

J'ai demandé la parole parce qu'aujourd'hui sera ma dernière séance au sein de la CCLNTA comme représentant de l'ARAG. À partir du début 2017 je serai remplacé par le nouveau Président de l'ARAG. Mon thème est la transparence de l'aéroport dans ses opérations et planifications, et la qualité des informations sur les nuisances engendrées mises à la disposition des riverains.

Il y a quelques semaines j'ai assisté à une présentation à Genthod du conseiller de l'État Pierre Maudet. Au cours de sa présentation, il a exprimé le vœu que l'aéroport devienne plus ouvert et plus communicatif. En réponse à ma question, il me semble qu'il considérait que le prédécesseur de Monsieur Schneider aurait dû attacher plus d'importance à ce sujet. Ensuite, j'ai étudié les informations données par l'aéroport depuis la fin du siècle dernier.

À la fin des années 90, et jusqu'en 2001, les riverains pouvaient obtenir tous les trimestres une brochure intitulée « Environnement Info ». Des chiffres, des graphiques, des dessins et des explications, en partie obtenues des stations de mesure du bruit opéré par l'aéroport.

En 2002 il a été décidé de moderniser le système de Mesure et d'Identification Automatique du Bruit des Avions (MIABA). Selon le site Web de l'aéroport:

MIABA permet à l'AIG de suivre l'évolution de la charge sonore et de définir les mesures de prévention à prendre.

Je ne sais pas si le MIABA 2002 avait permis à l'AIG de suivre l'évolution de la charge sonore, mais entre 2002 et 2003 ni la CCLNTA ni le public n'ont eu accès aux mesures de bruit. Ce n'était qu'à partir de janvier 2004 que les membres de la CCLNTA ont commencé à recevoir chaque mois un « **Relevé des nuisances sonores** » qui, en ce qui concernait le bruit, ne contenait que des chiffres. Je crois que personne parmi les membres ne pouvait les comprendre suffisamment bien pour suivre l'évolution du bruit. Ce n'est que parce que l'ARAG les avait transformés en graphiques qu'on a pu suivre l'évolution du bruit, et se rendre compte que ce bruit augmentait. Or, ce qui est toujours écrit sur le site de l'aéroport, c'est le suivant:-

« Les mesures effectuées par MIABA confirment une tendance à la baisse des niveaux sonores malgré l'augmentation générale des activités liées au trafic aérien ».

Désolé, mais le fait que nous discutons en ce moment de l'élargissement des zones de bruit prévu par le PSIA prouve que cette dernière affirmation fut un mensonge. Et moi, je déteste les mensonges !

En réalité, ces relevés des nuisances sonores, renommés plus tard comme les relevés des **niveaux** sonores (peut-être au même moment où notre commission avait été renommée la Commission de l'Environnement : le mot « nuisance » étant à éviter à tout prix) contenaient beaucoup d'erreurs, souvent corrigés suite aux informations signalées par l'ARAG. Ce n'est qu'en 2014 que l'AIG avait effectivement admis ces erreurs à répétition, et reconnu qu'il existait des stations (la majorité) trop mal placées pour identifier et mesurer correctement le bruit des avions, et a décidé de moderniser MIABA encore une fois. J'espère vraiment que la version à venir permettra cette fois-ci aux riverains de s'informer et de recevoir des vraies réponses sur les questions de bruit et de trajectoires.

En ce qui concerne l'avenir, le rapport N°106 en juin 2016 de la COUR DES COMPTES - **AUDIT DE GESTION de la GOUVERNANCE DES PROJETS MAJEURS D'INFRASTRUCTURE DE GENÈVE AÉROPORT (GA)** - contient certaines recommandations, comme par exemple de

limiter la présence des collaborateurs de GA au sein des commissions à des invitations sur des sujets spécifiques ; les collaborateurs ne devant pas être en charge de la fixation des ordres du jour et de la rédaction des procès-verbaux, sauf situations particulières. Une telle limitation n'était

malheureusement pas le cas pendant des années : le directeur de l'aéroport qui présidait, l'ordre du jour décidé par l'aéroport et le PV écrit par l'aéroport. Pendant cette période, je considérais cette CCLNTA comme étant une commission « alibi » : j'avais souvent proposé des sujets pour discussion, mais mes emails semblaient passer directement à la poubelle électronique. Ce n'est qu'après les changements qui ont vu Monsieur Beffa entrer en poste que ma demande, souvent répétée, pour

comprendre pourquoi le nombre de mouvements nocturnes augmentait plus rapidement que les mouvements diurnes, a été prise en compte. Pourtant, même en réponse à cette demande, sous le point de l'ordre du jour « Analyse de l'évolution des mouvements nocturnes, », c'est Madame Meisser qui a fait une très belle et très détaillée présentation sur les retards des avions ! À côté de la plaque ! Un avion dont l'arrivée est planifiée à 23h sera certainement un mouvement nocturne, quel que soit son retard, ou avance, sur cet horaire.

Il me semble que nous continuons à remarquer une tendance à « dispenser la vérité avec parcimonie », pour reprendre la phrase d'un homme politique britannique accusé d'avoir menti. Par exemple, l'entretien entre Monsieur Schneider contenait l'affirmation que « **Nous avons démarré cette année le chantier de l'aile est, pour un coût de plus de 400 millions de francs** ». Or, selon le rapport de la Cour des comptes, « Le budget final retenu pour ce projet est désormais de 620 millions F dont 480 millions F pour le bâtiment en phase de réalisation – exécution de l'ouvrage ». C'est vrai que, mathématiquement, 620 millions, ou même 480 millions, est supérieur à 400 millions, mais ...

Le rapport de la Cour des comptes mentionne deux projets majeurs, Cointrin Vision et l'Aire Nord. En ce qui concerne Cointrin Vision, chiffrée à 2 milliards F, pour lequel des documents très précis existent depuis des années, la CCLNTA n'en a jamais été permis à le discuter en détail (le public non plus d'ailleurs!)

En ce qui concerne l'Aire Nord, on peut lire dans le jugement de la Cour des comptes :

L'aménagement de l'Aire Nord de l'aéroport a pour but de développer l'aviation d'affaires, notamment par la création d'un terminal VIP et la création de positions pour l'aviation générale. Les premières études de ce projet ont été initiées en 2012.

Actuellement, le budget de ce projet est estimé à un montant de 250 millions F en phase d'études préliminaires

En réalité, depuis quelques années, il y a de moins en moins de mouvements d'aviation d'affaires : en 2011 45'736 mouvements, en 2015 34'986 mouvements (-23.5%). Pour 2016 jusqu'à fin octobre il y a une diminution de 2.7%. Qui plus est, M. Schneider lui-même a reconnu que le travail en

téléconférence devrait continuer à se développer. Avec ces chiffres, la moindre des choses pour justifier 250 millions CHF serait de montrer un « business plan » !

Pour les deux projets, j'estime que l'AIG doit non seulement informer le public, mais aussi organiser de vraies consultations avec les riverains qui pourraient être touchés par les nuisances supplémentaires générées. On a mentionné, par exemple, la possibilité, critiquée par certaines personnes, de construire des bâtiments au sud de l'aéroport pour protéger les riverains. Or, pour la région de la Citadelle, il devrait y avoir un dialogue avec les habitants à cet égard: je connais bien ce quartier et la souffrance des résidents quand les pilotes, en attendant l'arrivée de leurs passagers VIP, laissent tourner les groupes auxiliaires trop longtemps. L'aéroport devrait communiquer avec ces riverains.

Il y a bien des cas où les réponses de l'AIG laissent désirer (mensonges par omission ?). Si, dès le début, on m'avait donné les vraies réponses, je n'aurais jamais passé les centaines d'heures pour créer GAME : les logiciels qui permettent à tout le monde de suivre tous les mouvements des avions à Genève aéroport.

Un exemple de non-réponse m'a été transmis suite à une question que j'ai posée il y a quelques semaines. Le samedi 24 septembre, lors de l'évènement Alternatiba à Plainpalais, pendant un quart d'heure un avion à hélices faisait des cercles au-dessus de Plainpalais et la ville. Pour comprendre pourquoi, j'ai téléphoné à l'aéroport. La dame qui a répondu n'en savait rien, mais m'a donné une adresse email pour envoyer mes observations : réponse garantie dans les trois jours (n'ayant pas trouvé mention de l'adresse sur le site de l'AIG, je l'ai oubliée !). Au lieu d'utiliser cette adresse, j'ai envoyé un email à la sous-commission trajectoires, en demandant de connaître l'identification de l'avion, son plan de vol, sa trajectoire et la raison pour avoir accepté un survol répété sur les milliers de citoyens au centre de Genève. Une semaine plus tard vient la réponse suivante :

« De par la proximité de l'aéroport, nous ne sommes – heureusement en quelque sorte – pas habitués à voir évoluer des **petits avions** au-dessus de la ville. En l'occurrence, l'avion a évolué en conformité avec la réglementation applicable. Il a évolué au-dessus des minimas (300 mètres au-dessus des zones à forte densité). S'agissant d'un vol VFR dans la zone de contrôle de l'aéroport, le pilote était en contact radio avec la tour de contrôle. »

Réponse à mes questions : zéro. En réalité il ne s'agissait pas d'un petit avion (sauf si on fait la comparaison avec un Boeing 747), mais un gros bimoteur, presque certainement un vieux DC3, qui vole sans transpondeur. Tout en étant content que les contrôleurs aériens aient le temps de s'occuper de cet aéronef, mon opinion est que Genève Aéroport, deuxième en importance de la Suisse, n'a pas à opérer comme un petit aérodrome secondaire qui s'occupe de tels vols de plaisance !

Enfin, quant à la valeur du site Web de l'aéroport comme source de renseignements essentiels et utiles, mon expérience est qu'un bon site Web permet à un visiteur d'obtenir de l'information avec un ou deux cliques, sans besoin de faire beaucoup de scrolling et sans être distrait par les images de publicité qui change plusieurs fois par minute. Ce qui manque sur le site de l'AIG, c'est l'information sur l'état actuel, y compris un « bulletin board » pour avertir les visiteurs en cas de perturbations (météo, grèves ...). Il n'est pas acceptable de penser que le fait de mettre des annonces sur le site est suffisant pour informer le public. Pour un cas récent (les vols au milieu de la nuit pour calibrer les différentes approches à l'aéroport) le fait de dire après-coup qu'il y avait un avertissement sur le site n'est pas acceptable. Au lieu de ça, on doit permettre aux gens, y compris les médias, de s'inscrire pour recevoir les emails. Moi, je reçois régulièrement des messages du CFF : pourquoi pas aussi l'AIG ?

Ce que vous fournissez ici à l'aéroport, c'est un service public. Vos activités et projets touchent des dizaines de milliers de personnes dans leur vie quotidienne. Pourtant les décisions à ces sujets sont le plus souvent prises sans consultation ni de vraie information. Votre autonomie légale ne vous exempte pas de responsabilité envers vos mandataires. A mon avis, dans le climat actuel de contestation, il incombe à cette Commission et à l'aéroport en tant que tel de s'efforcer à créer une base de vrai dialogue.

Pour terminer, je vous remercie de m'avoir accordé ces 10 minutes pour entendre mes remarques. J'espère que vous m'avez bien compris, malgré mes faiblesses en français. J'accepte volontiers à répondre, maintenant ou après la réunion, à vos remarques et critiques. J'espère que dans les réunions à venir, et en présence de Monsieur Schneider, vous aurez des discussions qui seront bénéfiques pour l'aéroport et tous les riverains.

Mike Gerard, Lundi 14 novembre 2016.