

**PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 22 MAI 2006 A TANNAY**

**Présents :**

Mme Frédérique GIRIAT	Maire d'Ornex
Mme Yvonne HUMBERT	Maire de Genthod
Mme Jocelyne TRUCHET	Maire-adjointe de Ferney-Voltaire
Mme Diana VAZQUEZ	AFRAG
Mme Ursula VIDAL	Conseillère municipale de Nernier
Mme Christiane WENGER	Adjointe au maire de Chancy
M. Bernard PEILLEX	Conseiller municipal de Pougny
M. J.-Yves TAINURIER	Maire-adjoint de St-Genis-Pouilly
M. Georges RYSER	Commune de Nernier
	Président de l'AFRAG
M. Jacques MONAT	Représentant du maire de Chevry
M. Guy MAURIN	Maire-adjoint de Prévessin-Moëns
M. Georges ZUFFEREY	Maire de Vernier
	Président de l'ATCR-AIG
M <sup>c</sup> Gérald PAGE	Avocat de l'ATCR-AIG
M. Raymond GOLAZ	Syndic de Chavannes-des-Bois
M. Laurent DESBAILLETS	Conseiller municipal de Satigny
M. Claude ETTER	Maire de Bellevue
M. William MUHLEMANN	Syndic de Tannay
M. Hermann TSCHOPP	Vice-Syndic de Tannay
M. Roland MEIGE	Municipal de Tannay
M. Jacques KALTENRIEDER	Municipal de Tannay
M. André LOOTEN	Président ARAG, AGCNA
(2 <sup>ème</sup> partie) M. Robert DEILLON	Directeur général de l'AIG
(2 <sup>ème</sup> partie) M. Marc MOUNIER	AIG, Chargé de la Division Environnement et affaires juridiques
M. Marcos WEIL	Secrétaire technique ATCR-AIG

**Excusé(e)s :**

Mme Marie-Jo BERTRAND	Maire de Crozet
Mme Christiane BOCCARD	Maire de Segny
Mme Jocelyne BOCH	Maire de Thoiry
M. André CASTELLA	Maire d'Avusy
Mme Diane NECKER	Adjointe au Maire de Satigny
M. Pierre-Etienne DUTY	Maire de Ferney-Voltaire
M. Patrick MALEK-ASGHAR	Conseiller administratif de Versoix
M. Alex PFEIFFER	Maire de Collex-Bossy

M. Alberto PONTINELLI	Maire de Cartigny
Mme Monique BOGET	Maire de Meyrin
M. Bernard TARDY	Maire d'Echenevex
M. Gérard PAOLI	Maire de Gex
M. Pierre GARDET	Maire du Grand-Saconnex
M. Henri DUVILLARD	Maire d'Aire-la-Ville

**Distribution :** Aux personnes présentes  
Aux personnes excusées

### **Ordre du jour**

1. Approbation du PV de l'AG du 23.05.2005
2. Election du comité directeur (Président, Vice-Président, membres et secrétaire)
3. Information sur la décision de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement
4. Information sur les activités de l'ATCR
5. Adhésion au SVESAL
6. Présentation des comptes 2005
7. Rapport des réviseurs des comptes
8. Présentation et approbation du budget 2006 et fixation des cotisations 2006
9. Divers
10. Présentation par M. Deillon, Directeur de l'AIG des principaux dossiers en cours.

M. Georges ZUFFEREY ouvre la séance en saluant les personnes présentes et en remerciant les autorités de la commune de Tannay qui accueillent cette Assemblée Générale.

M. William MUHLEMANN, au nom des autorités de Tannay, souhaite à tous une cordiale bienvenue. Il précise que Tannay fait partie de la Terre Sainte qui regroupe 9 communes travaillant ensemble. Dans cet esprit, l'ATCR-AIG constitue un bon exemple de collaboration entre communes genevoises, vaudoises et françaises.

M. ZUFFEREY indique une modification à l'ordre du jour : au point 2, "élection du comité directeur", il faut remplacer "le secrétariat" par "les contrôleurs aux comptes". Ceux-ci doivent en effet être élus par l'AG, alors que le secrétariat est désigné par le comité directeur.

### **1. Approbation du PV de l'AG du 23.05.2005**

M. ZUFFEREY donne lecture des modifications demandées par M. MOUNIER de l'AIG :

- > *page 6, remarque de M<sup>e</sup> PAGE affirmant que les nuisances prises en compte dans le règlement d'exploitation sont sous-estimées car elle ne prennent pas en compte l'aviation légère. M. MOUNIER affirme que l'aviation légère est prise en compte dans les courbes de bruit.*
- > *page 6, remarque de M. LOOTEN sur l'absence de données pour les années 2001-2004. M. MOUNIER précise que l'OFAC et l'OFEP ont examiné les mouvements en 2001 et 2002 et ont constaté d'une part une régression des mouvements et d'autre part, un renouvellement (modernisation) de la flotte. Dans ces conditions, ces autorités ont considéré qu'il n'était pas utile de faire les calculs. En 2003, les calculs ont été faits et transmis aux membres de la commission de lutte contre les nuisances. M. LOOTEN les a donc reçus.*

Avec ces modifications, le PV est approuvé à l'unanimité.

### **2. Election du Comité directeur**

Le Président et la Vice-Présidente se représentent et sont élus à l'unanimité.

Le comité se représente à l'exception de :

- > M. William MUHLEMANN, syndic de Tannay qui quitte ses fonctions
- > M. Patrick MALEK-ASGHAR, Conseiller administratif de Versoix

M. Roland MEIGE, Municipal de Tannay est candidat pour reprendre le poste occupé par M. MUHLEMANN.

Le comité directeur dans sa nouvelle composition est élu à l'unanimité.

Mmes BERTRAND et WENGER se représentent comme contrôleuses aux comptes. Elles sont réélues à l'unanimité avec les vifs remerciements de M. ZUFFEREY.

### **3. Information sur la décision de la Commission fédérale de recours (CRINEN)**

M<sup>e</sup> PAGE rappelle brièvement les principales conclusions :

- > L'argument concernant le fait que la concession était octroyée sur 50 ans alors que l'étude d'impact ne porte que sur 20 ans a été considéré comme irrecevable.
- > Sur plusieurs points, les recours sont partiellement admis et il est demandé à l'AIG des rapports complémentaires portant notamment sur :
  - le plafonnement des vols nocturnes,
  - la faisabilité de l'extension du couvre-feu nocturne,
  - la faisabilité de la suppression de la trajectoire KONIL qui concerne particulièrement le Pays de Gex.

### **4. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG**

M. ZUFFEREY donne lecture du rapport d'activité.

#### Comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 6 fois en 2005.

#### Recours

Le fait le plus marquant de la période 2005-2006 est, bien entendu, la décision de la Commission fédérale de recours qui est intervenue tout récemment.

Le comité directeur s'est réuni avec M<sup>e</sup> PAGE pour examiner dans le détail les considérants du jugement afin de définir quelle suite nous devons donner. Après discussion avec M<sup>e</sup> PAGE, le Comité directeur a décidé de ne pas faire recours contre la décision. Une consultation des communes membres a été faite par courrier électronique, compte tenu des délais très courts nous permettant de déposer un recours. Les communes qui nous ont répondu, ont confirmé l'option du comité directeur.

En effet, il ressort que sur de nombreux points, l'AIG devra procéder à des études complémentaires (limitation des vols de nuit, de l'aviation légère, modification de trajectoires). La Commission fédérale donne partiellement raison aux recourants, et considère crédibles leurs arguments. Elle demande donc à l'AIG de procéder à de nouvelles études visant à diminuer les nuisances.

Dans ces conditions, le Comité directeur pense qu'il est préférable d'adopter une attitude constructive vis-à-vis de l'aéroport et de profiter des études qui devront être menées pour suivre ces dossiers de près et pouvoir intervenir en cours de route, dans le cadre de leur élaboration, plutôt que d'attendre le dépôt d'un dossier technique tout ficelé sur lequel nous n'aurions plus rien à dire. Nous positionner comme un interlocuteur crédible et constructif vis-à-vis de l'AIG nous semble une option préférable à celle de l'opposition.

Le seul point qui paraît litigieux et qui ne nous donne pas satisfaction dans la décision de la Commission est celui concernant la transparence et la diffusion des informations. Sur ce point, toutefois, d'autres pistes d'action et de pression que le recours nous paraissent possibles et préférables, notamment via les projets de loi concernant l'AIG.

### Adhésion des communes

Le comité directeur a poursuivi les contacts envers les communes qui ne sont pas encore membres. Des courriers ont été envoyés et des contacts personnels pris. Malheureusement aucune nouvelle commune n'a rejoint l'Association. La commune de Meyrin a toutefois manifesté un certain intérêt qui ne s'est toutefois pas encore concrétisé par une demande formelle d'adhésion. Nous sommes heureux d'accueillir ce soir des représentants des communes de Bellevue et Genthod, ce qui est peut-être un présage de leur intérêt à rejoindre notre association.

A fin 2005, l'ATCR compte 20 communes représentant environ 88'850 habitants.

### Rencontres avec l'AIG

En 2005, 3 séances ont eu lieu avec l'AIG (2.03.05; 29.06.05; 30.11.05). La dernière séance au mois de novembre a été l'occasion du passage de témoin entre M. JOBIN et M. DEILLON.

Ces rencontres ont permis d'aborder différents thèmes, notamment :

- > les vols de nuit,
- > l'aviation légère,
- > la compatibilité entre l'aviation légère et l'aviation lourde,
- > les projets de développement de l'aéroport,
- > les trajectoires des avions,
- > les projets de loi concernant le statut de l'aéroport,
- > les travaux des différentes commissions (commission mixte franco-suisse, groupe de travail aviation légère).

### Secrétariat technique

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2005 et son mandat a été renouvelé pour 2006.

### Contacts avec d'autres associations

Les contacts avec les associations de Bâle et Zürich se sont intensifiés. Dans un premier temps, une délégation du Comité directeur a rencontré l'association de l'aéroport de Bâle le 16 juin 2005. Puis une 2<sup>ème</sup> séance s'est déroulée le 7 avril 2006 avec les associations de Bâle et de Zürich et une autre rencontre avec ces mêmes associations est déjà agendée pour le 28 juin. Ces premiers contacts ont permis à chaque association de mieux se connaître en vue de progressivement définir des champs d'action communs. Bien que chaque association ait des problèmes spécifiques, un partage des connaissances et des expériences paraît utile dans certains domaines. Il est également intéressant de savoir comment tel problème particulier a été appréhendé et résolu dans les autres régions.

Avec les associations de Bâle et de Zürich nous avons évoqué la question de l'adhésion de l'ATCR-AIG au SVESAL (Schweizerische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs – Association suisse contre les nuisances des avions).

Le SVESAL constitue l'association faîtière représentant les associations des 3 aéroports nationaux. Actuellement c'est l'ARAG qui représente Genève. L'adhésion de notre association au SVESAL figure à l'ordre du jour de notre assemblée.

Bien que cette association, fondée en 1972, n'ait pas été très active ces dernières années, il nous semble qu'elle pourrait présenter un intérêt pour soutenir certaines actions au niveau de la Confédération. Elle devrait également constituer un appui pour développer des contacts avec des associations européennes. Le but étant, bien entendu, de tirer le meilleur parti des expériences des uns et des autres et des réseaux pour défendre les intérêts de nos membres.

Ainsi, une initiative parlementaire a été lancée concernant la prescription des recours. Dans ce cadre, le poids d'une association représentant les intérêts des trois régions pourrait s'avérer utile pour défendre les intérêts des riverains.

#### Commission de l'économie (projet de loi sur l'AIG)

En raison des élections cantonales à Genève en automne 2005, les 2 projets de loi visant à modifier le statut de l'aéroport n'ont pas été débattus en Commission.

L'ATCR-AIG est intéressé à ce projet, car la modification de la loi sera l'occasion de changer le statut, la composition et le fonctionnement de la Commission consultative sur les nuisances. Celle-ci est en effet présidée par le Directeur de l'AIG et son fonctionnement est fixé dans la loi de 1994.

Par ailleurs, notre association a d'autres demandes à formuler pour compléter la loi, notamment en ce qui concerne la production et la diffusion d'informations.

L'ATCR-AIG a écrit à la Commission de l'économie afin de demander à être auditionnée.

#### Actions de communication

Un article présentant les activités de l'Association a été très largement diffusé dans les journaux communaux. Cela a eu certains effets en termes de visibilité, puisque notre site internet a été plus souvent visité et des demandes d'information nous sont parvenues par courrier électronique.

#### Site internet

Le site internet de l'association est en service depuis le 7 octobre 2004.

Depuis le début de l'année, le site a été visité entre 150 et 250 fois par mois.

#### Rectangle d'Or

Lors de l'AG du 24 novembre 2003, il avait été demandé au comité directeur de suivre l'avancement du projet du Rectangle d'Or, celui-ci pouvant avoir des incidences en termes d'augmentation des vols ou délocalisation de l'aviation légère.

De nouvelles études d'urbanisme ont été effectuées en 2005. Le projet a été redimensionné à la baisse, mais malgré cela semble avoir de la difficulté à décoller. L'ATCR-AIG continuera de suivre de près le dossier.

#### Perspectives 2006-2007

Le Comité directeur aura à suivre d'importants dossiers cette prochaine année :

- > les résultats des études concernant la compatibilité entre aviation légère et aviation lourde,
- > les travaux des commissions concernant l'aviation légère,
- > les études que devra mener l'AIG suite à la décision de la CRINEN,

> les projets de loi.

Par ailleurs, nous entendons également poursuivre :

- > les contacts avec les associations de Bâle, Zürich et élargir à d'autres aéroports,
- > les contacts avec les communes qui ne sont pas encore membres.

## 5. Adhésion au SVESAL

M. ZUFFEREY précise que le SVESAL (Schweizerische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs – Association suisse contre les nuisances des avions) comprend actuellement les associations de Bâle et Zürich et c'est l'ARAG qui représente Genève. La cotisation est de CHF 700.-.

Le comité directeur propose l'adhésion au SVESAL, considérant que cela présente plusieurs intérêts, pour autant que l'association soit plus active :

- > pourrait être un soutien pour des actions au niveau de la Confédération (p. ex. initiative parlementaire),
- > pourrait permettre de développer des contacts avec des associations européennes,
- > partage d'expériences, de connaissances, de réseaux.

Bien entendu, le SVESAL devra accepter l'éventuelle demande d'adhésion de l'ATCR-AIG en remplacement de l'ARAG.

M. LOOTEN confirme que l'association est un peu en veilleuse et l'ARAG n'a pas pu participer de manière active pour des raisons de langue, les réunions se déroulant en allemand. Il est donc très favorable à ce que l'ATCR-AIG remplace l'ARAG auprès du SVESAL.

Au vote, la demande d'adhésion est acceptée à la majorité (1 opposition, pas d'abstention).

## 6. Présentation des comptes

Mme TRUCHET présente les comptes de l'association.

Au vote, ceux-ci sont acceptés à l'unanimité.

## 7. Rapport des réviseurs aux comptes

Mme Christiane WENGER donne lecture du rapport des réviseurs :

*"Nous soussignées Marie-Jo BERTRAND, Maire de la commune de Crozet, et Christiane WENGER, Adjointe au Maire de la commune de Chancy, avons procédé à la vérification des comptes de l'exercice 2005, le 17 mai 2006 à Genève.*

*Nous les avons trouvés conformes et sincères et demandons à l'assemblée de donner décharge à la trésorerie, que nous remercions pour la bonne tenue des comptes.  
Fait à Genève, le 17 mai 2006."*

Le rapport des réviseurs des comptes est approuvé à l'unanimité.

## **8. Budget 2006 et fixation cotisations 2006**

Mme TRUCHET présente le projet de budget 2006.

M. ZUFFEREY propose de maintenir les mêmes cotisations à CHF 0,75 ou 0,50 euros par habitant en raison des études qui pourraient être engagées cette année pour suivre les travaux de l'AIG. Toutefois, compte tenu des réserves, une réévaluation des cotisations est à envisager l'année prochaine.

Le projet de budget et le montant des cotisations sont approuvés à l'unanimité.

## **9. Divers**

Pas de divers.

## 2<sup>EME</sup> PARTIE

### 10. Présentation par MM. R. DEILLON et M. MOUNIER de l'AIG

Quelques caractéristiques du marché aérien à Genève :

- > Un marché limité en volume et en croissance :
  - zone de chalandise d'environ 2 millions d'habitants répartie entre la Suisse et la France
  - ratio passagers/habitants très élevé (> 4) ce qui est un signe de maturité
- > Un marché à haute contribution
  - forte proportion de clientèle "affaire"
  - "yeld" (revenu pas siège) supérieur à la moyenne
  - forte proportion de trafic de ligne
- > Réseau aérien
  - desserte Europe – Méditerranée – Moyen-Orient performante et en développement
  - desserte long courrier à développer
  - très faible proportion de passagers en transit
- > Provenance des passagers locaux
  - Genève : 41 %
  - Vaud : 27 %
  - Suisse : 17 %
  - France : 14 %
  - Autres : 1 %
- > Evolution constante du trafic (PAX)
  - 2001 : 7'546'492
  - 2002 : 7'618'430
  - 2003 : 8'088'487
  - 2004 : 8'593'430
  - 2005 : 9'411'105 (+ 9.5 %)
- > Parts de marché du trafic de ligne (2005)
  - EasyJet : 29.7 %
  - Swiss : 14.2 %
  - British Airways : 9.4 %
  - Air France : 8.3 %
  - Lufthansa : 6.6 %
  - Iberia : 3.8 %
  - KLM : 3.7 %
  - SAS : 2.5 %
  - TAP : 2.4 %
  - SN Brussels : 2.1 %
  - Autres : 17.4 %

Quelques caractéristiques de l'AIG :

- > 8'500 employés sur le site
- > Prévisions du trafic passagers à long terme (horizon 2020)
  - Variante basse : 11.5 millions de passagers
  - Variante haute: 13.5 millions de passagers
- > Projets en cours :
  - Réalisation des terminaux T2 et Ti pour les intégrateurs

- LeP (tunnel de liaison depuis le satellite 20)

- > Stratégies et actions marketing. Objectifs
  - Satisfaire les attentes des marchés locaux et de la Genève Internationale
  - Constituer un réseau long-courrier sur des marchés prioritaires et potentiellement rentables (environ 5 à 7 destinations)
  - Améliorer continuellement la desserte européenne (vol aller et retour dans la journée)
  - Développer harmonieusement la cohabitation entre l'aviation traditionnelle et l'aviation simplifiée dite "low cost" (répondre aux attentes et besoins spécifiques des deux).

Quelques aspects liés à la politique environnementale de l'AIG

- > Instruments de mesure et de calcul :
  - Calcul annuel de la charge sonore sur les bases des trajectoires volées
  - Réseau de mesures du bruit des aéronefs autour de l'AIG au travers de 15 stations
  - Les mouvements nocturnes sont en augmentation (valeur absolue), mais la part des mouvements nocturnes par rapport à l'ensemble des mouvements reste stable à 4 %.

Mesures de lutte contre le bruit

- > Mesures à la source
  - Normes de certification OACI
  - Interdiction des avions du chapitre 2 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002
- > Mesures d'aménagement du territoire
  - Plan des zones de bruit NNI 1987
  - Courbes de bruit 2002 (état 2000)
  - PEB sur territoire français (en cours)
- > Autres mesures prises par l'AIG
  - Trajectoires à moindre bruit depuis les années '70
  - Procédures d'envol et d'atterrissage à moindre bruit depuis les années '70
  - Interdiction d'utiliser à pleine puissance les inverseurs de poussée
  - Amortisseur de bruit au CAG et mur de protection
  - Réglementation des vols de nuit depuis 1972
  - Surtaxe bruit depuis 1981 (aviation commerciale), respectivement 1988 (aviation légère)
  - Système de Mesure de d'Identification Automatique du Bruit des Avions (MIABA) depuis 1984
  - 21 positions d'avion équipées d'installations fixes d'alimentation en énergie (400 Hz et PCA)
  - Paiement d'indemnités financières pour expropriation formelle
  - Interdiction de trajectoires KONIL pour avions des classes de bruit 1 à 3 depuis décembre 2001
  - Insonorisation des habitations dans le cadre des procédures fondées sur la jurisprudence du TF de 1995/1996, puis conformément au concept d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit déclaré conforme par l'OFAC le 16 juillet 2003.

### Discussion

A la question de M. ZUFFEREY, M. DEILLON informe que l'AIG n'a pas fait recours contre la décision de la Commission fédérale. Il rappelle que l'AIG devra, entre autres, fournir deux études sur les conséquences économiques, sociales et environnementales d'un plafonnement des mouvements nocturnes (quota), respectivement de l'instauration du couvre-feu dès 22h00 heures, dans un délai d'un an. Le Conseil d'administration de l'AIG sera informé à fin juin sur la manière de faire. M. DEILLON prend acte de la demande de l'ATCR-AIG d'être auditionnée et relayera cette demande auprès du mandataire qui sera chargé de l'étude. Au demeurant, certaines

des études demandées par la CRINEN font déjà l'objet de travaux en concertation avec des représentants des riverains au sein de divers groupes de travail *ad hoc*.

M. PEILLEX demande où en est le dossier d'insonorisation des bâtiments côté France. M. MOUNIER rappelle la nécessité de mettre préalablement en place un GLCT (groupement local de coopération transfrontalière) pour pouvoir commencer les travaux et les payer. Cette structure devrait voir le jour encore cette année. C'est principalement la commune de Ferney-Voltaire qui est concernée. Les études sont menées en parallèle avec l'établissement, sous l'autorité du Préfet, d'un PEB (plan d'exposition au bruit).

M. MAURIN revient sur la durée de concession qui est octroyée pour 50 ans, mais qui est fondée sur un rapport d'impact sur l'environnement qui évalue les impacts à 20 ans. Il demande si des mises à jour régulières de l'étude sont prévues. M. MOUNIER explique que dans sa décision de 2001, non remise en cause par la CRINEN sur ce point, l'OFAC reconnaît qu'une étude d'impact ne peut être faite à une échéance plus lointaine que 20 ans, mais que le système de management environnemental en place à l'AIG garantit que les conséquences pour les riverains de l'adaptation de l'Aéroport au développement du trafic aérien restent maîtrisées. Par ailleurs, les projets de constructions sont systématiquement accompagnés d'une évaluation adéquate des conséquences du projet en matière environnementale, y compris en termes de trafic routier induit.

Concernant les indemnisations pour expropriation formelle, M. ZUFFEREY demande si les 45 millions destinés à ces travaux sont déjà liquidés. M. MOUNIER répond que l'essentiel des dossiers d'indemnisation pour expropriation formelle ont été traités. Quelques cas sont encore pendants devant le Tribunal fédéral, notamment en matière de survol. Globalement, la provision de CHF 55 millions constituée en 1999 devrait suffire pour le paiement de l'ensemble des indemnités dues pour expropriation formelle des droits de voisinage.

Concernant l'étude d'impact, M<sup>c</sup> PAGE demande si une vérification a été faite de l'adéquation entre les chiffres annoncés dans l'étude et l'évolution réelle du trafic aérien. M. MOUNIER répond que 3 études ont été faites en 5 ans concernant les projections de trafic aérien. Celles-ci ont démontré que les chiffres retenus comme hypothèse restent valables globalement à l'échéance considérée (10 à 20 ans), mais pas si on considère une période de 2 ans.

Mme VAZQUEZ demande ce qu'il en est des modifications de trajectoire au-dessus de Nernier. M. DEILLON explique que l'AIG a 4 ans pour produire une étude sur la faisabilité et les conséquences en termes environnementaux d'une modification de la trajectoire d'approche par piste 23 au-dessus du lac (approche segmentée), qui dépend de certains développements technologiques. Il est favorable à cette modification si elle peut permettre de diminuer les nuisances pour un plus grand nombre. M. MOUNIER rappelle qu'une telle étude avait déjà été menée par les instances compétentes dans le passé, dans le cadre du renouvellement de la concession. Une telle approche décalée par rapport à l'axe de la piste nécessite deux virages supplémentaires à basse altitude, proches du seuil de la piste, qui ne sont pas sans conséquences en termes de sécurité et de gêne pour les populations concernées. Les impacts devront être évalués. Mme VAZQUEZ a le sentiment qu'une grande latitude est laissée aux pilotes. M. DEILLON explique qu'il est très difficile d'évaluer les trajectoires et hauteur des avions.

M. MAURIN constate depuis 1 mois que les avions commerciaux se rapprochent et que si l'aviation légère diminue, les vols d'hélicoptères vont dans toutes les directions. A ce sujet il demande quand on pourra disposer des résultats de l'étude sur la compatibilité entre aviation légère et aviation lourde. M. DEILLON répond que l'AIG attend la réponse de l'OFAC par

rapport à la proposition de Skyguide. Dès que la réponse sera connue (ce printemps encore, espère l'AIG), le GTAL (groupe de travail sur l'aviation légère) sera à nouveau convoqué.

M. GOLAZ a le sentiment que l'aviation légère et les hélicoptères volent de plus en plus bas. M. DEILLON précise qu'il peut y avoir des survols pour des photos aériennes et que pour les hélicoptères, les transpondeurs doivent être enclenchés.

M. DESBAILLETS demande s'il y a une hauteur minimum avant de pouvoir entamer le demi-tour. Habitant Satigny, il a le sentiment que les avions sont de plus en plus proches. M. MOUNIER précise qu'il y a une distance minimum par rapport à un repère au sol. Il rappelle que depuis quelques années, les avions les plus bruyants ne sont pas autorisés à effectuer ce virage. Il y a peu d'infractions par rapport aux trajectoires. M. DESBAILLETS estime que dans les villages on ressent une évolution négative de la situation. M. MOUNIER répond que la perception de la trajectoire d'un avion par un observateur est subjective. Les trajectoires sont programmées dans l'ordinateur de vol. Dès lors que plusieurs avions du même type empruntent une trajectoire donnée, le faisceau est concentré, de sorte que la perception des trajectoires empruntées est différente que si celles-ci sont plus dispersées.

M. MEIGE revient sur la notion de développement durable évoquée dans l'exposé de M. DEILLON et demande s'il y a une concertation globale dans les politiques des transports à l'exemple de la collaboration entre Lufthansa et Deutsche Bahn. M. DEILLON explique que le marché change. La ligne Genève - Paris ne représente plus que le 50 % des voyageurs transportés par rapport à la situation avant le TGV. L'avion perd de son attrait pour les courtes distances. De même, le trafic aérien a baissé entre Paris et Marseille suite à la mise en service du TGV.

M. VAZQUEZ demande quand l'AIG pense atteindre la saturation. M. DEILLON explique que la capacité maximum est déjà atteinte les samedis de charters. D'ici 2020, on risque d'atteindre la saturation, mais le TGV va également dégager des nouvelles capacités.

M. PEILLEX demande s'il y a des projets pour bétonner la piste B. M. DEILLON répond qu'il n'y a ni projet, ni même intention. La piste est de toutes façons trop courte et trop proche de la piste principale pour pouvoir être utilisée par l'aviation commerciale.

M. KALTENRIEDER demande s'il est prévu d'accueillir l'A380 à Genève. M. DEILLON répond par la négative, les infrastructures n'étant pas prévues pour. Exceptionnellement des avions privés pourront toutefois être accueillis.

Mme J. TRUCHET demande si les travaux sur le tunnel de Ferney ne sont pas destinés à permettre l'accueil de l'A380. M. DEILLON répond que les travaux dans le tunnel portent sur la rénovation de l'ouvrage et sont entrepris par le département. L'AIG, pour sa part, profite du chantier pour procéder à la réfection de la piste sur ce secteur.

M. ZUFFEREY remercie tout particulièrement MM. DEILLON et MOUNIER pour leur participation à cet échange avec l'ATCR-AIG.

La séance est levée et est poursuivie par un apéritif offert par la commune de Tannay.

Pour l'ATCR - AIG

Marcos WEIL

Secrétaire technique

Genève, le 11 juillet 2006