

Procès-verbal de la séance du 19 octobre 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
MM.	Y. ROCHAT (YR)	Commune de Vernier, Président
	Ph. POGET (PhP)	Commune de Satigny
	F. MEYLAN (FM)	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Président
	G. MAURIN (GM)	Commune de Prévessin-Moëns
	M. WEIL (MW)	Urbaplan, secrétariat technique

Excusés

Mme	E. FATTON (EF)	Commune de Collex-Bossy
	F. LE SOURD (FLS)	Commune de Prévessin-Moëns
MM.	P. SIMON (PS)	Commune de Tannay
	J.-M. RUFFIN (JMR)	Commune de Nernier

Ordre du jour

1. Approbation du PV de la séance du 4 mai 2009
2. Travaux du GTAL : avancement dans la mise en œuvre des mesures et suivi
3. Evolution des vols de nuit
4. Dossier CRINEN : état d'avancement de la procédure
5. Résultats de la séance de la Commission franco-suisse
6. Suivi des mesures enregistrées par le réseau de micros de l'ATCR-AIG
7. Divers
8. Prochaine séance

1. Approbation du PV de la séance du 4 mai 2009

Le PV est approuvé.

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

YR : la commission mixte franco-suisse qui s'est réunie le 11 septembre dernier a pris acte du rapport du GTAL. Pour le suivi des actions proposées (tracé de la volte, eu égard au nombre de personnes survolées), il a été décidé qu'il doit être assuré dorénavant au sein des commissions existantes, en renforçant la représentation de la partie française dans la commission consultative des nuisances. La commission a ainsi prononcé la dissolution du GTAL.

RD : avant d'imaginer une nouvelle volte, il faut connaître le nombre de personnes survolées et l'INSEE n'est pas en mesure de fournir les chiffres de population.

MM : l'AIG est intervenue deux fois auprès de l'INSEE pour obtenir des chiffres.

GM : la communauté de communes pourrait effectuer le travail, mais a besoin d'un mandat pour le faire.

RD : l'AIG attend une offre de la part de la Communauté de communes.

GM : quelles sont les caractéristiques techniques nécessaires à la fourniture des données ?

FM : la trajectoire November est-elle normale ou exceptionnelle ?

MM : il s'agit d'une trajectoire normale pour les vols VFR. Plusieurs trajectoires existent, permettant d'assurer une distribution optimale. Les pilotes sont incités à passer au nord du château de Ferney et viser le château d'eau de Bossy.

YR : La décision du TAF concernant les vols d'hélicoptères est-elle toujours pendante ?

RD : Le TAF a décidé que l'AIG n'était pas habilité à limiter le nombre de vols d'hélicoptères, cette compétence étant du ressort de l'OFAC. L'OFAC ne va pas recourir contre la décision du TAF et l'AIG n'a probablement pas la compétence de faire recours. L'AIG ne peut que gérer les hélicoptères dans la CTR. Par ailleurs, l'AIG continue de travailler avec les pilotes. Dans la très grande majorité des cas, les trajectoires et les règles sont respectées.

YR : il y a-t-il des plages horaires pour les vols d'hélicoptères ?

RD : ce sont des vols à vue, donc uniquement à la lumière du jour et en fonction des conditions météorologiques qui doivent être favorables. Il est à noter que les vols d'hélicoptères sont en baisse par rapport à l'année passée. La proposition de limiter à 50 mouvements/jour avait été fixée de manière pragmatique : en effet, les journées qui dépassent les 50 mouvements/jour regroupent 80% des plaintes.

MM : Il y a un équilibre à trouver entre la tranquillité des riverains et l'activité économique des exploitants d'hélicoptères. Il doit y avoir une pondération des intérêts.

3. Evolution des vols de nuit

RD et MM fournissent les informations suivantes pour la période du 1^{er} janvier au 18 octobre 2009 :

- > baisse globale des mouvements de 10.6%
- > baisse des mouvements des vols de ligne et charter de 6.3%
- > baisse des mouvements de l'aviation d'affaires de 20.3%
- > baisse des mouvements des vols d'hélicoptères de 32.7%
- > baisse des mouvements de l'aviation non commerciale de 17%

Concernant les vols de nuit, pour la période janvier à fin septembre :

- > baisse des mouvements de 16% (- 1'125 mouvements) pour la période 22h00 – 6h00
- > baisse des mouvements de 14% pour la période 22h00 - 22h59
- > baisse des mouvements de 24 % pour la période 23h00 – 23h59
- > baisse des mouvements de 25% pour la période 00h00 – 00h29 (- 33 mouvements)
- > augmentation des mouvements de 12.5% pour la période 00h30 – 5h59 (+ 8 mouvements dus à une augmentation des vols sanitaires).

MM : La base de la Rega est située à l'aéroport. L'aéroport avait été sollicité pour l'installation d'une deuxième base d'intervention d'urgence et avait refusé.

RD : En septembre 2009, 28 demandes de dérogation ont été adressées à l'AIG. 11 ont été acceptées pour la tranche horaire 22h00 – 00h29. Il y a globalement moins de dérogations qui sont données. L'AIG travaille avec les compagnies pour mieux programmer les vols, avec une tolérance jusqu'à 00h29, puis une stricte application du règlement. Il est à relever que Skyguide a également fait des efforts avec une capacité en personnel accrue le soir, permettant de traiter plus de vols. La diminution globale que l'on constate va toutefois atteindre un seuil.

MM : Il y a un travail proactif qui se fait avec les agents d'exploitation dès le début de la soirée pour anticiper les demandes de dérogation.

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

YR : L'ATCR a interpellé la l'OFAC pour faire avancer la procédure.

MM : L'AIG ne s'est pas encore prononcée sur les observations des recourants.

MW : L'AIG doit-il encore fournir d'autres études ?

MM : Concernant l'aviation légère, cela fait l'objet du rapport du GTAL. Concernant l'approche segmentée au-dessus du lac, l'AIG a sollicité Skyguide pour engager l'étude et est en attente de sa réponse. Concernant les essais moteurs après 22h00, un ordre de service restrictif est appliqué, qui sera soumis à l'OFAC.

5. Résultats de la séance de la Commission mixte franco-suisse

YR : la Commission mixte a demandé de revoir la composition de la CCLNTA pour assurer une meilleure représentation des communes françaises.

RD : la Commission a désigné les candidats pour la prochaine législature (mars 2010). Concernant la représentation des communes françaises, cela nécessite une modification de la loi sur l'AIG, de la compétence du Conseil d'Etat. Pour M. Duty, tant que le sous-préfet ne fait pas de proposition au Conseil d'Etat, il ne peut pas changer.

GM : à l'époque (avant 1994), il y avait le maire de Ferney et 1 suppléant.

RD : la présence d'un suppléant n'est pas prévue dans la loi, mais l'AIG ne l'a jamais refusé. La modification de la loi sur l'AIG qui fixe la composition de la CCLNTA n'est pas de la compétence de l'AIG, mais du Conseil d'Etat, respectivement du Grand Conseil.

6. Suivi des mesures par le réseau de micros de l'ATCR

YR : l'ATCR a mis en place un réseau de 7 microphones et va confier à un mandataire externe l'analyse des données. Les informations les plus pertinentes seront compilées et tous les 3-4 mois une demande d'information sera transmise à l'AIG concernant les événements qui semblent ne pas correspondre aux normes et règlements.

MM : Le problème du système mis en place par l'ATCR est la difficulté de corréler le bruit détecté par les micros avec les mouvements d'avion. Les micros ne font pas la distinction entre les bruits parasites et les vols. Il y a par ailleurs un problème de précision quant à la trajectoire des avions.

FM : Les micros du système MIABA sont, paraît-il, souvent en panne.

MM : il y a 15 micros (réseau très étendu en comparaison internationale) et le niveau d'activité de chaque micro est publié dans le rapport pour spécialistes communiqués aux membres de la CCLNTA. Il est inévitable que certains soient parfois en panne, mais l'AIG intervient aussi rapidement que possible pour les remettre en fonction.

GM : il y a 14 micros en Suisse et un seul en France. GM exprime l'opinion que cette répartition n'est pas équitable.

7. Divers

MW a entendu dire que certains vols d'EasyJet décolleraient sans aller jusqu'en bout de piste (décollage aux intersections), ce qui pourrait avoir des conséquences sur la hauteur de survol des communes.

RD précise que cela peut se faire en 3 endroits distincts, mais uniquement par des avions légers, qui décollent très rapidement et atteignent la hauteur suffisante. Cette possibilité n'est jamais utilisée par EasyJet qui décolle toujours en bout de piste.

YR relaie une information transmise par le maire de Pougny, mentionnant un largage de kérosène au dessus du Jura, le 11 mai 2009.

MM : les largages de kérosène, sur territoire suisse, sont reportés et publiés sur le site de l'OFAC, respectivement de Skyguide.

Liens concernant cette thématique

> http://www.skyguide.ch/fr/Dossiers/Dossier_Laerm_und_Umwelt/FuelDumping/

> <http://www.bazl.admin.ch/themen/umwelt/01556/01563/index.html?lang=de>

8. Prochaine séance

La prochaine séance est fixée au lundi 19 avril 2010 à 17h00, salle de conférences I, 4^{ème} étage.

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 14 avril 2010