

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 21 MAI 2007 A SATIGNY

Présents :

	Mme Diane NECKER	Adjointe au Maire de Satigny
	Mme Frédérique GIRIAT	Maire d'Ornex
	Mme Jocelyne TRUCHET	Maire-adjointe de Ferney-Voltaire
	Mme Ursula VIDAL	Conseillère municipale de Nernier
	Mme Christiane WENGER	Adjointe au Maire de Chancy
	Mme Elisabeth BLONDET	Conseillère municipale Prévessin-Moëns
	Mme Elizabeth FATTON	Adjointe au Maire, Collex-Bossy
	M. Alberto PONTINELLI	Adjoint au Maire, Cartigny
	M. Jean-Yves TAINURIER	Maire-adjoint de St-Genis-Pouilly
	M. Gérard ALLARD	Adjoint au Maire, Sauverny
	M. Georges RYSER	Commune de Nernier Président de l'AFRAG
	M. Jacques MONAT	Conseiller municipal de Chevry
	M. Georges ZUFFEREY	Maire de Vernier Président de l'ATCR-AIG
(2 ^{ème} partie)	M. Robert DEILLON	Directeur général de l'AIG
(2 ^{ème} 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
	M. Guy MAURIN	Prévessin-Moëns
	M. Claude ETTER	Maire de Bellevue
	M. Marcel BEAUVERD	Adjoint au Maire de Bellevue
	M. Roland MEIGE	Municipal de Tannay
	M. Etienne BLANC	Maire de Divonne
	M. Arthur PLEE	Conseiller administratif, Grand-Saconnex
	M. Alex PFEIFFER	Maire de Collex-Bossy
	M. Jean-Claude DUCROT	Maire de Meyrin
	M. Christian ARMAND	Maire de Perron
	M. Gérard PAOLI	Maire de Gex
	M. Renato DE GISI	Municipal de Chavannes-des-Bois
	Municipalité de MIES	

Distribution : Aux personnes présentes
Aux personnes excusées

Ordre du jour

1. Approbation du PV de l'AG du 22.05.2006
2. Elections partielles (comité directeur, réviseur aux comptes)
3. Information sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activités 2006)
4. Présentation des comptes 2006
5. Rapport des réviseurs des comptes
6. Présentation et approbation du budget 2007 et fixation des cotisations 2007
7. Divers
8. Présentation par M. R. Deillon, Directeur de l'AIG et M. M. MOUNIER des principaux dossiers en cours : plan directeur, mesures préconisées par le groupe de travail sur l'aviation légère, programme d'insonorisations, évolution du trafic nocturne.

M. Georges ZUFFEREY ouvre la séance en saluant les personnes présentes et en remerciant les autorités de la commune de Satigny qui accueillent cette 6^{ème} Assemblée Générale.

Il constate que suffisamment de communes sont présentes pour pouvoir délibérer.

1. Approbation du PV de l'AG du 22.05.2006

Le PV est adopté à l'unanimité, sans remarques.

2. Elections partielles

M. Philippe POGET, Conseiller administratif de Satigny est élu au Comité directeur en remplacement de Mme Diane NECKER, dont le mandat politique se termine.

Mme Elizabeth FATTON, Adjointe au Maire de Collex-Bossy est élue au Comité directeur. Par la même occasion, la commune de Collex-Bossy devient membre de l'ATCR-AIG.

Personne ne se manifeste pour reprendre le poste de Mme Christiane WENGER pour la révision des comptes. La décision reste en suspens.

3. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG

M. ZUFFEREY donne lecture du rapport d'activité.

Comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 4 fois en 2006.

Recours

Comme cela avait déjà été mentionné lors de la dernière Assemblée Générale, en 2006 est intervenue la décision de la Commission fédérale de recours. Cette décision oblige l'AIG à procéder à un certain nombre d'études complémentaires, dont trois dans un délai de 1 an, d'autres dans un délai de 3 et 4 ans.

Les études qui devaient être rendues dans un délai de 1 an viennent d'être déposées à l'OFAC. M. Deillon pourra peut-être en dire quelques mots tout à l'heure, mais une présentation officielle n'a pas été possible du fait que l'OFAC, destinataire de ces études, vient tout juste de les recevoir et n'a pas pu encore en prendre connaissance.

Pour mémoire, ces trois premières études portent sur :

- > Les conséquences d'un couvre-feu à partir de 22h00 ou de 23h00. L'analyse doit évaluer d'un côté les coûts pour l'AIG, les compagnies aériennes et l'économie et d'un autre côté les bénéfices pour les riverains. Malgré notre demande, l'ATCR-AIG n'a pas été consultée dans le cadre de cette enquête, l'AIG et leurs mandataires estimant que la CCLNTA était l'instance adéquate pour s'exprimer au nom des riverains.
- > Les conséquences d'une interdiction de la trajectoire KONIL dès 22h00.
- > Les conséquences du plafonnement des mouvements dès 22h00 ou 23h00.

Les études devant être menées dans un délai de 3 et 4ans :

- > Les mesures pour atténuer les nuisances de l'aviation légère (études en cours par le GTAL, Groupe de travail sur l'aviation légère).
- > Les possibilités de limiter les essais moteur entre 22h00 et 6h00.

Rencontres avec l'AIG

En 2006, 2 séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG les 27 avril et 11 octobre.

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

- > les vols de nuit et leur évolution,
- > 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).

M. DEILLON abordera tout à l'heure les principaux points qui nous préoccupent, soit les vols de nuit et l'aviation légère.

Secrétariat technique

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2006 et son mandat a été renouvelé pour 2007.

Adhésion des communes

Le comité directeur a poursuivi les efforts envers les communes qui ne sont pas encore membres. Malheureusement aucune nouvelle commune n'a rejoint l'Association, si ce n'est ce soir, la commune de Collex-Bossy. Par ailleurs, la commune de Meyrin a manifesté un intérêt à rejoindre l'association.

A fin 2006, l'ATCR compte 19 communes représentant environ 90'000 habitants.

Contacts avec d'autres associations

Conformément à la décision prise lors de la dernière AG, notre association a adhéré au SVESAL (Schweizerische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs – Association suisse contre les nuisances des avions) et deux rencontres ont eu lieu, le 7 avril et le 25 septembre. Ces rencontres se poursuivent de manière régulière et un certain nombre d'actions communes, sur des thèmes de travail d'intérêt national, sont discutées :

- > un renforcement des restrictions du trafic nocturne,
- > la limitation du trafic "low cost",
- > la définition d'objectifs de protection du climat pour le trafic aérien,
- > la protection de l'air et le trafic aérien,

- > la taxation du kérosène,
- > la TVA sur les voyages en avion,
- > l'établissement de prises de position communes par rapport aux projets mis en consultation par la Confédération,
- > le lobbying au niveau fédéral. Un concept de lobbying est en cours de préparation et sera discuté lors de la prochaine séance à fin juin.

Initiative parlementaire Hegetschweiler

L'ATCR a écrit à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national dans le cadre de la consultation liée à l'initiative parlementaire Hegetschweiler concernant les garanties quant à la procédure d'indemnisation pour nuisances sonores dues au trafic aérien. Avec les associations de l'aéroport de Zürich et de Bâle, une prise de position commune a été adoptée.

Nos associations approuvent cette initiative qui vise à mieux protéger les propriétaires dans le cas des procédures d'expropriation.

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

Les 2 projets de loi visant à modifier le statut de l'aéroport n'ont toujours 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.

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

Site internet

Le site internet de l'association est en service depuis le 7 octobre 2004. Le site est visité entre 100 et 150 fois par mois. Il sera remanié pour faciliter la communication avec les communes membres.

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.

Depuis les études d'urbanisme effectuées en 2005 aucun avancement significatif n'a été réalisé. L'ATCR continuera de suivre de près le dossier pour autant que celui-ci avance. Selon la commune de Meyrin, des discussions seraient en cours entre Ferney-Voltaire et Prévessin-Moëns.

Perspectives 2007-2008

Réseau de microphones

L'ATCR va participer à la mise en place d'un réseau de microphones qui permettra de mesurer en temps réel le bruit des avions et de visualiser ces données sur un site internet. De tels réseaux existent déjà autour des aéroports de Zürich et d'Allemagne.

Le financement de ces appareils et leur maintenance sera assurée en partie par l'ARAG, l'AGCNA et l'ATCR-AIG. Les discussions en cours portent sur la pose de 7 micros : 4 seront situés dans l'axe de la piste à Vernier, Satigny, Bellevue et Versoix et 3 autres latéralement, à Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns et dans la Zimeysa, L'investissement représente environ CHF 10'000.-

Communication

Le comité directeur souhaite renforcer la communication avec ses membres. A cet effet, le site internet va être remodelé et vous recevrez plus régulièrement des informations sur les dossiers en cours.

Etudes demandées par la CRINEN

Nous attendons avec impatience de pouvoir prendre connaissance des résultats des études afin de pouvoir faire part de nos remarques. Selon besoins, nous mandaterons un expert pour pouvoir mieux évaluer les rapports.

Participation aux commissions officielles

L'ATCR-AIG a écrit au Conseil d'Etat afin que nous puissions être représentés aux séances de la Commission consultative de lutte contre les nuisances du trafic aérien (CCLNTA).

Nous avons également fait une demande auprès de l'OFAC afin d'être représentés dans la Commission mixte franco-suisse.

Enfin, nous entendons également poursuivre les contacts avec les communes qui ne sont pas encore membres de notre association, notamment Meyrin et Le Grand-Saconnex.

SVESAL – action de lobbying

Des discussions sont en cours au sein du SVESAL afin de mener une action de lobbying auprès des parlementaires fédéraux.

Un concept de lobbying accompagné d'une estimation des coûts sera présenté et discuté lors de notre prochaine rencontre à fin juin.

Par ailleurs, nous sommes heureux de constater que le SVESAL qui était peu actif ces dernières années, s'est en quelque sorte "réveillé" avec l'arrivée de notre Association, lui donnant ainsi plus de poids et de crédibilité.

Les réserves accumulées ces dernières années nous permettent de diminuer les cotisations, mais aussi et surtout d'investir dans deux projets complémentaires :

- le réseau de micros qui constitue une action ciblée à l'échelle locale, profitant à l'ensemble de nos membres,
- le lobbying au niveau fédéral qui nous permettra de gagner en visibilité à l'échelon national.

Discussion :

M. MONNAT fait part d'un courrier de M. LOOTEN qui mentionne des réseaux permettant d'analyser les transpondeurs.

M. TAINTURIER relève que la commune de Saint-Genis-Pouilly serait intéressée par la pose de microphones.

M. PONTINELLI demande des nouvelles concernant le recours et rappelle certaines préoccupations des communes concernant le largage des carburants et la qualité de l'air.

M. MONNAT répond que le recours a été jugé sérieux et que plusieurs points du recours ont été jugés pertinents.

4. Présentation des comptes 2006

Mme TRUCHET présente les comptes de l'association.

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

5. Rapport des réviseurs des 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 2006, le 9 mai 2007 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 9 mai 2007."

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

6. Présentation et approbation du budget 2007 et fixation des cotisations 2007

M. ZUFFEREY propose une diminution des cotisations, compte tenu des réserves importantes dont dispose l'association.

La proposition de diminuer de CHF 0.75 à 0.50 et de € 0.50 à 0.30 est acceptée à l'unanimité.

Les comptes et le budget sont votés à l'unanimité.

7. Divers

M. RYSER rappelle que l'accord franco-suisse de 1956 ne parle ni de nuisances, ni d'environnement. Cet accord devrait donc être renégocié, mais les suisses ne le souhaitent pas. Les élus français devraient faire pression sur leur préfet pour exiger que l'accord soit renégocié.

M. MONNAT : l'accord de 1956 ne parle pas non plus de la piste B. Dans un message du Conseil fédéral, il a été évoqué une piste pour l'aviation légère à Vandoeuvres. Mais finalement l'aéro-club est resté près de la frontière. Cela mériterait d'être débattu. D'autant plus que sous le terme d'aviation légère, on met beaucoup de choses. Avoir un aéroport en centre-ville est rare. Beaucoup de ville déplacement leur aéroport en périphérie.

2^{EME} PARTIE

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

Plan directeur de l'AIG 2007 - 2015

Les objectifs du plan directeur de l'AIG sont:

- > Relancer un projet d'adaptation des infrastructures ambitieux.
- > Répondre à la croissance prévue du trafic aérien à Genève.
- > Améliorer la fluidité et le confort des passagers.
- > Intégrer les futures contraintes "One Stop Security" et "Schengen".
- > Renforcer l'activité de centre commercial de l'AIG.

Les bases du plan directeur sont la prévision de trafic passagers pour la période 2003-2020. Celle-ci prévoit 13.5 millions de passagers en 2020. Aujourd'hui, l'AIG atteint presque 10 millions de passagers. La croissance n'est toutefois pas linéaire et oscille sur des longues périodes.

Les principales étapes sont :

- > Extension et développement du terminal "T1+ (2007-2009)
 - Extension du terminal sur le parking de la poste.
 - Aménagement d'un restaurant sur le toit du restaurant actuel.
 - Niveau arrivée : 2 tapis supplémentaires + salles de conférences.
 - Niveau enregistrement : extension du hall d'enregistrement, augmentation du centre de tri-bagages, adaptation des contrôles, mise en conformité aux normes Schengen.
 - Niveau départ : nouveau restaurant, augmentation du nombre de boutiques, augmentation des surfaces de transit, contrôles centralisés.
- > Nouvelle "aile Est" (2012-2015)
 - Prolongement de l'aile Est vers Palexpo (pavillon gros porteurs).
 - Mise en place d'un dispositif flexible "Schengen / Non Schengen".
- > Planification "Airsides" (stationnement des avions) - 2007-2015.
 - Utiliser au mieux l'espace limité du tarmac.
 - Garder le maximum de flexibilité en prévision de "Schengen".
 - Optimiser l'utilisation des positions gros-porteurs pour augmenter la capacité en front d'aérogare.
 - Maximiser le nombre de positions éloignées afin de faire face aux pointes de trafic.
- > Capacité de la piste

- Il n'y aura jamais de 2^{ème} piste, car il faudrait 750 mètres de distance entre deux pistes.
- La capacité de la piste peut être augmentée en aménagement des sorties rapides.
- Le potentiel d'augmentation de la capacité n'est pas très important et ne justifie pas des investissements de la part de l'AIG.

> Accessibilité terrestre et transports publics

- L'objectif à l'horizon 2020 est que 45% des personnels de l'aéroport et des passagers utilisent les transports publics ou non polluants et que 80 % des passagers soient satisfaits de l'accessibilité terrestre de l'AIG.
- La situation actuelle est
 - pour les personnels de l'aéroport : 19% en TC et 81 en véhicule privé.
 - pour les passagers : 36% en TC, 20 % en taxi, 44 % en véhicule privé.
- Les priorités sont :
 - Mise en place de mesures visant à favoriser l'utilisation des transports publics par les personnels de l'aéroport (l'AIG finance l'abonnement Unireso et ne met pas de parking à disposition pour le personnel habitant sur les lignes TC).
 - Revoir les conditions d'utilisation et d'attribution des abonnements de parking pour les personnels de l'aéroport.
 - Libérer des places en faveur des passagers.

Discussion :

M. ZUFFEREY demande quelle a été l'évolution des passagers et des mouvements ces dernières années.

M. DEILLON répond que les mouvements sont restés stables jusqu'en 2006. On assiste depuis 2007 à une forte évolution des mouvements due à des taux de remplissage des avions plus élevés, ce qui amène les compagnies à augmenter les fréquences en dédoublant certaines lignes. En général, l'augmentation des mouvements n'est pas linéaire, mais se fait par paliers, tous les 4-5 ans.

Mme FATTON demande si les voies aériennes dévient.

M. DEILLON répond que les trajectoires ne changent pas. M. MOUNIER explique que les avions atteignent plus rapidement l'altitude de 6'500 pieds où ils sont hors de la zone de contrôle des trajectoires et peuvent prendre leur cap. Ainsi, par exemple les habitants d'Anières se plaignent du survol de leur commune.

Aviation légère

M. MOUNIER présente l'évolution des mouvements VFR (petits avions et hélicoptères) pour la période 2000 – 2006 : ceux-ci sont passés de 20'000 à moins de 15'000.

Les mesures pour réduire les nuisances dues au trafic VFR, présentées par le GTAL (groupe de travail sur l'aviation légère) sont :

- > Réduction du bruit à la source.
 - Système de subventions pour l'achat d'avions d'écologie et d'équipements (silencieux, hélices) destinés à réduire les émissions sonores.
- > Extension de l'interdiction des circuits répétitifs en écolage aux jours fériés français (1^{er} mai, 8 mai, 14 juillet, 15 août).

- > Surveillance des trajectoires.
 - Obligation d'enclencher le transpondeur pour l'ensemble du trafic VFR durant le mois d'août 2007.
- > Optimisation du système de gestion des plaintes.

Concernant le vol des hélicoptères (environ 5'000/an avec de fortes variations mensuelles), la procédure publiée oblige à contourner le Grand-Saconnex, mais les contrôles radar montrent que cette obligation n'est pas bien respectée. Dès lors, les mesures proposées par le GTAL pour réduire les nuisances dues au trafic des hélicoptères portent sur :

- > Obligation d'enclencher le transpondeur
- > Rehaussement de l'altitude de survol
- > Nouveau point de compte rendu PLAYA
- > Interpellation des pilotes d'hélicoptères
- > Modification du *Jeppesen Battlang Airfield Manuel*
- > Rencontres avec les chefs pilotes des compagnies d'hélicoptères opérant à Genève
- > Sensibilisation des contrôleurs aériens
- > Rencontres avec les riverains

M. DEILLON complète en précisant qu'il n'y a pas d'école d'hélicoptères à Genève (la formation se fait par simulateur) et qu'il n'y a qu'une seule compagnie opérant à Genève.

Vols nocturnes

Concernant les vols nocturnes, l'évolution montre une augmentation ces dernières années, mais la proportion par rapport au nombre total de mouvements reste stable à 4%.

Les mesures prévues pour lutter contre les nuisances sont :

- > Augmentation de la redevance bruit pour les décollages entre 22h00 et 6h00.
- > Introduction d'une redevance bruit pour les mouvements nocturnes des avions commerciaux à hélice (plus de 5,6 t).
- > Interdiction entre 22h00 et 6h00 des aéronefs présentant une faible marge de conformité par rapport au "Chapitre 3" de l'annexe 16 de l'OACI.

Décisions de la Commission de recours en matière d'infrastructure et d'environnement (CRINEN) du 23 mars 2006

Rappel :

L'AIG doit fournir dans un délai d'une année, une étude portant sur les conséquences d'une extension du couvre-feu nocturne ou un plafonnement des mouvements durant les tranches horaires suivantes

- > 22h00 – 23h00
- > 23h00 – 24h00
- > 06h00 – 07h00

> 22h00 – 08h00 (samedis et dimanches)

L'étude porte sur les conséquences économiques pour l'AIG, les compagnies aériennes et l'agglomération genevoise en comparaison avec les bénéfices environnementaux pour les riverains.

Sur la base du rapport de l'AIG, l'OFAC statuera sous la forme d'une décision administrative.

Les autres études à mener par l'AIG sont :

- > L'AIG a une année pour examiner la faisabilité de la suppression de la trajectoire KONIL après 22h00.
- > L'AIG a deux ans pour soumettre un plan de réduction des nuisances de l'aviation légère.
- > L'AIG a quatre ans pour étudier à nouveau la mise en place d'une trajectoire segmentée au-dessus du lac.
- > Dans quatre ans, les essais de moteur seront interdits après 22h00.

M. ZUFFEREY demande si la décision administrative que va prendre l'OFAC peut faire l'objet d'un recours. M. MOUNIER répond par l'affirmative. Selon M. DEILLON, lorsque l'OFAC aura statué, la décision devrait certainement être publiée.

Programme d'insonorisation

M. MOUNIER rappelle que l'AIG intervient d'abord là où les valeurs d'alarme (VA) sont dépassées, puis progressivement en s'éloignant. Le budget de l'AIG est de 4 millions/an pour procéder aux insonorisations.

Pour les habitations soumises à un dépassement des VA, la situation en mai 2007 était la suivante :

	Logements			Total
	A insonoriser	En cours	Terminés	
Satigny	0	0	2	2
Vernier	24	533	214	771
Autres communes	21	32	62	115
Total	45	565	278	888

Pour les valeurs d'alarme -1 et -2 dB(A), la situation en mai 2007 était la suivante :

	Logements			Total
	A insonoriser	En cours	Terminés	
Satigny	2	20	3	26
Vernier	41	632	86	759
Autres communes	106	337	34	477
Total	149	989	123	1262

Pour les valeurs d'alarme -3 dB(A), la situation en mai 2007 était la suivante :

	Logements			Total
	A insonoriser	En cours	Terminés	
Satigny	16	0	0	16
Vernier	52	1	17	70
Versoix	97	0	2	99

Autres communes	196	6	7	209
Total	361	7	26	394

Discussion :

M. PONTINELLI estime qu'on oblige les gens à vivre les fenêtres fermées. Il faudrait faire pression sur les constructeurs d'avions pour diminuer non seulement le bruit, mais aussi la pollution de l'air.

M. MOUNIER répond qu'on ne peut pas insonoriser les espaces ouverts et qu'agir à la source est effectivement le plus efficace. Les constructeurs doivent respecter les normes fixées par les grands aéroports. La pollution de l'air est liée à la consommation. A l'AIG, les réseaux de capteurs passifs montrent qu'il n'y a pas de dépassement d'émissions de NO₂ sur l'axe de la piste. Les concentrations les plus élevées sont sur le tarmac et le parking devant l'AIG. Il y a une surtaxe qui porte sur les émissions gazeuses.

M. RYSER précise que le problème de la pollution se fait surtout sentir en altitude. A 10'000 m d'altitude, le CO₂ met très longtemps à se métaboliser. Les Alpes se réchauffent 2 fois plus vite que le reste du territoire.

M. MOUNIER rappelle que le rapport du GIEC conclut à une contribution de l'aviation de 3,5 % à la pollution. Mais ce pourcentage pourrait augmenter. Le réchauffement climatique se manifeste de manière plus sensible sur les systèmes alpins et océaniques. L'AIG agit localement par la mise en place de plans de mobilité.

M. MONNAT demande s'il existe des statistiques concernant le délai d'attente de l'aviation légère par rapport à l'aviation lourde.

M. DEILLON répond qu'il n'y a pas de statistiques, mais que l'attente est limitée au strict minimum. En effet Skyguide agit à l'amont : dès qu'il y a un risque de congestion, Skyguide demande aux avions de ne pas décoller. La géographie de la région ne permet en effet pas de gérer des files d'attente.

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 Satigny.

Pour l'ATCR - AIG

Marcos WEIL

Secrétaire technique

Genève, le 3 août 2007