



GENEVE: l'aide aux riverains français est arrivée!

L'aéroport international s'est engagé à financer l'insonorisation des habitations de Ferney-Voltaire, commune française riveraine de la plateforme

L'aéroport international de Genève (AIG) a ceci de particulier que sa piste principale se situe à deux cents mètres à peine de la frontière française. Du côté français, Ferney-Voltaire (Ain), localité du Pays de Gex redessinée au XVIII^e siècle par Voltaire, est la seule commune limitrophe de l'aéroport. Or, elle est aux premières loges: comme enclavé entre le massif du Jura et le canton de Genève, le territoire de la commune forme une encoche dans l'emprise même de la plateforme aéroportuaire; les premières habitations se trouvent à quatre cents mètres à peine de sa longue piste bétonnée. Laquelle, aux heures de pointe, peut accueillir jusque 38 mouvements d'avions à l'heure. En 2010, l'AIG a totalisé 177 000 mouvements (atterrissages et décollages confondus), soit un

trafic comparable à celui de l'aéroport Nice-Côte-d'Azur, le troisième aéroport français pour le nombre de mouvements commerciaux. Avec un trafic d'une telle ampleur, l'AIG eût été un aéroport français – ou Ferney-Voltaire une commune Suisse –, les Ferneyiens auraient bénéficié d'une aide financière pour l'insonorisation de leurs habitations. Malheureusement, jusqu'ici, la rigoureuse logique administrative l'avait emporté sur le bon sens. En dépit de cette indubitable évidence géographique, les habitants de la commune n'avaient bénéficié d'aucune subvention, fût-elle française ou suisse. Heureusement, la volonté conjugée des autorités françaises et de l'aéroport a fini par surmonter la complexité juridique du dossier. En octobre 2009, l'AIG et la commune de Ferney-Voltaire ont signé une

convention de coopération. Résultat: l'aéroport s'engage à financer l'isolation acoustique des logements de Ferney-Voltaire exposés au bruit de l'aéroport. Quelque 830 logements sont potentiellement concernés. En mars 2011, la réalisation des premiers diagnostics acoustiques marquait l'ouverture du chantier de l'insonorisation à Ferney-Voltaire.

Surtaxe bruit et valeurs d'alarme

En Suisse, l'insonorisation au voisinage des aéroports est financée par une taxe environnementale prélevée auprès des compagnies aériennes. Dans le principe, une « surtaxe bruit », fonction de l'empreinte sonore de chaque type d'aéronef, est appliquée aux compagnies qui opèrent avec des appareils anciens, généralement plus bruyants que les appareils modernes. L'objectif est double: alimenter le fonds d'aide tout en encourageant les compagnies à renouveler leur flotte. Afin de conserver le caractère incitatif de cette mesure, les critères de performance acoustique des aéronefs sont réévalués périodiquement. L'aide à l'amélioration acoustique bénéficie en premier lieu – et avec une prise en charge de la totalité du coût des travaux – aux locaux à usage sensible au bruit dont l'exposition dépasse une valeur limite appelée « valeur d'alarme » (VA, dont le contour correspond grosso modo à celui de la zone B du PEB français); dans un deuxième temps, sont traités les bâtiments de moindre exposition (VA moins 1 décibel, VA moins 2 décibels, soit la zone C du PEB).

Double égalité de traitement

Cette coopération transfrontalière a été pensée dans un double souci d'égalité de traitement. Ainsi, les riverains suisses et français de l'aéroport de Genève sont soumis aux mêmes critères; mais en même temps, les mesures s'inspirent fortement de celles dont bénéficient les riverains





Transports [Avions]



campagne de travaux intéressera les autres constructions éligibles, soit 730 logements environ. En commun accord avec l'aéroport, la mairie de Ferney-Voltaire a créé un poste de chargée de mission « insonorisation » dédié à cette opération. Florence Ducret, qui a ainsi la responsabilité de la bonne marche du dispositif,

est bien consciente des enjeux : « Pour l'insonorisation à Ferney-Voltaire, l'Aéroport international de Genève mobilise un budget conséquent. C'est dire si l'opération se doit d'être exemplaire ». Au terme d'un appel d'offres, l'expertise acoustique a été confiée au bureau d'études Espace 9. Ses missions sur ce programme : établir le diagnostic acoustique initial et les préconisations de travaux, assister les propriétaires lors de la consultation des entreprises, valider les devis et vérifier la conformité des travaux. Roland Gaven, le gérant d'Espace 9, pointe une différence de taille avec le dispositif français : l'absence de plafonnement du montant des travaux. Dès lors, est-il prévu de dilapider la manne genevoise sans se soucier de son bon usage ? Assurément non.

Le pari ? Laisser la libre concurrence jouer son effet de modération des prix. Qui plus est, les entreprises se verront imposer un cadre. Elles devront notamment répondre à un lot complet, associant les menuiseries extérieures et la ventilation. Pour Roland Gaven, « l'interlocuteur unique est un gage de cohérence des interventions ». Le coût moyen des travaux par logement est estimé à 8 000 euros. Rendez-vous est pris dans quelques années pour un bilan de ce modèle de gestion inédit dans le paysage français de l'aide à l'insonorisation autour des aéroports. ■

Un programme qui se veut exemplaire

L'opération a été planifiée sur cinq ans. Dans une première phase, programmée pour 2011, seront traités les logements de la zone VA, soit une dizaine de pavillons et une centaine de logements collectifs. Dès 2012, une deuxième

COLLOQUE

Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?



L'association « Ville et aéroport » tiendra son colloque annuel lundi 26 septembre 2011, à l'Assemblée Nationale.

Il sera question de la politique aéroportuaire en France :

- Quelle définition ?
- Quelle évaluation depuis le milieu des années 1990 en Ile-de-France et en Province ?
- Quelles propositions pour une politique aéroportuaire à mettre en œuvre après l'échéance électorale de 2012 ?
- Faut-il continuer de développer les aéroports existants hors de toute contrainte environnementale ou favoriser une approche équilibrée avec la création de réseaux aéroportuaires ou de nouvelles infrastructures dédiées ?

Cette journée se déclinera autour de trois tables rondes et permettra de confronter les points de vue des différents acteurs du transport aérien (gestionnaires, compagnies aériennes, Etat, ACNUSA, Elus, associations de riverains, universitaire, etc.).

La finalité du colloque 2011 sera la rédaction d'un cahier d'acteurs intitulé « Propositions pour une politique aéroportuaire en France après 2012 » qui sera transmis aux candidats à l'élection présidentielle au cours de l'automne 2011.