, cet arbitrage n'est pas simple à réaliser.

Allonger la période de couvre-feu nocturne pourrait tout de même limiter les nuisances sonores.

Arithmétiquement oui, puisqu'il y aurait alors moins de vols, donc moins de bruit. Mais aussi moins d'avantages ou de facilités pour la région et le pays, comme déjà dit, moins de liaisons. On en revient à la première question, et les avions basés à Genève devront de toutes façons revenir à un moment ou l'autre.

Ce thème précis fait l'objet d'une procédure en cours. Lors du renouvellement de la concession fédérale de l'AIG en 2001, 28 recours avaient été déposés exposant 42 griefs. En 2006, les riverains ont été déboutés relativement à 37 de leurs griefs et l'Office fédéral a demandé des études complémentaires sur cinq sujets, dont la durée du couvre-feu. Il s'agit précisément d'une étude avantages/inconvénients quantitatifs et qualitatifs. A comprendre en termes financiers mais aussi de rayonnement économique ou diplomatique, de nuisances environnementales ou sonores, le tout inégalement réparti parmi la population des usagers et bénéficiaires de l'AIG et des riverains. Bref, il s'agit de comparer des pommes et des poires. Nous avons rendu notre copie et la décision fédérale devrait tomber au début 2011. PROPOS RECUEILLIS PAR MSI