

## RAPPORT D'ACTIVITES : 2011 / 2012

### Activités du comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 6 fois en 2011 (19 janvier, 30 mars, 23 juin, 25 août, 12 octobre, 15 novembre).

Nous avons eu le regret d'apprendre le décès de M. Jean-Michel Ruffin, membre du comité directeur et conseiller municipal de Nernier. Nous exprimons à sa famille et à ses proches nos sincères condoléances.

### Rencontres avec l'AIG

En 2011, 2 séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG le 13 avril et le 16 novembre.

Le PV de la séance du 13 avril est disponible sur le site internet de l'ATCR. Il aborde différentes questions tels que l'évolution des vols de nuit, la volte et la procédure KONIL, le survol de la Terre Sainte, l'avancement de travaux d'insonorisation.

Des explications détaillées méritent d'être données concernant deux sujets : la volte et la procédure Konil.

#### Volte

La Communauté de communes du Pays de Gex a fait établir une carte avec le tracé de la volte et un calcul de l'importance de la population survolée. L'AIG a estimé que le tracé reporté en plan n'était pas correct et le calcul de la population pas précis. Une nouvelle carte devrait être établie. La discussion sur une éventuelle modification de la géométrie de la volte est actuellement au point mort. C'est une procédure qui exige une mise à l'enquête publique et l'établissement d'une étude d'impact sur l'environnement. L'AIG n'a pas l'intention de conduire cette étude.

#### Procédure KONIL

Concernant la procédure KONIL, là aussi des divergences de point de vue subsistent avec l'AIG.

Lors de l'AG de l'année passée, nous avons invité M. Hochstrasser qui, à propos de la Konil, avait évoqué que cette procédure était nécessaire pour écouler le trafic de pointe. A une question de M. Monat qui relevait que cette trajectoire était utilisée entre 6h00 et 8h00 du matin, alors qu'il n'y a pas de problème de capacité, M. Hochstrasser avait laissé entendre que les horaires d'utilisation de la Konil pouvaient être discutés.

Nous avons donc saisi la perche et invité M. Hochstrasser à une séance avec l'AIG le 16 novembre en vue de discuter des modalités permettant d'engager des démarches visant une limitation des plages horaires de la Konil. Bien que l'invitation à M. Hochstrasser ait été faite en toute transparence vis-à-vis de la direction de l'AIG, la discussion de ce point de l'ordre du jour a été contestée par l'AIG qui considérait que cela ne pouvait pas être discuté entre l'AIG et notre association, car cette question relève de la compétence de la DGAC et de l'OFAC et que par ailleurs, une procédure sur la limitation de la procédure Konil étant pendante (Crinen), il serait inopportun d'engager un processus de négociation en parallèle, avant l'aboutissement de la dite procédure.

Nous avons insisté pour maintenir la réunion et avons invité notre conseil, M<sup>e</sup> Page à y assister. En effet, pour nous il était clair que la discussion que nous souhaitions avoir visait à clarifier les procédures à engager pour que cette question puisse être abordée au bon niveau et d'autre part, le fait que la procédure soit pendante depuis des années n'est pas une raison pour ne rien faire. Au contraire, si par d'autres moyens il était possible d'obtenir des résultats plus rapidement, cela valait la peine d'essayer.

Lors de la séance du 16 novembre, l'AIG est restée sur ses positions refusant de discuter sur la forme ou le fond de la question et confirmant que l'AIG n'avait aucune intention de limiter les routes de départ. M<sup>e</sup> Page a toutefois rappelé que l'AIG avait formellement pris position dans le cadre de la procédure Crinen, ne s'opposant pas à la suppression de la procédure Konil après 22h00. Dès lors, vu que cette mesure est demandée par les communes et n'est pas contestée par l'AIG, elle pourrait et devrait être mise en œuvre de suite. La direction de l'AIG ne veut toutefois pas anticiper une décision de justice.

Suite à cette séance, avec l'aide de M<sup>e</sup> Page, nous avons écrit à l'OFAC le 21 novembre pour rappeler que la suppression de la procédure Konil après 22h00 était demandée par les communes et soutenue par l'OFEV et pas contestée par l'AIG sur la base des avis techniques donnés par Skyguide et que, dès lors, il y avait lieu de prendre une décision rapide à ce sujet.

A ce jour, notre courrier n'a toujours pas reçu de réponse...

#### **Procédure Crinen et approche segmentée au-dessus du lac**

Cette procédure poursuit son interminable cours sans avancée significative.

En décembre 2011 nous avons toutefois été invités à nous prononcer sur la décision de l'OFAC concernant l'approche segmentée par le lac. Cette question étant très délicate, nous avons pu obtenir un délai de réponse supplémentaire nous permettant de nous réunir. Une réponse a été transmise à l'OFAC en date du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Dans les grandes lignes, l'approche segmentée au-dessus du lac aurait pour effets, selon le rapport fourni par l'AIG, de :

- > diminuer le niveau de bruit à Nernier de l'ordre de -9 à -12 dB(A). Cela permettrait notamment de maintenir les niveaux sonores maximums inférieurs à 60 dB(A), alors qu'actuellement les niveaux maximums peuvent, avec certains avions, atteindre 69 dB(A).
- > augmenter le bruit de +6 à +10 dB(A) à Nyon. Le niveau maximum serait de l'ordre de 55 dB(A), contre 46 dB(A) actuellement. L'augmentation est importante en valeur absolue, mais reste en dessous du seuil des 60 dB(A).

L'approche segmentée aurait ainsi pour effet de « mieux répartir » le bruit entre la rive gauche et la rive droite du lac.

Selon l'AIG, l'approche segmentée ne pourrait pas être suivie par tous les types d'avions ni par toutes les compagnies. De plus, cette approche nécessite une dérogation aux normes de l'OACI, dérogation que l'OFAC n'entend pas octroyer.

L'AFRAG, également consultée, soutient l'approche segmentée. Son argumentaire technique est basé sur des indications fournies par des pilotes.

Dans sa réponse, l'ATCR-AIG a rappelé les objectifs poursuivis de diminution globale des nuisances, sans que cela ne se fasse au détriment d'une partie de la population. Faisant référence à l'argumentaire de l'AFRAG, l'ATCR enjoint l'OFAC à étudier l'alternative proposée par celle-ci. L'OFAC devrait rendre sa décision dans le courant de l'année 2012.

Dans le cadre de ces discussions, nous avons consulté l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares, F), qui a confirmé l'analyse faite par l'AIG.

#### **Interpellation du Conseil fédéral**

En avril 2011 nous avons écrit à divers Conseillers nationaux et aux Etats leur demandant d'agir auprès de Mme Doris Leuthard, Conseillère fédérale responsable de l'OFAC, concernant le retard inadmissible de cet office à rendre sa décision.

Le 22 septembre 2011, M. Antonio Hodgers a interpellé le Conseil fédéral afin de savoir quand il rendra sa décision, vu que l'OFAC dispose de tous les éléments.

La réponse du Conseil fédéral n'est guère rassurante concernant la question des horaires nocturnes. En effet, il est précisé que : « *des points sont encore ouverts et il ne fait pas de sens de régler cette question en marge du processus visant à l'établissement de la fiche par objet du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'AIG, dont le processus sera initié l'année prochaine. C'est bien dans ce cadre plus large et abordé de manière globale que cet office envisage d'inscrire la question des horaires nocturnes. Au demeurant, les potentielles conséquences pour l'AIG doivent être analysées de manière à préserver au mieux les intérêts des riverains tout en tenant compte des intérêts spécifiques de l'aéroport de même que du caractère international dont jouit Genève.* ».

Selon informations fournies par la direction de l'AIG, l'étude de la fiche du PSIA concernant l'AIG sera engagée cet automne et la durée de son élaboration est estimée à 2-3ans. Ce document qui sera en fin de compte approuvé par le Conseil fédéral, fixe les buts assignés à cette plateforme, définit les conditions du développement et d'exploitation de l'AIG à l'horizon 2030. L'établissement de la fiche est pilotée par l'OFAC, mais c'est l'ODT (office du développement territorial) qui formellement l'approuvera. En effet, cette fiche aura des fortes interrelations avec la planification territoriale et devra être coordonnée avec le plan directeur cantonal.

#### **CCLNTA (Commission consultative de lutte contre les nuisances dues au trafic aérien)**

Nous avons écrit en janvier 2011 au Conseil d'Etat afin de solliciter une modification de la loi sur l'aéroport qui porte sur la composition de la CCLNTA. En effet, sur les 18 membres de la Commission, un seul représente les intérêts des collectivités françaises. Nous avons par ailleurs demandé à ce que notre association puisse y être représentée.

Le Conseil d'Etat nous a répondu que la composition de la Commission allait être prochainement revue et qu'elle serait plus équitable. En attendant, le Conseil d'Etat a demandé à M. Deillon, président de la CCLNTA, d'inviter M. François Meylan à participer aux travaux de la Commission au titre d'expert extérieur, comme le prévoit la loi.

Lors de notre rencontre avec la direction de l'AIG, M. Deillon nous a confirmé que la répartition des membres de la CCLNTA n'allait pas être modifiée, car cela nécessiterait une modification de la loi sur l'AIG. Au mois de novembre 2012, il y aura un renouvellement des membres, mais la composition générale (quels sont les représentants qui ont droit de siéger) restera la même.

#### **Classes de bruit des avions**

Nous avons écrit à l'OFAC en demandant la mise à jour et la publication de la liste avec la classification des avions. La liste actuelle date en effet de plusieurs années et nous n'y trouvons pas un certain nombre d'avions, ce qui ne nous permet pas de savoir à quelle classe de bruit appartiennent certains avions qui décollent en retard.

Après 3 rappels, l'OFAC nous a finalement répondu que la classification allait être complètement revue cette année, notamment dans le but de renforcer l'effet incitatif de la surtaxe.

Nous attendons donc la nouvelle liste.

#### **Révision du plan directeur cantonal**

Une lettre a été écrite au Conseil d'Etat concernant la révision du plan directeur cantonal de Genève. Une copie du courrier a été transmise à toutes les communes concernées par la problématique afin qu'elles puissent s'en inspirer dans la rédaction de leur préavis.

Le projet de plan directeur cantonal soumis à l'enquête publique prévoit d'affecter en zone industrielle et artisanale de larges portions de territoires soumis à des nuisances sonores des avions. Cette affectation concerne aussi bien des zones aujourd'hui agricoles que des zones résidentielles occupées par des villas.

Or, comme les analyses effectuées aussi bien par l'AIG que par l'EMPA le démontrent, les charges sonores ont globalement diminué ces dernières années et on peut raisonnablement penser que cette tendance va se poursuivre. En effet, les aéroports suisses envisagent un réajustement des surtaxes bruit qui devrait intervenir durant la période 2011-2013. Cette redevance à caractère incitatif vise à ce que les compagnies aériennes renouvellent leur flotte et utilisent les avions les plus modernes et les moins bruyants sur les plateformes suisses. La diminution constatée ces dernières années a toutes les chances de se poursuivre sous l'effet de la surtaxe. L'OFAC travaille également avec les aéroports suisses afin de réviser la classification des avions, ce qui devrait également contribuer à accélérer le renouvellement des flottes.

En conséquence, l'ATCR-AIG considère contraire aux principes d'une utilisation rationnelle du sol de prendre des décisions en 2011, sur la base de données de 2000 et qui vont impacter très fortement le développement des communes riveraines, alors que l'évolution récente montre que des terrains pourraient redevenir constructibles pour du résidentiel. A l'heure d'une crise aiguë du logement, il n'est sûrement pas inintéressant de préserver des zones résidentielles.

L'ATCR demande donc une révision du projet de plan directeur cantonal. Signalons au passage que ce document ait référence à des études concernant les terrains exposés au bruit des avions, études qui n'ont jamais été présentées aux communes concernées !

L'ATCR-AIG a écrit au Conseil d'Etat le 18 octobre 2011. La réponse du Conseil d'Etat nous est parvenue le 18 janvier 2012. Elle n'apporte aucun argument concret et ne fait qu'affirmer ce qui figure dans le PDCant : que le développement urbain et les infrastructures de mobilité sont parfaitement coordonnés, que le déclassement des terrains autour de l'aéroport est destiné à mettre ceux-ci en conformité avec l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, que la diminution du bruit constatée ces dernières années ne permettra pas de compenser l'augmentation du trafic, etc.

L'ATCR prépare une réponse à la lettre du Conseil d'Etat contestant les affirmations qui relèvent du discours déclamatoire et dont les arguments ne sont pas fondés.

### **Réseau de microphones**

Une analyse détaillée des vols nocturnes est effectuée de manière régulière.

Un premier courrier a été transmis à l'AIG au mois d'avril 2011 portant sur l'analyse des mouvements nocturnes pour la période de janvier à mars. Un deuxième courrier a été transmis en février 2012 portant sur l'analyse des mouvements nocturnes pour la période d'avril à octobre 2011.

Ces analyses mettent en évidence l'évolution des vols de nuit, le nombre de vols en retard décollant au-delà de 22h00, de 23h00, de 00h00 et de 0h30. Les compagnies et / ou les vols qui sont systématiquement en retard sont repérés. Des explications sont demandées à l'AIG concernant ceux-ci.

Nos courriers ainsi que la réponse de l'AIG à notre première lettre figurent sur notre site internet.

### **Bulletin d'information**

Un premier bulletin d'information présentant l'ATCR-AIG et le réseau des microphones a été transmis au mois de décembre aux élus des communes riveraines de l'AIG (membres et non-membres).

Un deuxième bulletin est en cours de préparation.

#### **Adhésion / démission des Communes**

Suite à l'envoi du premier bulletin d'information, les communes de Messery, Genthod et Bellevue ont fait part de leur intérêt à adhérer à l'ATCR.

La commune de Bellevue a confirmé sa demande d'adhésion. A l'heure où nous écrivons ce rapport, les autres communes n'ont pas encore concrétisé leur demande.

Pour les communes ayant démissionné (Crozet, Sauverny, Divonne et Chancy), un courrier leur a été envoyé avec le bulletin d'information.

#### **Site internet**

Le site internet a été entièrement refait au début 2011.

Nous avons constaté une augmentation très nette de demandes de renseignement qui nous parviennent par ce canal (journaliste, riverains, étudiants).

#### **Secrétariat technique**

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2011. Son mandat a été renouvelé pour 2012.

#### **Perspectives 2012 / 2013**

Plusieurs sujets vont continuer à figurer à l'ordre du jour :

- > Révision du plan directeur cantonal
- > Composition de la CCLNTA
- > Etude d'impact sur la santé
- > Suivi de l'évolution des vols nocturnes et suivi du réseau de micros
- > Classes de bruit des avions
- > PSIA

Par ailleurs, la publication de nouveaux bulletins d'information est programmée.