

Procès-verbal de la séance du 30 avril 2008 avec la direction de l'AIG

Lieu : AIG, aérogare passagers, salle de conférence I

Présents :

MM.	R. DEILLON	AIG, Directeur général
	M. MOUNIER	AIG, Environnement et affaires juridiques
Mmes	F. LE SOURD	Commune de Prévessin-Moëns
	E. FATTON	Commune de Collex-Bossy
MM.	Y. ROCHAT	Commune de Vernier, Président
	Ph. POGET	Commune de Satigny
	M. WEIL	Urbaplan, secrétariat technique

Excusés

MM.	P. SIMON	Commune de Tannay
	F. MEYLAN	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Président
	J.-M. RUFFIN	Commune de Nernier

Ordre du jour

1. Présentation des nouveaux membres du Comité directeur
2. Approbation du PV de la séance du 21 novembre 2007
3. Travaux du GTAL : avancement dans la mise en œuvre des mesures
4. Evolution des vols de nuit
5. Avenir de la piste en herbe
6. Opposition de l'AIG aux plans d'attribution des degrés de sensibilité
7. Prochaine séance de la Commission mixte franco-suisse
8. Information par l'ATCR sur sa prise de position sur les rapports des experts dans le cadre de la procédure CRINEN
9. Divers
10. Prochaine séance

1. Présentation des nouveaux membres du Comité directeur

M. Yvan ROCHAT informe sur la nouvelle composition du Comité directeur suite aux élections dans les communes françaises :

- Mme F. LE SOURD, adjointe de la commune de Prévessin-Moëns remplace M. Guy MAURIN,
- M. F. MEYLAN, maire de Ferney-Voltaire remplace Mme J. TRUCHET,
- M. J.-M. RUFFIN, adjoint de la commune de Nernier, remplace Mme VIDAL.

2. Approbation du PV de la séance du 21 novembre 2007

Le PV est approuvé. Il est retransmis en copie.

3. Travaux du GTAL

M. MOUNIER informe que la question des hélicoptères est traitée en marge du GTAL, avec l'OFAC et les communes. Un monitoring des mesures et une évaluation de la saison d'hiver sont en cours. Un premier bilan fait apparaître une amélioration de la situation. Parmi les 10 mesures prévues, on peut relever :

- l'amélioration du contournement du Grand-Saconnex,
- l'élévation de la hauteur de vol (un relevé des infractions est fait et un contact est pris avec les pilotes).

Concernant les autres mesures touchant l'aviation légère, l'AIG devra présenter un rapport à l'OFAC pour fin 2008. La mise au point des mesures nécessite encore du travail, notamment pour mieux faire respecter la volte.

4. Evolution des vols de nuit

M. MOUNIER donne les informations suivantes :

- En 2007, il y a eu 8'796 vols (dont 1'597 décollages) entre 22h00 et 6h00, soit une augmentation de + 27.3% par rapport à 2006. L'augmentation totale des vols entre 2006 et 2007 représente quant à elle + 8.6 %.
- La majorité des vols se situe entre 22h00 et 23h00.
- Entre 24h00 et 6h00, il y a eu 256 vols, dont 175 entre 00h00 et 00h30.
- La progression du trafic aérien s'est reportée en partie sur les heures nocturnes. Dès lors, l'AIG a mis en place des restrictions supplémentaires entrées en force dès avril 2008 :
 - surtaxe pour décollage après 22h00
 - interdiction des avions du chapitre II entre 22h00 et 6h00
 - surtaxe sur les turbopropulseurs
- Des restrictions supplémentaires vont dépendre de la décision de l'OFAC.

M. ROCHAT demande comment est calculée la surtaxe.

M. MOUNIER répond qu'elle est discutée avec la CCLNTA. Elle est progressive selon l'heure et la performance acoustique. Au maximum elle atteint CHF 9'000.- La base de calcul est la même que celle pratiquée à Zurich.

M. DEILLON précise que l'AIG est préoccupé par la forte progression des vols nocturnes. Il explique que les mouvements n'augmentent pas de manière régulière, mais par seuils. De plus, Genève n'étant pas un hub, le départ des passagers se fait plus tôt et leur arrivée plus tard, car ils doivent rejoindre et revenir des hubs pour accéder aux vols longs courriers. Il relève également que les compagnies renouvellent leur flotte et abandonnent les avions les plus bruyants.

M. ROCHAT demande quelle est la limite au développement de l'aéroport.

M. DEILLON : la capacité de la piste est limitée et il n'y a pas de place dans le périmètre actuel pour construire une 2^{ème} piste. Le périmètre de l'AIG ne changera pas, car le

territoire autour est déjà trop occupé par des constructions. En 1968 il existait un projet de 2^{ème} piste avec un 2^{ème} terminal. Cela n'est plus d'actualité.

La capacité maximale de la piste est de 40 mouvements/heure. Cette capacité est atteinte certains samedis d'hiver. Donc théoriquement, si cette capacité maximale était exploitée toute l'année, l'AIG pourrait accueillir 230 à 250'000 mouvements.

Certains aménagements pourraient être faits pour augmenter la capacité à 42-43 mouvements/heure qui peuvent permettre de répondre à des pointes, mais ne sont pas destinés à être exploités toute la journée.

En avril 2008, l'augmentation des passagers a été de 10% et celle des vols de 3.5%. M. DEILLON relève par ailleurs le manque d'effectifs de Skyguide qui limite également la capacité de l'aéroport.

M. ROCHAT demande quelle est la philosophie concernant les surtaxes. S'agit-il d'alimenter un fonds ou bien de dissuader les vols ?

M. DEILLON répond que la volonté est de dissuader les vols d'avions les plus bruyants après 22h00.

M. ROCHAT demande s'il y a un dispositif d'évaluation des effets de la surtaxe.

M. DEILLON répond que l'argent encaissé constitue un indicateur. Une évaluation plus complète sera faite après une année. Il relève également des effets sur le renouvellement des flottes. Ainsi, Iberia ne vient plus à Genève avec des MD80, mais avec des airbus.

M. DEILLON précise également que :

- Il n'y a pas de surtaxe pour les vols d'Etat en raison d'un accord entre Etats.
- L'AIG refuse les autorisations pour les vols d'Etat après minuit, mais que c'est le département de Mme Calmy-Rey qui décide.
- Que les vols privés sont interdits après 22h00.
- Que la surtaxe ne s'applique qu'au décollage, et pas à l'atterrissage.

A fin mars 2008, il y a eu 2'317 mouvements nocturnes (1'860 atterrissages et 457 décollages), soit une augmentation de + 24.5% par rapport à la même période en 2007. Les mouvements après minuit représentent 51 mouvements, dont 30 entre 00h00 et 00h30.

5. Avenir de la piste en herbe

M. DEILLON précise que le rapport sur la compatibilité entre l'aviation légère et l'aviation lourde (rapport NLR) a conclu que l'AIG pouvait continuer à exploiter la piste en herbe. Aucun délai n'a été fixé pour la supprimer. Toutefois, le rapport met en évidence qu'à l'horizon 2020, du fait de l'augmentation de l'aviation en général, la présence de l'aviation légère dans la CTR pourrait être remise en question.

6. Opposition de l'AIG au plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit

M. MOUNIER explique que les plans d'attribution des degrés de sensibilité pour les communes riveraines de l'AIG ont été établis sur la base de l'affectation de la zone, sans tenir compte de la présence de l'AIG. Par contre les plans tiennent compte de la présence de routes bruyantes et prévoient des déclassements le long de celles-ci. Mais aucun déclassement n'a été prévu en raison de la présence de l'aéroport. Ces plans ont été établis par l'Etat, sans concertation avec l'AIG.

Le 1^{er} motif d'opposition tient au fait que l'AIG considère qu'il y a inégalité de traitement entre les infrastructures routières et aéroportuaires.

Le 2^{ème} motif est que l'AIG a considéré que l'affectation des terrains n'était pas conforme à l'aménagement du territoire. Certains terrains sont en zone à bâtir, mais de fait sont inconstructibles selon le droit fédéral. Ils pourraient faire l'objet de demandes d'indemnisation pour expropriation matérielle.

Le 3^{ème} motif tient au programme d'insonorisation que mène l'AIG et qui est dépendant du degré de sensibilité.

Enfin, le 4^{ème} motif est que la législation pourrait évoluer.

M. ROCHAT relève que les degrés de sensibilité ne vont pas augmenter le potentiel de densification, surtout avec des DS II.

M. MOUNIER répond que le problème se pose surtout pour les terrains déjà bâtis.

M. ROCHAT aimerait connaître la situation sur Vernier.

M. MOUNIER répond que les plans ont été transmis aux membres de la Commission consultative de lutte contre les nuisances.

Mme LE SOURD demande qui est membre de la commission.

M. DEILLON répond qu'il s'agit d'une commission paritaire dont la composition est fixée dans la loi sur l'AIG.

7. Prochaine séance de la Commission mixte franco-suisse

M. DEILLON explique que la date initialement prévue a été annulée. L'OFAC et la DGAC doivent se mettre d'accord pour trouver une nouvelle date.

8. Prise de position de l'ATCR sur les rapports des experts dans le cadre de la procédure CRINEN

MM. ROCHAT et POGET résument les principales conclusions de la prise de position de l'ATCR-AIG :

- L'analyse coût/bénéfice est déséquilibrée et tendancieuse : les conséquences économiques et financières sont chiffrées en millions, alors que les aspects sociaux et de santé publique ne sont pas documentés.

- Les projets de surtaxe ne sont pas détaillés, alors que celles-ci devraient être conçues pour être dissuasives.
- Les données de trafic doivent être réactualisées, la réalité postérieure à l'étude d'impact ayant largement dépassé les prévisions.
- L'évaluation économique n'a pas pris en compte la diminution de la valeur des biens immobiliers.

9. Divers

M. POGET demande des informations concernant les dispositifs prévus pour l'euro 2008.

M. DEILLON répond que le Conseil fédéral a approuvé des dérogations pour les 2 soirs de match à Genève. Pendant la durée de la manifestation, 20 vols supplémentaires sont autorisés jusqu'à 2h00 du matin.

M. ROCHAT souhaite avoir une carte indiquant les trajectoires KONIL.

M. MOUNIER transmettra la carte.

10. Prochaine séance

La prochaine séance est fixée au mercredi 20 novembre à 17h00 et sera suivie d'un repas.

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève le 23 mars 2009