

Procès-verbal de la séance du 30 juin 2004 à l'AIG

Présents :

Mmes	Diane NECKER	ATCR-AIG, commune de Satigny
	Ursula VIDAL	ATCR-AIG, commune de Nernier
MM.	Jean-Pierre JOBIN	AIG
	Marc MOUNIER	AIG
	Umbert POCECCO	AIG
	Georges ZUFFEREY	ATCR-AIG, commune de Vernier
	William MUHLEMANN	ATCR-AIG, commune de Tannay
	Guy MAURIN	ATCR-AIG, commune de Prévessin-Moëns
	Marcos WEIL	ATCR-AIG, secrétariat technique
Excusés :	Patrick MALEK-ASGHAR	ATCR-AIG, commune de Versoix
Distribution :	Présents + membres du comité directeur ATCR-AIG	

1. Etat d'avancement des travaux du groupe "aviation légère"

M. JOBIN informe que ce groupe de travail, issu de la Commission mixte franco-suisse, s'est réuni le 21 janvier 2004 (séance constitutive) et le 5 mai. Un rapport provisoire sera présenté au groupe faitier le 7 septembre 2004.

M. MAURIN fait part de la lettre du préfet de l'Ain du 26.04.04 rappelant que lors de la Commission mixte franco-suisse du 30.10.2003 celui-ci avait demandé la fermeture de la piste B. M. MAURIN regrette que le Groupe de travail "aviation légère" ait évacué cette question.

M. JOBIN précise que la fermeture de la piste B ne signifie pas l'arrêt de l'aviation légère, les avions pouvant également utiliser la piste principale.

M. ZUFFEREY estime que l'aviation commerciale étant prioritaire, l'aviation légère serait alors fortement diminuée.

2. Etat d'avancement de la l'expertise concernant la mixité entre aviation légère et aviation lourde

M. JOBIN informe que l'AIG a établi un cahier des charges et lancé un appel d'offres auprès de 6 bureaux européens. Trois ont été reçues et sont en cours d'évaluation. Le choix du mandataire se fera dans le courant de l'été et il faudra compter 2 à 3 mois pour mener l'étude.

M. MAURIN demande s'il est possible d'obtenir une copie du cahier des charges. M. JOBIN considère que celui-ci n'a pas à être communiqué.

3. Etat d'avancement des travaux de la Commission de l'Economie

M. JOBIN informe que les amendements aux projets de lois sont en cours de discussion entre M. LAMPRECHT et le Département des Finances, notamment pour régler la question du transfert des actifs immobiliers, car les statuts actuels de l'AIG ne sont pas conformes aux normes IFRS.

L'objectif de M. LAMPRECHT est d'avoir les débats parlementaires cet automne pour que le nouveau statut entre en vigueur au 1^{er} janvier 2005.

4. Prochaine séance de la Commission mixte franco-suisse

M. JOBIN informe que la date n'a pas encore été fixée, mais devrait se situer en octobre.

5. Trajectoire des avions

M. ZUFFEREY fait part de nombreuses plaintes dont l'ATCR a eu connaissance concernant la trajectoire des avions et des hélicoptères : une association d'habitants du ch. du Québec a écrit à ce sujet à l'OFAC, la commune de Chevry a écrit à M^e Mounier et cette question a été soulevée par de nombreux membres lors de la dernière Assemblée générale.

M. POCECCO rappelle que cette problématique a déjà été traitée par un groupe de travail "trajectoires" et avait abouti à l'interdiction de certaines manœuvres (virage à droite).

M. MUHLEMANN constate que les trajectoires d'atterrissage ne posent pas de problème particulier. Par contre, au décollage, le fuseau est très large et certains avions volent très bas et sont très bruyants.

M. POCECCO explique que la procédure de décollage est régie par certains critères et paramètres qui déterminent l'altitude pour tourner et l'inclinaison du virage. Le respect de ces paramètres peut toutefois varier selon les vents et les performances des avions. En tout état de cause, il n'y aurait qu'un faible pourcentage d'avions qui ne respecteraient pas ces critères.

M. JOBIN précise que dès que les avions ont atteint la hauteur de sécurité, ils cherchent au plus vite leur destination afin de raccourcir les vols et économiser du carburant.

Mme VIDAL demande si les avions ne pourraient pas avoir une trajectoire plus à l'intérieur du lac, pour ne pas survoler Nernier.

M. JOBIN rappelle qu'une expertise avait été effectuée et avait conclu qu'en l'état actuel des techniques de radio-guidage, il n'était pas possible de modifier cette trajectoire pour des raisons de sécurité.

L'AIG transmettra à l'ATCR-AIG le plan des axes, la carte des trajectoires et le rapport du groupe de travail "trajectoires".

6. Procédure de traitement des plaintes

M. JOBIN explique qu'à l'intérieur de l'espace aérien de l'aéroport, c'est l'AIG qui a la compétence de surveillance et de respect des trajectoires. Toute anomalie à l'intérieur de ce volume est signalée à l'AIG qui examine le cas et détermine s'il y a infraction ou non. Lorsqu'une infraction est établie, celle-ci est transmise à l'OFAC qui mène une enquête préliminaire puis le cas échéant une enquête pénale. L'OFAC ne peut toutefois pas sanctionner les aéronefs étrangers.

M. POCECCO précise la procédure suivie à l'AIG : lorsqu'il reçoit une plainte, il l'analyse pour vérifier s'il y a eu déviation de trajectoire. Si c'est le cas, il contacte Skyguide pour déterminer si la déviation a été ordonnée par les contrôleurs aériens ou non. Avant de transmettre la plainte à l'OFAC, M. POCECCO prend directement contact avec le pilote afin qu'il s'explique.

M. ZUFFEREY suggère qu'une information concernant cette problématique soit faite dans le prochain bulletin d'informations de l'AIG.

7. Etat d'avancement du PEB (plan d'exposition au bruit)

M. MOUNIER explique que l'AIG ne figure pas dans la législation française des aéroports soumis à l'établissement d'un PEB. Une modification de cette législation est donc en cours : la DGAC doit proposer au ministre d'inclure l'AIG dans la liste des aéroports soumis à un PEB

M. MUHLEMANN demande s'il existe un cadastre du bruit des avions pour la Suisse.

M. MOUNIER l'informe que les courbes de bruit ont été définies. Elles n'ont pas de valeur de cadastre, mais ont été admises comme base pour le concept d'insonorisation et pour la délivrance des autorisations de construire.

8. Vision de l'AIG par rapport au projet du Rectangle d'Or

En préambule M. MAURIN précise que des réunions d'information publique ont été faites dans les communes. Celles-ci devraient maintenant délibérer sur la nature de la structure porteuse. Il est question de créer un Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) plutôt qu'une Société Anonyme d'Economie Mixte (SAEML).

M. JOBIN précise que l'AIG est au cœur du projet, mais n'en est pas le moteur. Ce sont les urbanistes qui, lors de la première étude ont approché l'AIG pour savoir ce qui pourrait être fait du côté Jura des pistes. Dans ce cadre l'AIG a imaginé que des activités qui étaient à l'étroit sur le site pourraient profiter de cette opportunité (intégrateurs, maintenance aéronautique, par exemple). Toutefois, l'AIG a toujours considéré que le périmètre actuel était immuable tant pour des raisons physiques que politiques. Dès lors, il n'y a jamais eu de projet d'extension de l'aéroport.

M. MAURIN demande si le bétonnage de la piste B est prévu et si l'abattage des arbres est en relation avec une utilisation accrue de cette piste.

M. JOBIN rappelle que la piste B existe en droit suisse, mais n'est pas reconnue par la France car elle ne figure pas dans la convention de 1956. Les abattages ne sont absolument pas liés à la piste B. Il n'y a actuellement pas de projet de bétonner cette piste, mais l'AIG ne veut pas se priver de la possibilité d'utiliser une infrastructure de 1'000 mètres dans un espace aussi restreint que l'aéroport. A l'avenir, il pourrait donc être intéressant de la revêtir, mais cela dépendra des possibilités politiques et économiques et fera l'objet de procédures d'approbation des plans (équivalent des autorisations de construire dans le périmètre aéroportuaire). Par ailleurs, cette piste étant située à 250 mètres de l'axe de la piste principale, son usage est limité par les normes de sécurité à l'aviation légère exclusivement.

9. Suivi de l'étude d'impact

M. MOUNIER rappelle les principales charges énoncées dans le rapport d'impact lié au renouvellement de la concession :

- Etablir un concept d'insonorisation : celui-ci a été réalisé
- Etablir chaque année le calcul de la charge sonore totale : l'OFAC a dispensé l'AIG pour l'année 2001-2002 car il n'y avait pas de croissance. Pour 2003, l'EMPA a été mandatée et son rapport est attendu pour le 1^{er} octobre 2004.
- Eaux et pêche : l'AIG a l'obligation d'établir un PGEE. Les appels d'offres ont été lancés et un groupement sélectionné. Les travaux vont débuter prochainement.

- Surveiller la charge en NO₂ : l'AIG a mis en place 16 capteurs passifs dans le site et les environs pour surveiller l'évolution de la pollution de l'air.
- Pollution de l'air due au trafic routier induit. Dans le cadre de la promotion de la mobilité douce, plusieurs mesures ont été prises : libre circulation des employés en bus dans l'axe de l'aéroport; subvention des abonnements TPG; mise en place de navettes complémentaires; augmentation des tarifs des parkings pour qu'ils soient plus chers que l'abonnement subventionné.

M. WEIL relève que dans le rapport d'impact, certaines prévisions semblent être totalement dépassées. Ainsi, il est fait mention de prévisions de 147'000 mouvements (trafic de ligne et charters) pour 2020, alors qu'actuellement on est déjà à 162'000 mouvements, soit 10 % de plus que ce qui était prévu pour 2020.

M. MOUNIER explique que les données ne sont pas comparables et propose d'organiser une séance avec M. WEIL pour clarifier ces questions.

10.Site internet

L'ATCR souhaite que sur le site de l'AIG il y ait un lien avec le site de l'ATCR-AIG (la réciproque étant prévue).

La Direction de l'AIG va examiner la question et donnera sa réponse ultérieurement.

11.Divers

M. ZUFFEREY revient sur l'article dont il avait fait mention lors de la dernière séance et relatant des procédures d'atterrissage permettant de diminuer les charges sonores.

M. MOUNIER a demandé à Skyguide si la "continuous descent approach" était envisageable à Genève et il lui a été répondu que l'espace aérien d'attente était trop restreint et que par conséquent cette procédure ne pouvait pas être appliquée à l'AIG.

Pour l'ATCR - AIG

Marcos WEIL
Secrétaire

Genève le 14 juillet 2004