

**Procès-verbal de la séance du 4 mai 2009 avec la direction de l'AIG**

**Lieu :** AIG, aérogare passagers, salle de conférence I

**Présents :**

MM.	R. DEILLON (RD)	AIG, Directeur général
	M. MOUNIER (MM)	AIG, Environnement et affaires juridiques
Mme	F. LE SOURD (FLS)	Commune de Prévessin-Moëns
MM.	Ph. POGET (PhP)	Commune de Satigny
	F. MEYLAN (FM)	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Président
	M. WEIL (MW)	Urbaplan, secrétariat technique

**Excusés**

Mme	E. FATTON	Commune de Collex-Bossy
	Y. ROCHAT	Commune de Vernier, Président
MM.	P. SIMON	Commune de Tannay
	J.-M. RUFFIN	Commune de Nernier

---

**Ordre du jour**

1. Approbation du PV de la séance du 20 novembre 2008
2. Travaux du GTAL : avancement dans la mise en oeuvre des mesures et suivi
3. Evolution des vols de nuit et évaluation des effets de la surtaxe
4. Dossier CRINEN : état d'avancement de la procédure
5. Prochaine séance de la Commission franco-suisse : date, ordre du jour
6. Divers
7. Prochaine séance

**1. Approbation du PV de la séance du 20 novembre 2008**

Le PV est approuvé.

**2. Travaux du GTAL : avancement dans la mise en oeuvre des mesures et suivi**

MM : le rapport a été transmis à l'OFAC à fin 2008. Il devrait être soumis à la Commission mixte franco-suisse.

La suite à donner au rapport pourrait porter sur :

- La surveillance de la trajectoire des petits aéronefs.
- La discussion sur l'application d'une surtaxe modulée à l'aviation légère.

MM rappelle qu'un recours a été déposé contre l'instauration d'un PPR Hélicoptère visant à limiter le nombre de vols d'hélicoptère. Ce recours a un effet suspensif. L'AIG a demandé la levée de l'effet suspensif, mais cela a été refusé par le Tribunal administratif fédéral (TAF).

Le TAF doit encore se prononcer sur l'effet suspensif (mais c'est trop tard) et sur le fond : un aéroport peut-il limiter le nombre de vols pour limiter les nuisances en dehors

de la CTR ? Il est relevé que le nombre de vols d'hélicoptère a fortement diminué en raison de la crise.

RD : il est à espérer que le TAF se prononce avant la prochaine saison ! Par ailleurs, il est à relever que le monitoring des trajectoires d'hélicoptères montre peu d'écarts par rapport à la procédure définie.

MM : l'AIG contrôle les trajectoires tous les week-ends, à l'intérieur de la CTR.

FM : qu'en est-il en cas de survol de Ferney ?

MM : en cas d'écart par rapport aux trajectoires publiées, l'AIG interpelle les pilotes et, le cas échéant, dénonce les pilotes à l'OFAC.

FLS : d'autres aéroports ont-ils déjà limité le nombre de vols ?

RD : l'aéroport de Nice – Côte d'Azur. Les mesures prises à cet aéroport ont déplacé les problèmes ailleurs. Le risque est identique pour l'AIG.

FM : pour la mesure de la population (rapport du GTAL), il faut croiser deux cartes (orthophoto-plan) et les statistiques à l'îlot fournies par l'INSEE. La Communauté des communes du Pays de Gex pourrait effectuer ces travaux.

RD craint que la taille des îlots / quartiers soit trop large par rapport à la volte ( $\pm 300m$ ). Il adhère toutefois à la proposition de M. Meylan d'examiner s'il est possible de croiser les données. FM prendra contact avec la Communauté des communes.

MM rappelle que le déplacement de la volte nécessite une importante procédure, notamment une étude d'impact et, vraisemblablement, la mise à l'enquête publique du projet.

### **3. Evolution des vols de nuit et évaluation des effets de la surtaxe**

MM : à fin mars 2009, on constate :

- > une tendance à la baisse depuis avril 2008 : - 22%
- > les décollages baissent de manière plus importante : - 42 %
- > les atterrissages ont baissé de - 17.3%
- > à mi-avril, la tendance à la baisse se confirme (- 20% en avril)

En 2009, les vols de nuit représentent 4% du trafic total (4.7% en 2008). En janvier-février, quelques événements exceptionnels (tempêtes de neige) ont provoqué des mouvements après 00h30. Des autorisations exceptionnelles ont été délivrées.

Depuis mars 2009, aucune autorisation n'a été délivrée pour des vols après 00h30, sauf pour des vols sanitaires. Une investigation pourrait être entreprise afin de vérifier que les vols sanitaires relèvent réellement d'urgences et non de rapatriements.

RD : il y a une nette amélioration par rapport à 2007, qui n'est pas que conjoncturelle. L'AIG incite les compagnies qui planifient des mouvements tard dans la soirée à examiner s'il y a des alternatives. Il n'y a plus d'avions commerciaux qui ne sont pas de la dernière génération. Parfois les vols d'Etat se font encore avec de vieux avions.

PhP : Dans les discussions avec les compagnies relativement aux mouvements après 22h00, est-ce que les performances sonores de l'appareil que la compagnie opère sont prises en considération ?

MM : tel est le cas. De plus, la surtaxe additionnelle pour les décollages après 22h00 joue un rôle dissuasif. La trajectoire KONIL est interdite après 22h00 pour les avions les plus bruyants.

#### 4. Dossier CRINEN : état d'avancement de la procédure

RD : l'AIG est en attente de la décision de l'OFAC, qui consulte l'OFEV.

#### 5. Prochaine séance de la Commission franco-suisse : date, ordre du jour

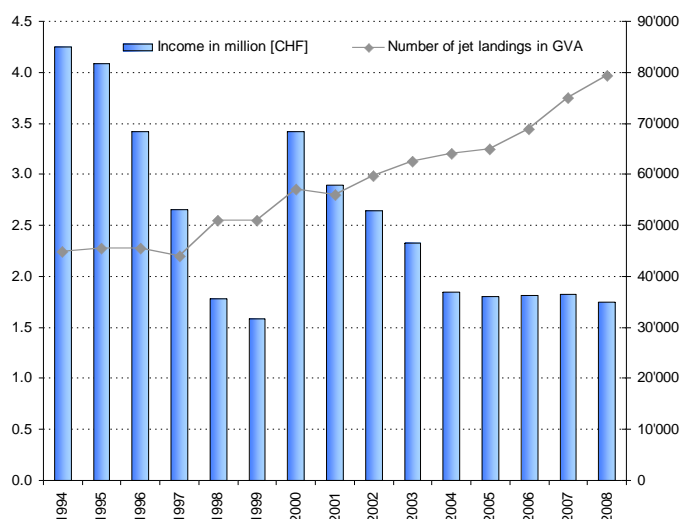
RD : la séance était prévue le 5 juin. Toutefois, la séance a été annulée, car les autorités françaises ne pouvaient pas se réunir avant les élections européennes.

MM : la question de l'insonorisation sur Ferney n'est pas pour autant bloquée.

#### 6. Divers

PhP : pour mieux apprécier les effets de la surtaxe, souhaiterait avoir l'évolution de la surtaxe bruit année après année.

MM : évolution recettes surtaxe bruit depuis 1994 ci-dessous (reclassification en 2000) :



RD : 95% des avions sont de la dernière génération et ne sont donc pas soumis à la surtaxe. Le montant total de celle-ci diminue donc d'année en année.

FM : entend des « essais » moteur très tôt le matin.

MM : s'agit le plus souvent du séchage des moteurs après maintenance. Les moteurs sont mis en route sans puissance, mais il ne s'agit pas d'essais.

PhP : dans le PV du 20.11.2008 figurait une question sur des valeurs plus élevées enregistrées en septembre 2008 au-dessus de Satigny pour laquelle il n'y a pas eu de réponse.

MM : valeurs plus élevées enregistrées en septembre 2008 au-dessus de Satigny en raison d'une plus grande proportion de mouvements (en fin de soirée, surtout des atterrissages) par piste 05 ce mois là, à cause du régime des vents. Valeurs moins élevées enregistrées du côté de Versoix durant le mois en question.

FM aimerait rencontrer l'AIG pour discuter du fonctionnement du secteur français après Schengen.

RD : il n'y a pas de changement du fonctionnement. Sauf qu'avant, les détenteurs de visas Schengen sortaient du côté français s'ils n'avaient pas de visa suisse. Maintenant, ils sortent du côté suisse.

Les impacts de ce changement concernent essentiellement les taxis et les loueurs de voitures.

Le secteur français sert aux vols domestiques sur France. Les français qui prennent des vols internationaux, s'enregistrent en Suisse.

La douane française étudie la possibilité de déplacer la douane à l'entrée de la route douanière.

Il y a un problème d'excès des vitesses sur la route douanière, qui concerne essentiellement les loueurs de voitures.

D'autres les aspects liés au secteur français seront abordés lors de la prochaine séance de la Commission mixte franco-suisse.

## **7. Prochaine séance**

La prochaine séance est fixée au lundi 19 octobre à 17h00.

Marcos WEIL  
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 10 août 2009