

## RAPPORT D'ACTIVITES 2023

### Comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 3 fois en 2023 (3 avril, 9 octobre, 27 novembre), et a beaucoup échangé par mails.

### Bruit admissible – dossier post PSIA – Recours au TAF

Pour rappel : Par décision du 17 novembre 2022, le DETEC a décidé d'approuver le dossier « bruit admissible », soit la modification du règlement d'exploitation ; l'approbation des plans pour une sortie rapide ; la fixation du bruit admissible. Conformément à la décision de l'AG extraordinaire de janvier 2022, il a été décidé de faire recours en s'appuyant sur les services de M<sup>e</sup> Jean-Daniel Borgeaud auquel se sont associés M<sup>e</sup> Léna Nussbaumer-Laghzaoui et M<sup>e</sup> Raphaël Mahain, des *avocats pour le climat*, pour le traitement spécifique de ce volet. Le recours a été déposé le 10 janvier 2023.

Un seul recours a été déposé au nom de 15 communes genevoises, 2 vaudoises, 7 françaises ; 107 personnes physiques, 24 associations, 7 partis politiques et 2 fondations.

Le 16 janvier 2023, nous avons participé avec la CARPE à une conférence de presse liée au dépôt du recours.

Un mémoire complémentaire a été déposé au TAF le 11 avril 2023. Celui-ci comporte notamment une analyse et un exposé de l'évolution du trafic en particulier selon les rapports annuels de l'Aéroport et le développement des différentes thématiques d'argumentation du recours, en particulier des aspects suivants :

- Les carences du rapport d'impact sur l'environnement.
- L'absence dans le dossier d'indications suffisamment précises sur l'exposition effective au bruit des avions pour se limiter à une fixation du bruit admissible (à savoir un niveau autorisé de nuisances) intégrant une augmentation du nombre de mouvements d'avions.
- L'absence d'analyse précise du rapport coût-utilité lors de l'octroi des allègements.
- Le fait que la haute direction de l'Aéroport elle-même indique que l'hypothèse d'augmentation du trafic retenue à la base du PSIA ne sera pas réalisée alors que les allègements inhérents à la fixation du bruit admissibles sont déterminés selon cette hypothèse-là.

Le Tribunal a communiqué le recours, le mémoire complémentaire et les pièces à l'Aéroport (AIG) et au Département fédéral (DETEC) qui ont pu adresser un mémoire de réponse pour le 31 août 2023.

Dans sa réponse, le DETEC a logiquement demandé la confirmation de la décision rendue et le rejet des recours, tout en invitant le TAF à consulter l'Office fédéral du développement territorial (ARE) relativement à nos arguments concernant le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Le mémoire de réponse de l'Aéroport d'une centaine de pages conclut également, sans surprise, au rejet des recours et à la confirmation de la décision du DETEC.

La seule mesure d'instruction intervenue ensuite est la sollicitation d'une prise de position de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) qui a en principe été communiquée d'ici au 31 mai 2024, mais que le TAF ne nous a pas encore fait suivre. Il sera en particulier intéressant de prendre connaissance de l'avis de l'OFEV sur les questions climatiques. En effet, le 9 avril 2024, la Cour européenne des droits de l'homme (Cour EDH) a admis le recours des Aînés pour le climat. Cet

arrêt a tout d'abord une portée procédurale, concernant le droit d'accès au juge et la qualité pour agir. Ensuite et surtout, sur le fond, cet arrêt interprète le droit fondamental au respect de la vie privée et familiale de l'art. 8 CEDH comme induisant un devoir de l'État, la Suisse en l'occurrence, de déployer une politique plus incisive pour protéger efficacement la santé de ses citoyens contre les dérèglements climatiques.

En mars 2023, le TAF a demandé le versement d'une avance de frais. Celles-ci sont régies par un règlement qui prévoit un émolument judiciaire situé entre fr. 200.- et fr. 5000.- pour les contestations non pécuniaires. Dans sa décision, le TAF a considéré être en présence d'une "procédure nécessitant un travail exceptionnel" lui permettant de dépasser les montants maximaux précités. L'avance de frais totale a été fixée à 43'250.-, à savoir à 250.- pour chacune des 107 parties recourantes, de 500.- pour chacune des 24 associations, de 500.- pour chacun des 7 partis politiques et de 500.- pour chacune des deux fondations. Les communes ont été dispensées du paiement d'une avance de frais.

Nous avons donc versé les 43'250.- sur le compte de M<sup>e</sup> Borgeaud, qui lui s'est chargé d'effectuer les paiements des avances de frais dans le délai prescrit, au moyen des 140 bulletins de versements envoyés par le TAF.

En octobre 2023 le TAF nous a demandé de nous prononcer sur une demande de l'AIG de levée partielle de l'effet suspensif du recours de manière à mettre en œuvre sans tarder le système de quotas qui a pour objectif de réduire les décollages après 22h.

M<sup>e</sup> Borgeaud a répondu négativement à la demande de levée partielle de l'effet suspensif, le 6 octobre 2023. Notre opposition à la levée de l'effet suspensif était avant tout fondée sur le caractère insuffisamment précis et contraignant du système prévu par l'Aéroport. Nous ajoutons que les négociations et la mise en place étant lourds de l'avis même de l'Aéroport et qu'il fallait donc accomplir cette tâche sur la base d'un système effectif et contraignant. Ne pas s'opposer à la demande de levée de l'effet suspensif était susceptible de donner du crédit au système de quotas et d'affaiblir notre opposition au fond quant au caractère nettement insuffisant et imprécis de ce système pour lutter contre le bruit nocturne.

En décembre 2023, le TAF a rendu une décision prononçant, à la demande de l'AIG, la levée partielle de l'effet suspensif du recours permettant à l'Aéroport de mettre en place le système de quotas. Pour l'essentiel, le TAF n'a en aucun cas considéré que le système de quotas visant à limiter les décollages après 22h00 était satisfaisant. Il a simplement constaté que ce système visait à réduire le bruit nocturne, ce qui correspond à un intérêt public et qu'il n'y avait pas d'inconvénient pour les recourants à lever l'effet suspensif dans la mesure où le Tribunal administratif fédéral conserve toute latitude de rendre plus contraignant le système de quotas dans la future décision au fond.

Le Tribunal a relevé nos griefs relatifs au caractère insuffisant du système de quotas, mais soigneusement évité d'entrer en matière sur leur bien-fondé. Comme le TAF dispose d'un large pouvoir d'appréciation pour les questions de maintien ou de retrait de l'effet suspensif, M<sup>e</sup> Borgeaud a considéré qu'il a exercé son pouvoir d'appréciation de manière raisonnable en considérant que le retrait de l'effet suspensif permettait d'instaurer des mesures destinées à réduire le bruit nocturne sans pour autant présenter d'inconvénients importants pour les recourants, même dans l'hypothèse où de telles mesures seraient inefficaces ou insuffisantes. Enfin, nous avons considéré inopportun de recourir contre cette décision, car l'instauration immédiate d'un système de quotas des décollages après 22h00 que nous considérons comme insuffisant reste une question relativement

marginale au regard de l'ensemble de la contestation. Dès lors, il nous a semblé inutile d'aller recourir pour recevoir en retour un jugement sec du Tribunal fédéral nous déboutant de notre recours.

L'effet suspensif reste appliqué aux autres aspects du recours, en particulier pour la réalisation de la nouvelle sortie rapide en piste 4 ou la levée des contraintes à l'usage des postes de stationnement des avions.

En septembre 2023, nous avons participé à une conférence de presse avec la CARPE relative au dépôt d'une pétition adressée au Conseil d'État Genevois ainsi qu'au Conseil fédéral, qui a récolté plus de 1'830 signatures. Cette pétition soutient et prolonge le recours et demande la révision urgente de la fiche PSIA qui est en total décalage avec les engagements climatiques pris par la Confédération.

Il n'y a pas eu d'autre évolution ou acte d'instruction en 2024 jusqu'à la demande du Tribunal que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) se prononce d'ici au 31 mai 2024. La suite de l'instruction du recours relève de l'autonomie du juge. Celui-ci devra au minimum nous permettre d'adresser un mémoire pour se prononcer sur les arguments et pièces présentés par l'Aéroport, le DETEC, l'OFEV et les éventuels autres intervenants. Il y aura vraisemblablement une écriture en automne 2024 et une autre au printemps 2025.

#### Prochaines étapes de la procédure

Le juge dispose d'un large pouvoir pour définir l'ampleur de l'instruction de la procédure de recours qu'il conduit. Cette autonomie est encadrée par les droits des parties, en particulier le respect du droit d'être entendu impliquant la possibilité de se prononcer sur les arguments et pièces présentés par l'Aéroport, le DETEC, l'OFEV et les éventuels autres intervenants.

Le Tribunal a expressément indiqué que les recourants pourraient se prononcer sur ces réponses à un stade procédural ultérieur. Aussi, il y aura au minimum un nouvel échange d'écritures avant qu'un jugement ne soit rendu par le TAF. Et le jugement sera probablement porté au Tribunal fédéral par la partie qui aura succombé.

#### **Liens avec les autres associations**

Des contacts réguliers ont eu lieu avec la CARPE, l'ARAG, CESAR et le GCRDL (groupement des communes de la rive droite du lac), notamment en lien avec le recours.

#### **Secrétariat technique**

En prévision du départ à la retraite en septembre 2024 de M. Marcos Weil, qui assure le secrétariat technique depuis 20 ans, M. Martin Clerc, spécialiste énergie et climat du bureau urbaplan, a commencé à participer aux séances du comité directeur afin que la transition se fasse de manière fluide.

#### **Site internet**

Le site internet a régulièrement été mis à jour avec de nouvelles études, des articles de presse, ainsi qu'avec les documents liés au recours.

## **Perspectives 2024 - 2025**

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

### Bruit admissible et nouveau cadastre de bruit - Suite de la procédure

Il y aura encore des échanges d'écriture afin que nous puissions répondre aux mémoires de l'Aéroport, du DETEC, de l'OFEV et d'éventuels autres intervenants.

### Rapports du Conseil d'État au Grand Conseil

Selon la LAIG, le Conseil d'État doit présenter au Grand Conseil divers documents :

- la convention d'objectifs (art. 5 de la loi sur l'aéroport),
- la stratégie et le plan d'affaires à moyen et long terme (art. 18).

Nous espérons avoir des informations relatives à ces documents en invitant Mme Fontanet à notre AG, mais malheureusement elle a décliné en raison de ses nouvelles fonctions de présidente du Conseil d'État.

Dans la poursuite des échanges qui avaient eu lieu en 2021-22 entre le département de tutelle de l'aéroport et les associations CARPE-ATCR-ARAG, en vue de la traduction de l'IN 163 dans la loi, nous allons poursuivre les discussions sur la convention d'objectifs. Une séance a déjà eu lieu en février 2024.

Dès que ces documents seront disponibles, l'ATCR en collaboration avec la CARPE en prendra connaissance et, le cas échéant en fera une analyse critique.

### Mobilité autour de l'aéroport

L'OCT a engagé une mise à jour des études de mobilité autour de l'aéroport. Nous leur avons écrit et demandé à ce que les communes riveraines soient tenues informées des résultats intermédiaires et soient associées à la définition du plan de mesures.

### Étude sur le bruit (Genève)

L'office de l'urbanisme a engagé une étude en vue de mettre à jour la fiche A 020 du PDCn. L'ATCR a écrit à l'OU pour demander que les communes soient informées de résultats de l'étude qui n'ont jusqu'ici jamais été présentés.

Nous avons été informés au début avril 2024 que les résultats de l'étude étaient suspendus compte tenu des discussions en cours au niveau du parlement fédéral, visant des changements de l'ordonnance sur la lutte contre le bruit (OPB), ce qui pourrait affecter sensiblement les recommandations de l'étude.

### Information aux communes

L'ATCR a produit et va diffuser un document montrant l'impact territorial de différentes courbes de bruit : selon le « bruit admissible 2022 », selon les recommandations de la Commission fédérale de lutte contre le bruit et selon les recommandations de l'OMS. Les hectares de zones résidentielles inconstructibles ainsi que la population touchée sont mis en évidence pour chaque commune. Ce document a été joint à la présente invitation.

Il est prévu de diffuser ce document auprès des communes concernées et de le présenter au travers de deux conférences de presse, l'une en Suisse, l'autre en France.

Réseau de micros

Un protocole pour la pose de micros a été établi en collaboration avec Mike Gerard.

Par ailleurs, nous avons financé en 2023, la réparation du micro dans la commune de Nernier.

Marcos WEIL

Genève, le 21 juin 2024