

RAPPORT D'ACTIVITES : 2010

Comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 2 fois en 2010 (10 mars, 31 août).

Rencontres avec l'AIG

En 2010, 2 séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG les 19 avril et 17 novembre.

Ces rencontres nous ont permis d'aborder différents thèmes d'actualité, notamment :

- > les vols de nuit et leur évolution. A relever qu'en 2009, il y a eu diminution du nombre de vols par rapport à 2008 (diminution de 16.9%, soit une baisse de 1'445 mouvements). Les vols de nuit ont représenté 4.1% du total des mouvements en 2009, contre 4.5% en 2008.
- > le problème de la volte de l'aviation légère au-dessus de la France. La volte actuelle survole des régions fortement habitées. Afin de pouvoir étudier une nouvelle volte, un travail a été commandé à la Communauté de Communes du Pays de Gex afin d'obtenir une carte à jour avec les densités de population.
- > la question des surtaxes et de leur efficacité. A relever que les recettes de la surtaxe sont en constante diminution, car le 95% des avions qui utilisent l'AIG sont de la dernière génération et ne sont donc pas soumis à la surtaxe. M. Deillon considère que la surtaxe n'est pas dissuasive, mais incitative afin que les compagnies modernisent leur flotte. Cela a été le cas pour l'aéroclub qui a modernisé sa flotte.
- > les travaux des différentes commissions (commission mixte franco-suisse, groupe de travail aviation légère - GTAL). La représentation française dans la Commission mixte franco-suisse devrait être renforcée. Cela demande toutefois une modification de la loi sur l'AIG. Quant au GTAL, il a rendu son rapport et le groupe a été dissous. Le suivi de la mise en œuvre des mesures préconisées devrait être effectué par les commissions existantes.

Secrétariat technique

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2010. Son mandat a été renouvelé pour 2011.

Réseau de microphones

8 microphones sont installés et en fonction à :

- > Satigny (Mairie)
- > Prévessin-Moëns (Mairie)
- > Nernier
- > Ferney-Voltaire
- > Prévessin-Moëns
- > Saint-Genis Pouilly
- > Vernier
- > Versoix

Ce dernier a été déplacé en 2009, car il était trop proche du train.

Conformément aux décisions prises lors de la dernière AG, afin de mieux exploiter les données du réseau de micros, il a été décidé de procéder à une analyse des données et de questionner l'AIG sur les raisons des événements qui semblent sortir du cadre du règlement d'exploitation. Si l'AIG ne répond pas dans un délai donné, les questions seront transmises à l'OFAC afin que l'office fédéral fasse pression sur l'AIG. Si nécessaire, une intervention au niveau politique pourra être envisagée.

Le travail d'analyse des micros a jusqu'à présent été effectué par M. Mike Gerard pour l'ARAG. M. Gerard n'a pas souhaité assurer seul cette tâche pour l'ATCR et a suggéré qu'une deuxième personne soit formée pour faire le même travail pour l'ATCR et pouvoir ainsi confronter les deux analyses. M. Gerard a accepté de former cette personne. Cette formation a débuté, mais n'a pas encore permis d'exploiter toutes les données. En effet, il nous a fallu quelque temps à fin 2009 pour trouver une personne et début 2010, M. Gerard a été très occupé par la préparation de la réponse à la prise de position de l'OFEV. Le processus a pris du temps à démarrer, mais maintenant il est en route et nous devrions avoir des résultats concrets pour le deuxième semestre de cette année.

Recours

Résumé des principales étapes de la procédure :

Faisant suite au recours formulé par les communes lors de la procédure d'approbation du Règlement d'exploitation de l'AIG, la CRINEN (Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement) a statué le **23 mars 2006** (procédure enregistrée sous le n° Z-2001-79). Dans ce document, la CRINEN a exigé que l'OFAC rende une nouvelle décision sur un certain nombre de points contestés dudit règlement d'exploitation.

Sur la base de cette décision, l'AIG a produit les documents suivants :

- > Rapport EMPA : « Evaluation de limitations supplémentaires de vols nocturnes sur l'AIG. Calculs et analyses de bruit » (rapport du 8 juin 2007)
- > Rapport de SH&E International Air Transport Consultancy : « Evaluation de restrictions opérationnelles supplémentaires pour les mouvements nocturnes à l'AIG » (rapport de mai 2007)
- > Observation pour l'AIG, rapport de M^e Olivier Jornot du 5 octobre 2007

Ces rapports ont été analysés dans le détail par l'ATCR-AIG qui a déposé ses observations auprès de l'OFAC le **31 mars 2008**.

Le **25 août 2008**, l'OFAC a annoncé qu'avant de rendre sa décision, elle souhaitait entendre l'OFEV (office fédéral de l'environnement) et lui a donné un délai au **30 novembre 2008** pour se prononcer non seulement sur les rapports déposés, mais également sur les observations formulées par les parties.

La prise de position de l'OFEV, datée du **23 décembre 2009**, a été transmise aux parties le **5 février 2010**, avec un délai pour prise de position au 19 mars 2010. Suite à la demande des parties, le délai a été porté au **30 avril 2010**.

La prise de position de l'OFEV peut être résumée ainsi :

- > L'OFEV a relevé de nombreuses erreurs dans les rapports fournis par l'AIG, ce qui a des incidences sur le calcul du nombre de personnes touchées par les nuisances sonores (nombre plus important que ce qu'annoncent les rapports). L'envergure de l'impact est ainsi largement sous-estimée.
- > L'OFEV considère que les informations sur les coûts (manques à gagner) présentés dans les rapports manquent de consistance, de transparence et sont même faux pour certains scénarios.

- > L'OFEV confirme que les incidences économiques ne sont pas documentées ou discutées concrètement, ce qui rend impossible une compréhension suffisante des incidences socioéconomiques pour l'ensemble des parties (AIG, compagnies d'aviation, agglomération genevoise).
- > L'OFEV confirme que le rapport coût/bénéfice présenté par l'AIG est basé sur une quantification inadéquate et trop basse de la base de dimensionnement du bénéfice.

L'OFEV recommande:

- > la mise à jour de la classification des avions.
- > l'analyse plus sérieuse des mouvements retardés afin de prendre des mesures pour régulariser le respect des horaires.
- > la non-utilisation de la route KONIL après 22h00.

Ces conclusions rejoignent en grande partie nos propres conclusions, déjà transmises à l'OFAC. Nous avons donc profité de la possibilité qui nous était donnée pour le rappeler et compléter nos exigences avec un certain nombre d'arguments.

En résumé, nos requêtes ont porté sur les points suivants :

- > que l'OFAC fasse l'inventaire des études d'impact du trafic aérien sur la santé qu'elle possède d'ores et déjà et qu'elle verse à la procédure ces études. En effet, dans le cadre d'une intervention que nous avons faite auprès du Conseil d'Etat genevois demandant l'établissement d'une étude d'impact sur la santé, celui-ci nous a répondu que de telles études avaient déjà été menées au niveau suisse et en particulier pour l'AIG. Or, personne n'a connaissance d'une telle étude.
- > que l'OFAC tienne compte non seulement des études sur la santé que l'AIG aurait faites, mais également des études étrangères réalisées. En effet, dans le cadre de la formulation de notre réponse, nous avons pu consulter différentes études menées autour des aéroports de Schipol (Amsterdam) et de O'Hare (Chicago). Nous avons également analysé les rapports établis par l'OFEV et l'OMS sur les conséquences du bruit sur la santé. Toutes ces études démontrent scientifiquement les effets nocifs sur la santé qu'a une exposition au bruit. En ce qui concerne l'AIG, il s'agit de 25'000 personnes qui subissent des niveaux sonores supérieurs aux normes fédérales, qui ont précisément été fixées pour prévenir les effets sur la santé de la population.
- > que l'OFAC verse à la procédure un inventaire qualitatif et quantitatif des conséquences et bénéfices des mesures de réduction du trafic nocturne. En effet, l'OFEV arrive aux mêmes conclusions auxquelles nous étions arrivés : les rapports fournis par l'AIG ne permettent pas une évaluation sérieuse des coûts et bénéfices d'une réduction du trafic nocturne. L'OFEV a relevé un certain nombre d'erreurs dans le mode de calcul établi par l'AIG ce qui a pour conséquence de très nettement diminuer le nombre de personnes concernées et donc d'augmenter le coût ramené au nombre de personnes. Par ailleurs, l'étude menée à Chicago démontre qu'il est économiquement rentable de mettre en place des mesures de réduction de la pollution sonore. L'étude conclut que les coûts sont inférieurs aux bénéfices et qu'il est donc pertinent de prendre des mesures de réduction des nuisances sonores. En particulier, l'étude y parvient en comparant les bénéfices de la réduction du bruit (diminution des coûts sur la santé et des coûts engendrés par la gêne du bruit) et les coûts qu'une telle réduction implique (équipement des avions et insonorisation).
- > que l'OFAC procède rapidement et systématiquement à un examen des causes des vols retardés. L'analyse de l'OFEV démontre en effet qu'un meilleur respect de l'horaire permettrait de diminuer une bonne part des vols retardés qui débordent sur les heures de nuit et sont source d'importantes nuisances. A cette fin, nous avons préconisé l'instauration d'une audition contradictoire entre l'AIG, EasyJet et Air Mauritius afin de connaître les justifications des uns et

des autres pour ces mouvements nocturnes retardés très fréquents et qui sont très dérangeants, car survenant dans une période de calme.

- > qu'une mise à jour de la classification des avions parmi les classes de bruit soit faite. En effet, cette mesure devrait favoriser un renouvellement des flottes afin que les compagnies adoptent les avions les moins bruyants.

L'ATCR souligne également que la procédure est pendante depuis 9 années. Dès lors, il y a lieu de prendre des mesures immédiates, notamment :

- > de modifier les règlements ad hoc pour procéder à la suppression de la route KONIL entre 22h00 et 8h00 (mesure que l'AIG ne conteste pas) ;
- > de modifier les règlements ad hoc afin d'interdire tout mouvement nocturne au-delà de 22h00 pour des avions du chapitre II ;
- > de mettre en œuvre une véritable structure incitative de la surtaxe bruit pour le trafic nocturne différenciée en fonction du type d'avion et de l'heure du mouvement ;
- > d'instaurer une procédure de suivi des effets de la surtaxe bruit, devant conduire à une adaptation de la surtaxe si celle-ci ne devait pas avoir des effets escomptés ;
- > de prendre des mesures concrètes et rapides afin de remédier à la problématique des vols retardés.

Interpellation du Conseil d'Etat

Comme évoqué précédemment, notre association a écrit au Conseil d'Etat demandant l'établissement d'une étude d'impact sur la santé. Le Conseil d'Etat nous a répondu que l'AIG faisait déjà tout son possible pour atténuer les nuisances sonores et qu'il revenait à la Confédération de financer de nouvelles études.

Nous avons répondu à ce courrier le 12 avril 2010 rappelant au canton ses obligations légales concernant les 25'000 personnes qui sont soumises à des valeurs de bruit qui dépassent les normes fédérales. Nous avons également demandé un entretien avec M. Pierre-François Unger, Conseiller d'Etat.

Mise à jour du site internet

Une refonte du site a été envisagée.

Perspectives 2010-2011

Réseau de microphones

Nous allons commencer à exploiter les données et à interpeller l'AIG, ainsi qu'à fournir les informations sur le site internet.

Etudes demandées par la CRINEN

Nous attendons la réponse de l'OFAC et continuerons à suivre attentivement le développement de cette procédure.