

## RAPPORT D'ACTIVITÉS : 2013 / 2014

### Activités du comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 4 fois en 2013 et 2014 (13 mai et 30 octobre 2013 et 25 mars et 09 avril 2014).

### Rencontres avec l'AIG

En 2013 et 2014, 2 séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG le 24 avril 2013 et le 25 mars 2014 (rencontre concernant l'opposition de l'Aile Est).

Les principaux thèmes abordés concernent : les vols nocturnes, la procédure KONIL, la classification des avions et la fiche PSIA.

Les PV de ces séances se trouvent sur notre site internet.

### Procédure Crinen

La procédure Crinen est toujours en suspens. Il n'est pas attendu de détermination à court terme, les instances attendant maintenant le résultat de l'établissement de la fiche PSIA (plan sectoriel des infrastructures aéroportuaires) qui va déterminer le périmètre de l'aéroport (territoire qui fait l'objet du droit de superficie), les charges sonores, les obstacles à la navigation, etc.

### Approche segmentée au-dessus du lac

L'approche segmentée au-dessus du lac a fait l'objet d'une décision négative l'OFAC le 12 septembre 2012 (pas de possibilité d'introduire une approche segmentée en piste 23 et donc pas de modification du règlement d'exploitation). L'AFRAG a fait recours contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral. L'ATCR-AIG avait apporté une contribution financière à la cause et a versé une contribution de 7'000 euros.

Aucun élément nouveau concernant ce dossier n'est survenu en 2013.

### Opposition au projet de construction du nouveau terminal « Aile Est »

L'ATCR-AIG a fait opposition auprès de l'OFAC contre le projet de construction d'une nouvelle aile Est.

Une rencontre avec la direction de l'AIG s'est déroulée le 9 avril 2014, permettant aux parties d'exposer leurs points de vue et de poser des questions. Dès que nous recevons le PV de cette séance, il sera transmis aux Communes membres.

Par ailleurs, nous avons reçu dans le courant du mois d'avril 2014 des documents complémentaires en relation avec cette procédure, notamment les préavis de l'OFEC et du service cantonal de l'étude d'impact sur l'environnement, ainsi que la prise de position de Genève Aéroport relative aux différentes oppositions. Ce document a été rédigé par BMG avocats, qui sont les conseils de Genève Aéroport.

La lecture de ces documents n'a pas amené de nouveaux éléments et nous avons ainsi confirmé l'opposition de notre Association. Un courrier prenant position sur les arguments développés par BMG avocats a été transmis à l'OFAC en date du 13 mai 2014. Ce courrier est disponible sur notre site internet. Un extrait des conclusions figure ci-dessous (en italiques) :

- > *L'argumentation principale de Genève Aéroport concernant son engagement à ne pas exploiter davantage de positions qu'actuellement n'est que de la poudre aux yeux, cette décision relevant de la procédure PSIA. Dans ce cadre il est plus que probable que cette procédure aboutisse à la conclusion*

- d'une possibilité d'exploitation maximale de l'aile\_EST de manière à rentabiliser une infrastructure qui aura été dimensionnée en conséquence.*
- > *L'argumentation relative au manque de capacité de Genève Aéroport à recevoir un trafic supplémentaire n'est pas crédible et en totale contradiction avec les objectifs et les prévisions de croissance annoncés.*
  - > *L'argumentation relative au manque de lien entre les arguments des opposants et la procédure d'approbation des plans ne tient pas non plus la route. L'aile\_EST est procéduralement liée à la fiche PSIA qui elle déterminera les conditions d'exploitation de Genève Aéroport. Par ailleurs, l'opposition est la seule manière de faire partie de la procédure, en l'absence de processus de concertation préalable de la part de Genève Aéroport.*
  - > *L'accusation de dogmatisme et de manque de proportionnalité ne constitue pas un argument et fait fi des demandes réitérées de notre association d'avoir un vrai débat public sur les objectifs en matière de développement aéroportuaire et les objectifs en matière de protection de l'environnement et de la santé.*

*Au vu des éléments ci-dessus l'ATCR-AIG maintient intégralement son opposition.*

L'opposition de l'ATCR-AIG avait été largement débattue lors de notre dernière AG, cette position ne faisant pas l'unanimité des communes. Dans la poursuite de ce débat, la Commission Aéroport du Groupement des Communes de la Rive Droite du Lac (GCRDL) nous a écrit en date du 14 mars 2014 pour nous faire part de la vive réactions de leurs communes (Bellevue, Céligny, Collex-Bossy, Genthod, Grand-Saconnex, Prégny-Chambésy, Versoix) quant au fait qu'elles soient directement nommées dans l'opposition, alors qu'elles n'ont pas été consultées. Elles ont par conséquent décidé de la création d'une Commission Aéroport pour étudier les conséquences qui découlent de cette opposition et dans ce cadre ont demandé à pouvoir auditionner le comité directeur. Cette rencontre n'a pas encore pu avoir lieu, pour des raisons de d'indisponibilités de dates. Cela étant, un courrier a été adressé au GCRDL pour une première explication. Nous reproduisons ci-dessous le contenu de la lettre signée par M. Rochat et transmise le 26 mars 2014 au président de l'association, M. Claude Genequand :

*Monsieur le Président, Cher collègue,*

*Votre lettre du 14 mars m'est bien parvenue. Votre invitation à vous rencontrer me prend malheureusement au dépourvu puisque je suis dans l'impossibilité de me libérer d'une séance prévue de longue date et que je dois présider. Néanmoins, afin de lever tout malentendu quant à la position de l'ATCR et à ses intentions, je me permets de vous donner quelques explications ci-dessous.*

*D'un point de vue formel tout d'abord, le choix de faire opposition au projet d'Aile Est de l'aéroport a été débattu par le comité et la décision, conforme à nos statuts, a été prise sans opposition (trois abstentions).*

*Sur le fond, l'ATCR a souhaité formuler cette opposition car c'est le seul moyen que le cadre juridique suisse offre pour pouvoir obtenir des informations et donner son avis sur un tel projet. En effet, le projet d'Aile Est ne dépend pas du PSIA (celui-ci n'existe pas aujourd'hui et est en cours d'élaboration) mais du plan directeur de l'AIG qui lui a été élaboré sans la moindre consultation des communes. A n'en pas douter, si le projet d'Aile Est avait pu faire l'objet d'une consultation et d'échanges au moment du plan directeur de l'AIG, la démarche actuelle d'opposition de l'ATCR n'aurait pas eu lieu d'être.*

*Cette démarche nous a permis d'ailleurs d'obtenir un rendez-vous le 25 mars prochain avec l'AIG pour aborder spécifiquement ce sujet, leur faire part des inquiétudes qu'il peut soulever et entendre les explications de la direction. A cet égard, et en pleine cohérence avec le principe que je viens de mentionner, le comité de l'ATCR n'entend pas faire recours contre cette construction si elle venait à être autorisée. Cette position je l'ai d'ailleurs exprimée très clairement à l'assemblée générale de l'ATCR qui s'est tenue le 17 juin dernier et à laquelle vous participez.*

*Sur la forme qu'a pris notre communication et plus particulièrement, le paragraphe de l'opposition mentionnant le nom des communes membres de l'ATCR, je reconnais que nous aurions dû être attentif à ce que chacun puisse se sentir à l'aise avec cette opposition malgré nos divergences en faisant en sorte que*

*les communes ne soient pas nommées en tant que telles dans le texte. Ce paragraphe est une manière habituelle que nous avons de présenter notre association dans nos divers courriers mais votre réaction me rend attentif au fait que dans ce cas-là cette formulation pourrait laisser croire que l'ATCR n'assume pas entièrement sa position mais se « protège » derrière les communes. Bien entendu ce n'est pas le cas et je serai désormais vigilant pour que cela ne se reproduise pas.*

*En espérant que cette missive aura permis de lever tout malentendu à l'égard de la démarche de l'ATCR, recevez, Monsieur le Président, cher Collègue, mes respectueuses salutations.*

#### **Fiche PSIA**

Comme cela nous avait été présenté lors de notre dernière AG, la procédure d'établissement de la fiche PSIA a été engagée. Pour mémoire, les grandes étapes sont :

- > 2<sup>ème</sup> trimestre 2014 : lancement du processus (version 0 du protocole de coordination)
- > 2<sup>ème</sup> trimestre 2015 : version définitive du protocole de coordination
- > 4<sup>ème</sup> trimestre 2015 : 1<sup>ère</sup> consultation des offices fédéraux  
Projet de fiche PSIA  
Information/participation de la population  
Version finale de la fiche PSIA
- > 4<sup>ème</sup> trimestre 2016 : approbation de la fiche PSIA par le Conseil fédéral

Le protocole de coordination est un document essentiel. En effet, il servira de base pour l'élaboration de la fiche PSIA. Ce protocole devra notamment :

- > prendre en compte le développement futur de l'installation et montrer ses conséquences sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement ;
- > faire ressortir les conflits entre les exigences de l'aviation et celles de l'utilisation du sol et de l'environnement ;
- > donner des pistes pour une résolution des conflits potentiels.

La présentation du processus avait mis en évidence la très faible et tardive implication des communes. C'est pourquoi nous avons écrit au Conseil d'Etat. Les extraits ci-dessous résument nos principaux griefs et demandes :

- > *La consultation intervient très tardivement et seulement lorsque tous les points auront déjà été discutés et que les arbitrages auront été effectués. Nous sommes face à un processus à la limite de la consultation alibi. Quels seront les points qui pourront encore vraiment être débattus, après 3 ans de travaux d'experts ?*
- > *De fait, à ce stade, la population et les communes en particulier, seront certes informées, mais ne pourront pas participer à la recherche des solutions.*
- > *Ce processus laisse croire que le protocole de coordination ne serait qu'une affaire technique, excluant de fait le débat du champ social. Or, le périmètre et les charges sonores ne sont qu'une traduction technique des objectifs de performance économique qui auront été assignés à l'AIG.*

*C'est dans le cadre de ce protocole de coordination qu'un large débat public devrait avoir lieu. La pesée d'intérêts entre développement économique, protection de l'environnement et santé des populations relève de l'intérêt général et ne peut pas être abordée sous l'angle technique uniquement. Il est inadmissible que des choix aussi importants pour l'ensemble l'agglomération que ceux qui consistent à fixer les objectifs de croissance l'aéroport ne fassent pas l'objet d'un débat public.*

*Les atteintes de l'activité aéroportuaire sur la santé et l'environnement sont tout aussi réelles que les bénéfices économiques mis en avant par le canton et l'AIG. Trouver un terrain d'entente entre ces objectifs contradictoires ne pourra être fait qu'en associant tous les acteurs à la recherche de solutions acceptables par tous.*

*(...)*

*Par ailleurs, les cahiers des charges des études qui seront engagées et les spécialistes qui seront consultés vont largement déterminer les résultats. Nous demandons également que ces éléments fassent l'objet d'une*

*procédure transparente, permettant à tout un chacun de prendre connaissance des cahiers des charges, des critères de sélection et des mandataires sélectionnés.*

(...)

*L'organisation du projet comprend divers représentants de l'OFAC, de l'AIG et du canton de Genève. Les relations avec les communes genevoises seront assurées par les services cantonaux. Par contre, aucune relation n'est prévue avec les communes françaises. En effet, les instances fédérales vont communiquer avec les autorités nationales françaises et c'est auprès de celles-ci que les communes françaises devront aller chercher de l'information. Quant aux communes vaudoises, elles sont mentionnées, mais aucune relation avec elles n'est envisagée.*

*Considérant les efforts considérables qui sont déployés pour construire une agglomération transfrontalière, une telle organisation de projet est inacceptable. L'AIG constitue un équipement majeur pour toute l'agglomération et il est incompréhensible que le rôle de cette infrastructure soit défini en excluant une grande partie des partenaires. Le sens même d'une agglomération transfrontalière est bafoué si, sur des objets aussi importants, une majorité des partenaires sont exclus du débat.*

(...)

*En conclusion, nous demandons que :*

- > Le processus d'établissement de la fiche PSIA soit revu de manière à intégrer les communes comme partenaires du projet, notamment dans la phase de définition du protocole de coordination.*
- > Qu'un débat public soit organisé de manière à mettre en discussion les objectifs de développement économique, de protection de l'environnement et de préservation de la santé des populations.*
- > Que toutes les études qui seront engagées fassent l'objet d'une procédure transparente, notamment au travers d'une publication des cahiers des charges, des critères de sélection et de choix des mandataires.*

Le Conseil d'Etat nous a répondu en date du 15 janvier 2014, rappelant le processus et concluant de la manière suivante :

*« Soucieux d'entendre l'ensemble des acteurs concernés par les thématiques abordées dans le cadre de la fiche par objet du PSIA de l'aéroport de Genève, le Conseil d'Etat étudie actuellement différentes pistes qui permettront de partager les préoccupations exprimées. Ainsi, le Conseil d'Etat communiquera prochainement sur le sujet, pour que ces échanges puissent avoir lieu en temps voulu. Les modalités de participation des acteurs concernés pourront alors être précisées. »*

A ce jour nous n'avons pas eu d'autres informations concernant la manière dont les communes pourraient être associées au processus.

En vue de la présente AG, nous avons souhaité inviter l'OFEV à venir débattre avec nous sur les impacts d'un aéroport qui vise à accueillir 20 millions de passagers et situé au cœur d'une agglomération de près d'un million d'habitants. Considérant la procédure en cours, l'OFEV a décliné et transmis notre demande à l'OFAC qui a également décliné.

Dans son courrier du 1<sup>er</sup> mai 2014, l'OFAC nous apprend néanmoins qu'une « étude concernant le pronostic de trafic de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030 et réalisée par un bureau indépendant est actuellement en cours. A cet égard, il est prévu que le Canton de Genève organise une séance d'information à l'attention des communes sur les résultats de cette étude dans le courant du deuxième semestre 2014. Dans ce cadre, les communes de votre association seront conviées à prendre part cette séance ».

### **Bulletin d'information**

Un 2<sup>ème</sup> bulletin d'information portant sur les relations entre l'aéroport et les communes a été produit, mais sa diffusion a été perturbée par les élections françaises qui ont considérablement remanié les conseils municipaux. Sa diffusion est programmée pour septembre 2014.

### **Secrétariat technique**

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2013. Son mandat a été renouvelé pour 2014.

**Démissions des communes**

Par courrier du 26 août 2013, la Commune de Chavannes-des-Bois a annoncé sa démission de l'Association.

Par courrier du 29 avril 2014, la Commune de Bellevue a annoncé sa démission de l'Association.

**Perspectives 2014 / 2015**

Les principaux dossiers pour ces prochains mois portent sur :

- le suivi de l'établissement de la fiche par objet PSIA
- le suivi de l'évolution des vols nocturnes
- la production du bulletin d'information