

**PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE
DU 20 JUIN 2022 A 20H15**

Salle communale de Satigny, Rampe de Chouilly 17, 1242 Satigny

Présent·e·s

Mme Carine ZACH	Cartigny
Mme Annie MARCELOT	Pougny
Mme Marie-Pierre BERTHIER	Nernier
M. Nicolas PONTINELLI	Cartigny
M. Bernard TASCHINI	Bellevue
M. Willy CRETEGNY	Satigny
M. Joël SCHMULOWITZ	Genthod
M. Michel POMATO	Grand-Saconnex
M. Mathias BUSCHBECK	Vernier
M. Marcos WEIL	ATCR-AIG, secrétariat technique
M ^e Jean-Daniel BORGEAUD	Borgeaud avocats

Excusé·e·s :

Mme Pulver PICCOT	Tannay
Mme Anne ZOLLER	Dardagny
M. Dominique NOVELLE	Aire-la-Ville
M. Claude HILFIKER	Mies
M. Eric CORNUZ	Meyrin

Ordre du jour

1. Approbation des procès-verbaux suivants :
 - PV de l'AG du 3 mai 2021
 - PV de l'AG extraordinaire du 24 janvier 2022
2. Renouvellement du Comité directeur de l'ATCR-AIG
3. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activités 2021)
4. Présentation des comptes 2021
5. Rapport du réviseur des comptes
6. Présentation et approbation du budget 2022 et fixation des cotisations 2022
7. Divers

Partie non statutaire : M^c Jean-Daniel Borgeaud, avocat spécialiste FSA en droit de la construction et de l'immobilier, s'exprimera sur le recours.

MM. Creteigny et Buschbeck souhaitent la bienvenue à l'Assemblée et remercient les personnes présentes.

1. Approbation des procès-verbaux

- PV de l'AG du 3 mai 2021
- PV de l'AG extraordinaire du 24 janvier 2022

Les deux PV sont approuvés à l'unanimité avec remerciements à leur auteur.

2. Renouvellement du Comité directeur de l'ATCR-AIG

Le comité directeur se représente dans sa composition actuelle. Au vote, il est réélu à l'unanimité.

3. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activités 2021)

M. Buschbeck donne lecture du rapport d'activités, qui est joint en annexe du présent PV.

Celui-ci n'amène pas de questions ou commentaires.

4. Présentation des comptes 2021

M. Weil donne lecture des comptes.

Le total des recettes s'élève à CHF 68'738.00 et celui des charges à CHF 33'206.47. Le résultat positif est ainsi de CHF 35'531.53.

Le bilan s'élève à : CHF 216'569.77.

5. Rapport du réviseur des comptes

M. Taschini donne lecture du rapport de révision des comptes :

« *Le soussigné a procédé à la vérification des comptes de l'exercice 2021 de l'ATCR-AIG, le 2 juin 2022 à Genève.*

Mes contrôles ont porté sur les différentes charges et revenus de l'exercice. J'ai également vérifié les montants inscrits au bilan.

Les comptes sont tenus selon les règles d'usage. Je vous propose de les approuver et de donner décharge à notre mandataire que je remercie pour la bonne tenue des comptes ».

Au vote, les comptes sont approuvés et décharge est donnée au comité.

6. Présentation et approbation du budget 2022 et fixation des cotisations 2022

M. Weil présente le budget 2022, basé sur des revenus de 70'521.40.- et des charges de 130'300.05 soit un exercice négatif de 59'788.85.-.

Ce budget tient compte de la participation de l'ATCR-AIG au financement du recours, voté lors de l'AG extraordinaire du 24 janvier 2022.

Le montant des cotisations reste inchangé.

Au vote, le budget est approuvé à l'unanimité.

7. Divers

Mme Marcelot exprime le souhait de la commune de Pougny de disposer d'un micro sur son territoire.

M. Weil prend note de la demande et précise que d'autres communes ont également fait une demande similaire. Le budget 2022 prévoit un poste pour de telles acquisitions.

L'ATCR est en train de définir un protocole de mise en place et de maintenance des micros avec Mike Gerard (ARAG), qui a jusqu'à présent eu tous les contacts avec EANS (European Aircraft Noise Services).

Les communes doivent identifier un site qui puisse être connecté à un serveur et qui ne soit pas soumis à des bruits parasites (route, voie ferrée, etc.).

M. Weil reprendra contact avec Mme Marcelot cet automne.

M. Buschbeck remercie l'assemblée et lève la partie statutaire de l'AG. Il donne la parole à M^e Jean-Daniel Borgeaud afin qu'il informe l'assemblée sur le futur recours contre la décision de l'OFAC.

Présentation de M^e Jean-Daniel Borgeaud

M^e Borgeaud rappelle tout d'abord que l'objet **indiqué** de la requête de l'Aéroport international de Genève (AIG) porte sur la modification du règlement d'exploitation, les plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste et la fixation du nouveau bruit admissible.

Toutefois, l'objet principal, mais **implicite** de la requête, est de **dispenser** l'Aéroport de procéder à son **assainissement**. En effet, l'Aéroport demande un **allègement** pour la fixation du nouveau bruit admissible à des valeurs supérieures aux valeurs limites d'immission en application conjointe des articles 25 al. 3 LPE et 8 al. 2 OPB.

Les conclusions du recours seront donc de refuser la fixation du nouveau bruit admissible, de refuser les allègements et de refuser toute possibilité de vols après 23h00.

La décision qui sera rendue par le DETEC à mi-août est le seul acte judiciairement attaquable (le PSIA ne l'était pas). Dans un premier temps auprès du Tribunal administratif fédéral et, dans un deuxième temps, auprès du Tribunal fédéral.

Sur un plan formel, l'exécutif communal a la compétence de recourir en mandant un avocat. Les communes ont qualité pour recourir en qualité de collectivité publique et en tant que propriétaires.

Mme Berthier précise que les communes françaises ont également la compétence de recourir. Ainsi, Nernier l'avait fait dans le cadre de la CRINEN, en collaboration avec l'AFRAG.

Les associations (à but idéal) et les individus ont également qualité pour recourir.

M^c Borgeaud explique ensuite la notion de bruit admissible :

- Le **bruit effectif** correspond à des **courbes de bruit** qui sont **calculées** annuellement par l'AIG.
- Le **bruit admissible** est une enveloppe de bruit **théorique** au sein de laquelle l'exploitation de l'aéroport doit intervenir. La courbe fixe ainsi **une autorisation de faire du bruit** jusqu'à une limite supérieure. Cette limite correspond à une surexploitation de l'aéroport et ne permet pas de protéger la santé des habitant·es.

Pour rendre l'exploitation de l'Aéroport conforme au droit fédéral de l'environnement, cela implique **d'autres prescriptions** en matière de trafic ou d'exploitation. D'où l'intérêt de faire le lien avec l'analyse de la desserte aérienne qui a été introduite dans la nouvelle loi sur l'aéroport (loi d'application de l'IN 163).

M^c Borgeaud explique ensuite l'impact de l'inclusion d'un territoire à l'intérieur des courbes de bruit :

- Impossibilité de créer de nouvelles zones à bâtir destinées à la construction de logements (24 al. 1 LPE).
- Refus d'autorisations de construire (22 al. 1 LPE).

La période 22h00 – 24h00 est la plus impactante territorialement.

M^c Borgeaud termine son exposé en présentant les acquis de la nouvelle loi sur l'aéroport, modifiée grâce à l'acceptation de l'IN 163 :

- La loi impose de rechercher un **équilibre** entre l'importance de l'exploitation de l'aéroport pour la vie économique, sociale et culturelle, et la limitation des nuisances. Le contre-projet donnait la priorité à la qualité de la desserte aérienne.
- **Devoir d'action** de l'Etat : prendre des mesures de **limitation** des nuisances ; **coordonner** l'exploitation avec la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et la promotion de la santé.
- **Pilotage démocratique de l'Aéroport**. L'établissement doit rendre compte sur les objectifs et les actions aux autorités cantonales et communales et au Grand Conseil.
- La convention d'objectifs dans sa nouvelle teneur impose notamment :
 - à l'établissement d'adapter son infrastructure à l'évolution de l'aéronautique, en garantissant la sécurité et en **respectant les objectifs des politiques publiques connexes cantonales et fédérales, notamment la protection de l'environnement et du climat, de la santé et de l'emploi ainsi que l'aménagement du territoire.**
 - La convention d'objectifs définit toutes les **mesures** adéquates pour **limiter les nuisances** dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions

de gaz à effet de serre, et précise les indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et l'atteinte des objectifs.

- La convention d'objectifs définit les mesures adéquates en vue de **limiter après 22 h** :
 - les mouvements qui n'utilisent **pas des avions de dernière génération** aux meilleures performances acoustiques,
 - les mouvements de courte distance pour lesquels existent des **modes alternatifs** de déplacement.
- L'analyse de la desserte aérienne qui est exigée est également un élément majeur permettant d'orienter une politique de mobilité :
 - L'établissement fournit chaque année au Conseil d'État les données relatives à la desserte aérienne, permettant une **classification des vols pour chaque tranche horaire pertinente** incluant notamment les destinations finales, les horaires, les compagnies aériennes, les types et classes d'avions utilisés.
 - Dans son rapport annuel au Grand Conseil, le Conseil d'État **analyse** cette desserte aérienne et **son impact compte tenu des politiques publiques connexes**.

M^e Borgeaud conclut en faisant part de son espoir d'une victoire judiciaire.

M. Taschini mentionne la nécessité de préserver la Genève internationale, qui est par ailleurs très consciente des problèmes climatiques. A l'initiative de la Mission suisse, de nombreuses OI et ONG et institutions se sont engagées pour réduire leur empreinte carbone (voir : <https://2050today.org/?lang=fr>).

M^e Borgeaud répond que l'analyse des motifs de déplacement en avion montre que les motifs professionnels représentent moins d'un tiers des vols. Mme Zach rappelle également que de nombreuses destinations touristiques se plaignent du trop-plein de touristes et souhaitent limiter leur nombre.

M. Buschbeck rappelle que ce qu'il faut combattre est le modèle low-cost et non la Genève internationale..

M. Pomato estime qu'il y aura des décisions au niveau international qui seront prises pour protéger la planète. Il y a également une évolution de la prise de conscience de la population.

M. Schmulowitz s'interroge si le modèle low-cost rapporte à l'aéroport.

M^e Borgeaud répond que l'aéroport fonctionne comme un grand centre commercial, très rentable. La majeure partie des revenus proviennent de cette activité commerciale et non de l'aviation. Donc plus il y a de monde qui fréquente l'aéroport, mieux il se porte.

Mme Marcelot rappelle également que les vols low-cost impliquent un personnel mal payé. M. Weil appuie cela en rappelant que 60 % des conflits de travail à Genève relèvent d'entreprises qui sont liées à l'aéroport.

M. Pontinelli demande comment pratiquement une commune peut faire recours. Selon quelles modalités.

M^e Borgeaud rappelle qu'il n'y aura qu'un seul recours, accompagné d'une liste de recourants (propriétaires, associations, communes, fondations communales, etc.). M^e Borgeaud transmettra aux communes un modèle de procuration.

Fait à Genève, le 18 août 2022

ANNEXE AU PV DE L'AG**RAPPORT D'ACTIVITES 2021****Activités du comité directeur**

Le Comité directeur s'est réuni 4 fois en 2021 (18 janvier, 20 avril, 11 octobre et 29 novembre).

Les principaux dossiers sur lequel notre association a été active sont :

Projet de loi sur l'aéroport – mise en œuvre de l'IN 163

Une première version du projet de loi mettant en œuvre l'IN 163 a été déposée au Grand Conseil en février 2021. Ce projet n'était pas du tout satisfaisant, car il ne traduisait absolument pas les revendications qui figuraient dans l'IN 163.

L'ATCR a produit une prise de position, avec des demandes précises. Comme d'habitude, ce document a été mis à la disposition des communes. Nous avons par ailleurs demandé à être auditionnés par la Commission de l'Économie, ce qui a été fait, le 7 juin en présence d'une délégation du Comité directeur.

La CARPE ayant menacé de lancer un référendum si la loi n'était pas adaptée, le Conseiller d'Etat Serge dal Busco a proposé des rencontres entre les associations et le service juridique du DI (département des infrastructures). La CARPE avec Lisa Mazzone, l'ARAG avec M^e Jean-Daniel Borgeaud et l'ATCR avec M. Marcos Weil ont donc rencontré les services juridiques du DI à 2 reprises les 7 et 20 octobre afin de proposer des amendements au projet de loi sur l'aéroport.

Ces rencontres, ont permis d'intégrer à la première version du projet de loi, des demandes très importantes pour la suite du travail. Nous avons notamment pu obtenir que des analyses des dessertes soient produites ce qui permettra de disposer des informations indispensables à une politique de mobilité. Certaines concessions ont dû être faites, mais globalement nous estimons que nous avons pu sauver l'essentiel.

La loi a été votée par le Grand Conseil en janvier 2022 et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2022.

De séances entre nos trois associations et le service juridique du DI se poursuivent en 2022, dans l'objectif de suivre la mise en œuvre de la loi. Une première rencontre a eu lieu le 5 avril et une deuxième rencontre est prévue le 30 août.

PSIA

En février 2021, l'ATCR a écrit à la Conseillère fédérale Mme Simonetta Sommaruga et au Conseil d'Etat genevois pour demander une refonte complète de la politique aéronautique de la Suisse et de ses instruments de mise en œuvre dont la fiche PSIA de Genève Aéroport, considérant celle-ci obsolète compte tenu d'une part des enseignements de la crise sanitaire, et d'autre part, des objectifs de réduction de nos émissions de gaz à effets de serre. La réponse de Mme Sommaruga est que « *la poursuite du développement de l'aviation suisse est actuellement incertaine, raison pour laquelle la question de l'actualisation éventuelle des prévisions de trafic devra se poser une fois que les conséquences à long terme de la pandémie du COVID-19 pourront mieux être cernées* ». La réponse du Conseil d'Etat de Genève est quant à elle extrêmement décevante. Il mentionne en effet que le « *Conseil n'entend pas remettre en question la fiche PSIA portant sur l'AIG en entreprenant des démarches en ce sens auprès de la Confédération. Les acquis obtenus dans le cadre de cette fiche sont adaptés du point de vue de la protection de l'environnement. La crise actuelle que connaît l'AIG, impliquant depuis une année environ une chute sans précédent des passagers et mouvements, rend indispensable le maintien d'un cadre prévisible et stable, favorable à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire à long terme* ».

Procédure d'approbation des plans par l'OFAC

Le dossier ayant fait l'objet d'une enquête publique en 2019, portait notamment sur :

- Un nouveau règlement d'exploitation
- La fixation du bruit admissible
- L'utilisation de la courbe Konil courte après 22h00

- La création d'une nouvelle sortie rapide
- L'abandon des charges liées au stationnement devant l'Aile Est
- L'abandon des procédures Crinen

Lors de l'enquête publique 675 oppositions ont été déposées.

Une consultation sur les réponses de Genève aéroport aux remarques émises par l'OFEV a eu lieu du 20 septembre au 25 octobre 2021. Celle-ci n'a même pas fait l'objet d'une information officielle auprès des opposants, mais a simplement été mise en ligne sur le site de l'OFAC. A noter que ces documents (quelques milliers de pages !) n'apportent aucune réponse aux griefs émis par l'ATCR et les communes.

Nous avons à cette occasion réitéré notre opposition et produit un courrier mis à disposition des communes afin qu'elles manifestent leur désapprobation tant sur le fond que sur la forme.

Il semblerait que l'OFAC veuille approuver ces plans dans le premier semestre 2022, ce qui ouvrira la possibilité pour les opposants de faire recours contre la décision. C'est dans cette perspective que l'ATCR, en collaboration avec l'ARAG et la CARPE ont décidé de s'appuyer sur les services de M^e Borgeaud afin de déposer un recours au Tribunal administratif fédéral, puis, si nécessaire, devant le Tribunal fédéral. L'AG extraordinaire de janvier 2022 a permis de voter les crédits permettant de financer ces prestations.

Liens avec les autres associations

M. Weil, en tant que représentant de l'ATCR, a participé à plusieurs réunions du GCRDL (groupement des communes de la rive droite du lac), les 22 mars, 18 octobre et 20 décembre. Ces rencontres permettent d'assurer une bonne transmission des informations et une coordination des actions.

Des contacts réguliers ont eu lieu avec la CARPE et l'ARAG, notamment dans le cadre des discussions sur le projet de loi et sur le futur recours contre l'approbation du bruit admissible, de manière à coordonner nos actions.

Secrétariat technique

urbaplan a assuré le secrétariat technique durant l'année 2021. Son mandat a été renouvelé pour 2022.

Perspectives 2022

Les principaux chantiers que nous aurons à traiter cette année sont :

Recours – Bruit admissible et nouveau cadastre de bruit

Dès la décision de l'OFAC connue, nous aurons 30 jours pour déposer un recours.

Mise en œuvre de la nouvelle loi sur l'aéroport

Le dialogue engagé avec le DI sur l'analyse de la desserte aéroportuaire devrait se poursuivre, afin que nous puissions disposer à terme des informations permettant de mener une réelle politique de mobilité responsable.

Plan directeur cantonal (GE)

Le plan directeur cantonal (PDCn) entame une procédure de révision, afin d'aligner la planification sur les accords de Paris (neutralité carbone en 2050 et réduction de 60% de nos émissions de GES d'ici 2030).

Le PDCn n'aura pas d'impact direct sur l'exploitation de l'aéroport, mais du point de vue des mobilités terrestres, cela devrait se traduire par des diminutions significatives des charges du trafic individuel motorisé.

Par ailleurs, la fiche A20 devrait être révisée, en fonction des nouvelles courbes de bruit (affectations des terrains exposés au bruit).

Réseau de micros

Une réflexion est à engager cet automne avec Mike Gerard sur le réseau de micros mis en place par l'ATCR, de manière à pouvoir l'étoffer si nécessaire (ou à la demande des communes) et assurer sa maintenance dans les meilleures conditions.

Genève, le 1^{er} juin 2022