

PUBLICITE



Conseil administratif et conseil municipal : nous sommes au tiers de la législature !

Après 20 mois de cette nouvelle législature, les Vert-e-s de Versoix continuent à s'investir avec force dans leurs activités, afin de défendre une politique qui allie protection de l'environnement et du climat, engagement social, promotion des droits humains et économie durable.

Les Vert-e-s de Versoix tiennent à exprimer leurs regrets face à l'atmosphère de ce début de législature empreinte de réactions excessives, suite à des demandes d'élu.e.s pourtant pleinement légitimes.

Dans ce contexte, ils.elles réaffirment leur pleine et entière confiance en leur conseillère administrative, Madame Jolanka Tchamkerten, dont la probité est connue de tou-te-s.

Meilleure élue lors des votations d'avril 2020, Madame Jolanka Tchamkerten, actuelle maire de Versoix, met quotidiennement tout en œuvre, malgré les résistances, pour développer une commune en adéquation avec les valeurs et les idéaux des Vert-e-s.

Grâce à son engagement, elle a notamment obtenu la mise en route d'un plan climat pour la ville de Versoix dans une démarche innovante et relativement rare au niveau communal suisse. De plus, elle a relancé le plan de mobilité pour les membres de l'administration communale, délaissé ces dernières années.

Par ailleurs, souhaitant une commune proche de ses habitant-e-s, les élu-e-s Vert-e-s se battent aussi pour que les projets développés par la mairie intègrent systématiquement l'avis des personnes ou des associations concernées.



Mme Jolanka Tchamkerten
Maire de Versoix

Les défis et les engagements des Vert-e-s de Versoix vous touchent ? Les thématiques ou les positions des Vert-e-s de Versoix vous questionnent ?

Vous souhaitez participer ou soutenir les actions des Vert-e-s de Versoix ?

Nous vous invitons à venir nous rencontrer, nous questionner ou vous engager : rendez-vous sur <https://verts-versoix.ch/> ou lors de nos différentes manifestations !

Des nouvelles valeurs pour le bruit des avions



Le rapport, qu'on a attendu pendant quelques années, est bien celui de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) : il concerne une modification proposée des valeurs limites pour le bruit.

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-86339.html>
Valeurs limites pour le bruit du trafic routier, ferroviaire et aérien. Selon ce rapport cette commission recommande d'adapter les valeurs limites pour tous ces bruits. En particulier, on propose « Des valeurs limites plus strictes, notamment pour le bruit du trafic ferroviaire et aérien ».

Ensuite, on peut lire que « Selon la recommandation de la CFLB, le bruit du trafic aérien devrait être évalué plus sévèrement que jusqu'à présent, tant le jour que la nuit, concrètement de 6 dB le jour, ou - selon l'heure de la nuit - de 1 à 3 dB la nuit. La raison de ce durcissement est due au fait que, depuis plusieurs décennies, les gens se sentent de plus en plus gênés par le bruit des trains et des avions. »

Le rapport, long de 131 pages, se trouve sur le lien <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/69480.pdf>

De manière générale, ce rapport est bienvenu. Il semble qu'on veuille harmoniser les limites du bruit routier, rail et aviation en évaluant une seule mesure qui

s'appelle Lden (en anglais day, evening et night : jour, soir et nuit), comme c'est fait depuis longtemps dans les autres pays de l'Europe), avec une « correction » de respectivement +5 dB et +10 dB pour le soir et la nuit.

Or, alors que l'Europe divise les 24 heures en 12 heures jour, 4 heures soir et 8 heures nuit, la CFLB proposée de redéfinir les trois périodes comme 7h-19h jour, 19h-23h soir et 23h-7h nuit). Cette proposition est basée sur le fait que, selon la commission, les périodes de jour et de nuit doivent être définies en fonction des habitudes de sommeil de la population. C'est aussi ce qu'exige l'arrêt du Tribunal fédéral sur les approches matinales par le sud de l'aéroport de Zurich, qui considère que l'actuel découpage jour-nuit (début de la nuit à 22h, fin de la nuit à 6h) ne protège pas suffisamment le sommeil de la population entre 6 h et 7 h.

En réalité, le même raisonnement s'applique à Genève, puisque chaque matin entre 6h et 7h, nous subissons les atterrissages des vols de fret et une flottille de décollages des compagnies low-cost vers des destinations en majorité de loisirs. Néanmoins, on ne doit pas oublier que la fermeture normale de Genève aéroport (minuit) est une heure plus tard qu'à Zurich. La CFLB est consciente qu'en ce qui concerne l'aviation, les courbes de « bruit admissible » sont actuellement différentes: une courbe jour de 6h à 22h, une courbe nuit-

1 de 22h à 23h et une courbe nuit-2 de 23h à minuit de 23h à minuit, mais en y ajoutant les bruits des avions entre minuit et 5 h. La première courbe jour sera effectivement coupée en deux : une courbe «matin» de 6h à 7h et une courbe jour de 7h à 22h. Cette courbe « matin » pourrait être très intéressante ici à Genève, et on peut imaginer les « discussions » intenses pour établir le « bruit acceptable ».

Il est évident que les discussions sur ces valeurs de bruit vont continuer longtemps.

Entretemps, ce qui est prévu par nos autorités est une reprise de l'aviation, mais avec l'intégration des avions moins bruyants et moins polluants, menant vers des courbes de bruit en 2030 revenues aux valeurs du début du siècle. Espérons-le !

Pour la petite histoire, voici l'annonce sur le site Web de notre aéroport en ce qui concerne leur station de mesure du bruit ici à Versoix :

Suite à l'installation de panneaux solaires sur le toit, le microphone a été mis hors service depuis le 1er décembre 2018. Le microphone sera déplacé de 25 mètres par rapport à sa position historique pour ne pas créer d'ombre sur les panneaux solaires. L'explication pour ce délai d'attente pour la remise en place de ce micro : Le Covid !

À l'évidence, mesurer le bruit de l'aviation à Versoix n'intéresse pas du tout l'aéroport.

Mike Sèrard

Fin de pandémie...quelle reprise du trafic aérien?

La prise de conscience des conséquences climatiques avait fait un bond extraordinaire ces dernières années. L'accord de Paris issu de la COP 21 en décembre 2015 a confirmé l'urgence planétaire d'une diminution drastique des émissions de gaz à effet de serre. Le phénomène s'étend aux économies d'énergies, à la lutte contre les nuisances ! Le transfert de technologies est en marche et fait son chemin. Dans cet esprit, à Genève, les citoyens et citoyennes ont accepté l'initiative 163 pour un aéroport urbain respectueux des habitants et de l'environnement le 24 nov. 2019, avec un score sans appel de 54%.

En mars 2020, le Covid-19 a paralysé une partie de l'économie et cloué au sol une bonne moitié du trafic aérien. C'est alors que nous avons vécu durant 18 mois une période « idéale » par rapport aux nuisances sonores.

Le rapport annuel 2020 de Genève-Aéroport montre que le nombre de mouvements a doublé entre 1985 et 2012 pour se stabiliser à ce niveau jusqu'en 2019 (env. 510 mouvements/ jour) avant de retomber (-53,6%) au niveau de 1985 (env. 235 mvts/ jour en moyenne) durant l'année 2020 puis remonter à 293 mvts/ jour en 2021, et à 415 mvts/ jour depuis le début de 2022. La reprise est donc en route pour Genève-Aéroport qui pilote toujours sur le mode « répondre à la demande » Les vendredi 12 et samedi 19 février 2022, départs et retours des vacances, on a compté respectivement 657 et 672 mouvements ces jours-là ! Un triste record pour les riverains avec, en moyenne, un mouvement chaque minute



et demie durant 18h. C'est dire que la reprise du trafic risque de s'envoler ! (voir le graphique)

Le 28 janvier dernier, le Grand Conseil a adopté la révision de la Loi sur l'Aéroport international de Genève (PL 12879), conséquence de l'IN 163, par 80 oui, 6 non et 5 abstentions. Cette mouture concrétise la volonté d'associer le Grand Conseil à la gouvernance de l'AIG notamment à travers le plan d'affaires et la convention d'objectifs, ainsi que par une représentation accrue des communes riveraines (et des milieux économiques) au sein de la « Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire » (CCAIPA) qui remplacera l'ancienne « Commission consultative pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien » (CCLNTA). Ce changement de nom pourrait inquiéter les riverains !

Fait nouveau publié dans Tout l'Immobilier (14-20 fév. 2022 p.8-9) par la plume de Julie Müller, sous le titre « Tous fronts unis pour soutenir l'Aéroport »: une toute nouvelle « Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante » (AERIA+), vient d'être fondée par les milieux économiques (CCI, la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie, la FER, la Fondation pour Genève, le Centre patronal et le Groupement des entreprises multinationales) pour représenter les entreprises qui souhaitent bénéficier

d'une desserte aérienne de qualité, indépendamment de leur secteur d'activité et dans l'intérêt général de l'économie romande. L'AERIA+ - inquiétée par les pertes «covidiennes» et le prêt de l'Etat de 220 millions à Genève-Aéroport ainsi que par les questions de gestion politique (IN 163) qui perturbent l'écosystème aéroportuaire genevois et ... sèment le doute sur la pérennité de Genève-Aéroport en tant qu'établissement public autonome - veut participer aux débats publics et apporter la voix des entreprises auprès de la population et des autorités! <https://www.immobilier.ch/actualite-magazinesle-pape>

De leur côté, la CARPE, l'ATCR-AIG (communes), et l'ARAG s'activent pour défendre la population et l'environnement et veiller à promouvoir les aspects climatiques et la limitation des nuisances pour les habitants et riverains de cet aéroport urbain, qui ne peut plus croître tous azimuts et doit fixer ses priorités. <http://www.carpe.ch>

Sous le titre : « Aéroport, quelle reprise du trafic aérien ? » des soirées d'informations publiques seront proposées prochainement par la CARPE aux riverains, dont une à Versoix le 17 mai 2022 à 19h à l'Aula des Colombières. Réservez déjà cette date !

Berrie Dupanloup