

**PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE
DU 29 JUIN 2011 A SATIGNY****Présents :**

Mme Elisabeth FATTON	Maire, Collex-Bossy
Mme Françoise LE SOURD	Adjointe au Maire, Prévessin-Moëns
M. Yvan ROCHAT	Président ATCR, Conseiller administratif, Vernier
M. Philippe POGET	Conseiller administratif, Satigny
M. Claude THIBAUT	Conseiller municipal, Nernier
M. Claude GENEQUAND	Conseiller administratif, Versoix
M. Jean-Yves TAINURIER	Adjoint au Maire, Saint-Genis-Pouilly
M. François MEYLAN	Maire, Ferney-Voltaire, vice-président ATCR-AIG
M. David MERMOD	Maire adjoint, Chens-sur-Léman
M. Georges RYSER	Président AFRAG
M. François LUGINBUHL	Maire, Nernier
M. Patrick SIMON	Vice-Syndic, Tannay
M. Bertrand REICH	Adjoint au Maire, Aire-la-Ville
M. Jacques MONAT	Représentant de la municipalité, Chevry
M. Pierre-Alain TSCHUDI	Conseiller administratif, Meyrin
M. Jean-Marc DEVAUD	Conseiller administratif, Meyrin
M. Mike GERARD	Président ARAG
M. Gérald PAGE	Avocat conseil
M. Jean-Christophe ARAV	Technicien ATCR-AIG
M. Marcos WEIL	Secrétariat technique ATCR-AIG

Excusés :

M. Jean-Michel RUFFIN	Conseiller municipal, Nernier
M. Jean-François RAVOT	Chevry
Mairie de Divonne-les-Bains	
Mairie de Bellevue	
Conseil administratif du Grand-Saconnex	
Municipalité de Mies	
Municipalité de Chavannes des Bois	
SBFZ (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich)	

Ordre du jour

1. Approbation du PV de l'AG du 28 juin 2010
2. Rapport d'activités
3. Présentation des comptes 2010
4. Réviseurs des comptes
5. Projet du budget 2011
6. Divers
7. Discussion avec P. HOCHSTRASSER (chef des opérations de la tour et des approches)

M. ROCHAT ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux personnes présentes et en remerciant M. POGET de nous accueillir à Satigny.

Au nom des autorités de Satigny, M. POGET souhaite une cordiale bienvenue aux membres de l'ATCR-AIG ainsi qu'aux représentants de Meyrin.

1. Approbation du PV de la séance du 28 juin 2010

Le PV est adopté avec remerciements à son auteur.

2. Rapport d'activités

M. ROCHAT donne lecture du rapport d'activités

Activités du comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 6 fois en 2010 (22 février, 10 mars, 27 avril, 19 mai, 31 août, 13 octobre).

Outre la préparation des séances avec l'AIG, le Comité directeur s'est plus particulièrement occupé :

- > de l'analyse et de la réponse à la prise de position de l'OFEV dans le cadre de la procédure Crinen
- > du réseau de micros et de l'analyse des vols nocturnes
- > de la refonte du site internet de l'association
- > des diverses actions en vue de sensibiliser et mobiliser les acteurs politiques

Ces différentes actions sont détaillées plus loin.

Par ailleurs, le Comité directeur :

- > A organisé une rencontre avec le Dr Hervé Lissek du LEMA (laboratory of electromagnetics and acoustics). Ce laboratoire de l'EPFL développe son champ de recherche dans les solutions pour diminuer le bruit à la source. Le laboratoire participe à plusieurs recherches au niveau européen visant notamment à une réduction de 10 dB(A) par vol à l'horizon 2020.
- > A écrit à de nombreuses reprises à l'OFAC demandant une mise à jour du tableau de classification du bruit des avions (qui date de 2000). En effet, nous avons besoin de ces données pour les analyses que nous effectuons des vols nocturnes. La réponse nous est parvenue 6 mois plus tard, annonçant qu'une refonte globale de la classification des avions est envisagée encore cette année et qu'à la suite de cela, une nouvelle liste sera établie.
- > A eu différents échanges ces derniers mois avec l'AIG concernant la trajectoire KONIL et la trajectoire de la volte. Les documents établis par la CCPG ont été transmis à la direction de l'AIG. Des adaptations de la carte sont en cours puisque les données dont disposaient la CCPG (données fournies par la DGAC) n'étaient pas tout à fait justes.

- > A relayé les préoccupations des syndics de Terre Sainte concernant les nuisances des avions au dessus des villages de la région auprès de la direction de l'AIG. L'explication de l'AIG tient au fait de l'augmentation générale du trafic aérien : entre 2001 et 2009, le trafic global est passé de 163'189 à 172'671 mouvements, soit une augmentation de 5.8%. En 2007 et 2008, il y a même eu des pointes à 190'000 mouvements annuels. En 2009, cela représentait en moyenne 473 mouvements/jour, dont environ une moitié survole la région de Terre Sainte.
- > A demandé au Conseil d'Etat une modification de la composition de la CCLNTA en vue d'assurer une meilleure représentation française. Le Conseil d'Etat a accepté, de manière transitoire, jusqu'au renouvellement de la composition de la Commission, que M. François Meylan participe aux séances en tant qu'expert extérieur.
- > Nous avons également poursuivi des actions auprès des autorités cantonales. Comme cela avait déjà été annoncé, en 2010 notre association a écrit au Conseil d'Etat demandant l'établissement d'une étude d'impact sur la santé. Le Conseil d'Etat nous a répondu que l'AIG faisait déjà tout son possible pour atténuer les nuisances sonores et qu'il revenait à la Confédération de financer de nouvelles études.

Nous avons répondu à ce courrier le 12 avril 2010 rappelant au canton ses obligations légales concernant les 25'000 personnes qui sont soumises à des valeurs de bruit qui dépassent les normes fédérales. Nous avons également demandé un entretien avec M. Pierre-François Unger, Conseiller d'Etat. Malheureusement, notre demande n'a pas été entendue.

Sur la base des documents que nous avons transmis à un député, une interpellation urgente a été déposée le 1^{er} juillet 2010 au Conseil d'Etat (IUE 1021-A : Aéroport de Genève : quel impact sur la santé de la population vivant à proximité ?). L'interpellation relayait notre demande d'établissement d'une étude d'impact sur la santé et de rencontre avec M. Pierre-François Unger.

Le 26 août, le Conseil d'Etat a répondu de la manière suivante :

- > que l'ATCR-AIG avait fait valoir le point de vue relayé par l'auteur de l'interpellation dans le cadre d'une procédure actuellement pendante devant l'OFAC et que les allégués de notre association étaient contestés par l'AIG.
- > que la santé des populations est une préoccupation constante du Conseil d'Etat.
- > que c'est la Confédération qui est compétente pour fonder les valeurs limites d'exposition au bruit des avions.
- > que l'AIG et l'administration cantonale mettent tout en œuvre pour limiter l'exposition des populations au bruit.

Concernant la demande de notre association de pouvoir rencontrer M. Pierre-François Unger, le Conseil d'Etat répond qu'il reçoit des tiers selon les priorités de son calendrier et qu'en l'occurrence ils estiment préférable d'attendre la décision de l'autorité fédérale.

Ces réponses sont évidemment très insatisfaisantes dans la mesure où, comme cela leur a déjà été signalé, il est malhonnête de se réfugier derrière la fixation des valeurs limite d'exposition au bruit pour dire qu'il n'y a pas de problème, puisque précisément ces valeurs sont largement dépassées. Ces réponses traduisent clairement que dans la pesée des intérêts entre la santé des populations et le développement économique de l'AIG, c'est ce dernier qui prime.

Démissions / admissions

Nous avons enregistré la démission des communes de Crozet et de Sauverny.

Rencontres avec l'AIG

En 2010, deux séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG les 19 avril et 17 novembre.

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

- > Les vols de nuit et leur évolution. Si en 2009, le nombre de vols durant la période nocturne avait diminué, en 2010, ils ont à nouveau connu une augmentation de 9.5 %, passant de 7'339 à 8'112 mouvements (période 22h00 – 6h00). L'augmentation des mouvements se répartit 70% concernant des décollages et 30% des atterrissages. A noter que sur les 5 premiers mois de 2011, l'augmentation se poursuit (+8%).
- > Les surtaxes et leurs effets. L'AIG considère que les surtaxes ont un effet incitatif et ont poussé les compagnies à renouveler leur flotte. S'il est vrai que la majorité des avions atterrissant à Cointrin sont en classe V (la moins bruyante), les surtaxes n'ont pas l'air d'avoir des effets incitatifs par rapport aux vols nocturnes qui continuent à augmenter.
- > Le problème de la volte de l'aviation légère au-dessus de la France. La volte actuelle survole des régions fortement habitées. Afin de pouvoir étudier une nouvelle volte, un travail a été commandé à la Communauté de Communes du Pays de Gex afin d'obtenir une carte à jour avec les densités de population. Ce travail a été présenté cette année la Direction de l'AIG et des ajustements sont en cours.
- > Les projets d'extension de l'AIG : projet de construction d'une nouvelle aile Est pour desservir les 6 positions avec des passerelles.
- > Les réflexions menées avec l'aéroport de ZH portant sur une nouvelle classification des avions. L'OFAC considère en effet qu'il y a trop d'avions exemptés (les avions de la classe V) et que par conséquent, il y a une distorsion du principe pollueur-payeur. Les aéroports de Zürich et de Genève considèrent quant à eux que la modification de la classification des avions ne se justifie pas dans la mesure où les compagnies n'ont pas le choix d'autres technologies. L'AIG a calculé que si les avions de classe V passaient en classe IV, cela rapporterait 13,6 mio à l'aéroport grâce aux surtaxes.

Secrétariat technique

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2010. Son mandat a été renouvelé pour 2011.

Réseau de microphones

7 microphones sont installés et en fonction à :

- > Satigny (Mairie)
- > Prévessin-Moëns (Mairie)
- > Nernier
- > Ferney-Voltaire
- > Saint-Genis Pouilly
- > Vernier
- > Versoix

L'exploitation des données a pris son rythme de croisière depuis la fin de l'année passée. Tous les 2 mois, une analyse de tous les vols nocturnes est effectuée et des demandes d'explications sont transmises à l'AIG, avec copie à l'OFAC et à Me Page. Ces analyses permettent de mettre en évidence le nombre de mouvements par période, le type d'appareils utilisés (avions de ligne ou jets privés), les principales lignes aériennes concernées (nombre de fois où le vol est en retard dans un mois), etc.

Ces analyses, les courriers et les réponses de l'AIG sont dorénavant accessibles sur le site internet de l'ATCR-AIG.

Recours

La procédure s'éternisant, un rappel des dates clés :

- > la CRINEN a statué en **mars 2006** demandant à l'OFAC de rendre une nouvelle décision sur un certain nombre de points contestés du règlement d'exploitation.
- > Sur la base de cette décision, l'AIG a produit un certain nombre de rapports en **2007**.
- > Ces rapports ont été analysés dans le détail par l'ATCR-AIG qui a déposé ses observations auprès de l'OFAC en **2008**.
- > Le **25 août 2008**, l'OFAC a annoncé qu'avant de rendre sa décision, elle souhaitait entendre l'OFEV (office fédéral de l'environnement).
- > La prise de position de l'OFEV, datée du **23 décembre 2009**, a été transmise aux parties le **5 février 2010**.
- > L'ATCR-AIG a rendu sa prise de position le **30 avril 2010**.

La prise de position de l'OFEV peut être résumée ainsi :

- > L'OFEV a relevé de nombreuses erreurs dans les rapports fournis par l'AIG, ce qui a des incidences sur le calcul du nombre de personnes touchées par les nuisances sonores (nombre plus important que ce qu'annoncent les rapports). L'envergure de l'impact est ainsi largement sous-estimée.
- > L'OFEV considère que les informations sur les coûts (manques à gagner) présentés dans les rapports manquent de consistance, de transparence et sont même faux pour certains scénarios.
- > L'OFEV confirme que les incidences économiques ne sont pas documentées ou discutées concrètement, ce qui rend impossible une compréhension suffisante des incidences socioéconomiques pour l'ensemble des parties (AIG, compagnies d'aviation, agglomération genevoise).
- > L'OFEV confirme que le rapport coût/bénéfice présenté par l'AIG est basé sur une quantification inadéquate et trop basse de la base de dimensionnement du bénéfice.

L'OFEV recommande:

- > la mise à jour de la classification des avions.
- > l'analyse plus sérieuse des mouvements retardés afin de prendre des mesures pour régulariser le respect des horaires.
- > la non-utilisation de la route KONIL après 22h00.

Ces conclusions rejoignent en grande partie nos propres conclusions, déjà transmises à l'OFAC. Nous avons donc profité de la possibilité qui nous était donnée pour le rappeler et compléter nos exigences avec un certain nombre d'arguments.

En résumé, nos requêtes ont porté sur les points suivants :

- > que l'OFAC fasse l'inventaire des études d'impact du trafic aérien sur la santé qu'elle possède d'ores et déjà et qu'elle verse à la procédure ces études. En effet, dans le cadre d'une intervention que nous avons faite auprès du Conseil d'Etat genevois demandant l'établissement d'une étude d'impact sur la santé, celui-ci nous a répondu que de telles études avaient déjà été menées au niveau suisse et en particulier pour l'AIG. Or, personne n'a connaissance d'une telle étude.
- > que l'OFAC tienne compte non seulement des études sur la santé que l'AIG aurait faites, mais également des études étrangères réalisées. En effet, dans le cadre de la formulation de notre réponse, nous avons pu consulter différentes études menées autour des aéroports de Schipol (Amsterdam) et de O'Hare (Chicago). Nous avons également analysé les rapports établis par l'OFEV et l'OMS sur les conséquences du bruit sur la santé. Toutes ces études démontrent scientifiquement les effets nocifs sur la santé qu'a une exposition au bruit. En ce qui concerne l'AIG, il s'agit de 25'000 personnes qui subissent des niveaux sonores supérieurs aux normes fédérales, qui ont précisément été fixées pour prévenir les effets sur la santé de la population.
- > que l'OFAC verse à la procédure un inventaire qualitatif et quantitatif des conséquences et bénéfiques des mesures de réduction du trafic nocturne. En effet, l'OFEV arrive aux mêmes conclusions auxquelles nous étions arrivés : les rapports fournis par l'AIG ne permettent pas une évaluation sérieuse des coûts et bénéfiques d'une réduction du trafic nocturne. L'OFEV a relevé un certain nombre d'erreurs dans le mode de calcul établi par l'AIG ce qui a pour conséquence de très nettement diminuer le nombre de personnes concernées et donc d'augmenter le coût ramené au nombre de personnes. Par ailleurs, l'étude menée à Chicago démontre qu'il est économiquement rentable de mettre en place des mesures de réduction de la pollution sonore. L'étude conclut que les coûts sont inférieurs aux bénéfiques et qu'il est donc pertinent de prendre des mesures de réduction des nuisances sonores. En particulier, l'étude y parvient en comparant les bénéfiques de la réduction du bruit (diminution des coûts sur la santé et des coûts engendrés par la gêne du bruit) et les coûts qu'une telle réduction implique (équipement des avions et insonorisation).
- > que l'OFAC procède rapidement et systématiquement à un examen des causes des vols retardés. L'analyse de l'OFEV démontre en effet qu'un meilleur respect de l'horaire permettrait de diminuer une bonne part des vols retardés qui débordent sur les heures de nuit et sont source d'importantes nuisances. A cette fin, nous avons préconisé l'instauration d'une audition contradictoire entre l'AIG, EasyJet et Air Mauritius afin de connaître les justifications des uns et des autres pour ces mouvements nocturnes retardés très fréquents et qui sont très dérangeants, car survenant dans une période de calme.
- > qu'une mise à jour de la classification des avions parmi les classes de bruit soit faite. En effet, cette mesure devrait favoriser un renouvellement des flottes afin que les compagnies adoptent les avions les moins bruyants.

L'ATCR souligne également que la procédure est pendante depuis 9 années. Dès lors, il y a lieu de prendre des mesures immédiates, notamment :

- > de modifier les règlements ad hoc pour procéder à la suppression de la route KONIL entre 22h00 et 8h00 (mesure que l'AIG ne conteste pas) ;

- > de modifier les règlements ad hoc afin d'interdire tout mouvement nocturne au-delà de 22h00 pour des avions du chapitre II ;
- > de mettre en œuvre une véritable structure incitative de la surtaxe bruit pour le trafic nocturne différenciée en fonction du type d'avion et de l'heure du mouvement ;
- > d'instaurer une procédure de suivi des effets de la surtaxe bruit, devant conduire à une adaptation de la surtaxe si celle-ci ne devait pas avoir des effets escomptés ;
- > de prendre des mesures concrètes et rapides afin de remédier à la problématique des vols retardés.

Toujours sans nouvelles des autorités, nous avons interpellé les parlementaires romands pour qu'ils interviennent auprès de Mme Doris Leuthard afin que l'OFAC prenne une décision. Cette lettre a été signée par les 4 associations que sont l'ATCR-AIG, l'ARAG, l'ACGNA et l'AFRAG. Ce courrier, du 1^{er} avril 2011 n'a pas encore eu de réponse.

Mise à jour du site internet

Le site internet a été complètement revu, modernisé et complété.

Afin de rendre le site plus vivant et réactif, il a été décidé d'axer la communication sur les points d'actualité qui focalisent les efforts de l'association. La nouvelle structure permet un suivi des dossiers en faisant référence aux échanges que nous avons avec l'AIG, ainsi qu'en mentionnant des articles de presse relatifs aux problématiques qui nous préoccupent.

Tous les PV des séances avec l'AIG, ainsi que les échanges de correspondance avec la direction de l'AIG y figurent.

Le site a également été complété avec des informations détaillées permettant à tout un chacun de se familiariser avec l'utilisation du réseau de micros. Les analyses faites par l'ATCR sont accessibles.

Perspectives 2011-2012

Communication

Le Comité directeur entend mettre l'accent sur la communication, d'une part au travers du site internet qui continuera à être régulièrement alimenté avec des informations, articles, actualités, études, etc.

D'autre part, nous avons la volonté de nous rendre plus visibles vers l'extérieur, par la publication d'une lettre d'informations, paraissant deux fois par année. Celle-ci serait distribuée à l'ensemble des élus des communes du bassin concerné, que les communes soient membres ou non de l'ATCR.

Réseau de microphones

Nous allons continuer à exploiter les données et à interpeller l'AIG, ainsi qu'à fournir ces informations sur le site internet.

Etudes demandées par la CRINEN

Nous attendons la réponse de l'OFAC et continuerons à suivre attentivement le développement de cette procédure.

Discussion

J. MONAT demande où en est le problème des hélicoptères. Qu'est ce qui a été fait ? Cela devait être abordé par l'ATCR-AIG. Il existe de nouvelles règles en France depuis fin 2010 concernant les hélicoptères. Il faudrait s'inspirer des mesures prises par la municipalité d'Issy-les-Moulineaux.

F. MEYLAN : L'AIG a beaucoup de peine à savoir où sont les hélicoptères car les transpondeurs doivent être éteints à l'approche de l'AIG. Il y a beaucoup d'hélicoptères en transit et l'AIG ne peut rien faire. Il faudrait élever le niveau d'altitude de l'entrée dans la zone de contrôle. On constate par ailleurs, une recrudescence des vols sur le Pays de Gex. Les transgressions aux trajectoires officielles sont très nombreuses.

J. MONAT évoque qu'il y a eu des problèmes au Grand-Saconnex, mais il y a eu une amélioration, grâce à la formation des pilotes et à plus d'informations.

M. GERARD : il est possible d'obtenir un tracé jusqu'au moment où le transpondeur est coupé. Une plainte peut alors être déposée.

M^e PAGE va examiner s'il est vraiment nécessaire de couper le transpondeur.

F. MEYLAN Concernant la KONIL, l'AIG entretient une confusion entre trajectoire et procédure et il est difficile d'obtenir des informations claires. L'OAC et la DGAC renvoient à Skyguide la responsabilité de la trajectoire. Auparavant l'AIG avait affirmé qu'ils n'en avaient pas besoin, mais maintenant cela est nécessaire pour augmenter la capacité de l'AIG. La commune de Ferney-Voltaire va solliciter l'ACNUSA pour les aider à comprendre et à agir.

F. LE SOURD a un sentiment de découragement avec l'AIG. Elle a essayé de convaincre les communes de Crozet et de Sauvigny de rester. L'ATCR devrait les relancer. On a besoin du soutien des communes survolées. Il faut faire quelque chose d'énergique et montrer notre détermination.

G. RYSER rappelle que la Crinen a exigé qu'en 2010, l'AIG fournisse un rapport sur la modification de la trajectoire. Ce rapport n'a toujours pas été fourni. Il faudrait relancer l'OFAC et l'AIG.

M^e PAGE précise que l'on est au bord du déni de justice. L'OFAC doit prendre une décision sur le règlement d'exploitation. Une plainte pour déni de justice pourrait être déposée. Par ailleurs, la LIPAD permet l'ouverture de documents administratifs.

3. Présentation des comptes 2010

Les comptes sont présentés par Philippe POGET.

L'ATCR a beaucoup d'argent en banque, il est donc proposé de procéder à une diminution de montant des cotisations.

4. Réviseurs des comptes

M. LUGINBUHL donne lecture du rapport des réviseurs :

« Nous soussignés Jean-Yves TAINTURIER, adjoint au Maire de la commune de Saint-Genis-Pouilly et François LUGINBUHL, Maire de la commune de Nernier, avons procédé à la vérification des comptes de l'exercice 2010, le 09 juin 2011 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.
Genève, le 09 juin 2011 »*

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

M. ROCHAT remercie MM. TAINTURIER et LUGINBUHL pour leur travail.

5. Projet du budget 2011

Le projet de budget 2011 avec une baisse des cotisations est accepté à l'unanimité.

Les nouvelles cotisations sont fixées à CHF 0.40 / hab soit € 0.30 / hab.

6. Divers

G. RYSER déclare que l'on travaille depuis 9 ans sans réel succès. Une lettre a été transmise aux parlementaires, mais on ne sait pas si la question a été relayée auprès de Mme Doris Leuthard. Il propose de trouver un parlementaire pour défendre nos intérêts. Les chambres vont se renouveler en novembre. Il faudrait trouver un relais à Berne.

P. POGET est d'accord pour trouver un relais.

7. Discussion avec P. HOCHSTRASSER (chef des opérations de la tour et des approches)

La présentation de M. Hochstrasser figure sur le site internet et en annexe du présent PV.

Quelques éléments de sa présentation :

- > Skyguide a la responsabilité de l'espace contrôlé de 0 – 5000 m.
- > Skyguide cherche à être le plus transparent possible.
- > Skyguide est une Société Anonyme privée, mandatée par la Confédération.
- > Les pays voisins délèguent à la Suisse la gestion du ciel dans l'environnement proche, avec application du droit suisse.
- > Skyguide emploie 1'500 collaborateurs en Suisse dont 600 sont basés à l'AIG.
- > Les routes de départ / arrivées dépendent des flux internationaux.
- > Avec les vols à vue, le pilote se repère en regardant le sol, cela est donc moins précis.
- > Les hélicoptères volent très haut, le vol à vue n'est donc pas précis. Les trajectoires ne sont pas toujours respectées. On n'est pas dans un environnement radar.

Discussion avec l'assemblée

Concernant les transpondeurs pour les hélicoptères, M. HOCHSTRASSER relève qu'ils sont utiles, mais ne sont pas le seul moyen de contrôler la trajectoire. Ils peuvent gêner le pilote qui écoute moins le contrôleur et est moins attentif à la vision extérieure. De plus, il peut y avoir des interférences.

M. GERARD rappelle qu'à certains moments le transpondeur est enclenché.

P. HOCHSTRASSER précise qu'à l'extérieur de la CTR, le transpondeur est obligatoire.

M. GERARD demande s'il y a une possibilité de fournir un tracé de trajectoire sans transpondeur.

P. HOCHSTRASSER répond que cela n'est pas possible, car il n'y pas d'enregistrement.

B. REICH : à l'intérieur de la CTR, est-il possible de connaître l'altitude de l'hélicoptère ?

P. HOCHSTRASSER répond par l'affirmative.

F. MEYLAN : quelles sont les conditions pour amorcer la trajectoire KONIL ? Selon l'AIG, il faudrait atteindre une certaine vitesse.

P. HOCHSTRASSER : il faut une certaine distance + altitude pour pouvoir initier le virage et une vitesse maximum 190 nœuds + inclinaison 25°.

F. MEYLAN demande si c'est une procédure plus bruyante.

P. HOCHSTRASSER n'a pas de données pour répondre.

F. MEYLAN : sur Ferney-Voltaire c'est un bruit additionnel qui s'ajoute au bruit des autres trajectoires.

P. HOCHSTRASSER : les avions bruyants ne peuvent pas emprunter la KONIL. C'est une route importante pour dégager les avions plus rapidement, hors zone de conflits potentiels. Skyguide détermine la capacité de l'AIG.

J. MONAT : la KONIL est utilisée entre 6h00 et 8h00 du matin, alors qu'il n'y a pas de problèmes de capacité et que cela génère beaucoup de nuisances.

P. HOCHSTRASSER : les horaires d'utilisation de la KONIL peuvent être discutés. Mais la trajectoire devra être maintenue pour écouler le trafic de pointe.

F. MEYLAN se demande qui fait la police aérienne.

P. HOCHSTRASSER précise que Skyguide signale les déviations, mais ne fait pas la police. L'aviation légère a du plomb dans l'aile à Genève et il y aura des changements marqués à terme. Cela étant, cette école est importante pour la région, car elle contribue à la formation des pilotes.

F. MEYLAN se demande si l'AIG peut avoir un programme informatique pour savoir si un avion léger est en infraction.

P. HOCHSTRASSER répond que l'on ne peut pas identifier les trajectoires.

P. SIMON dit qu'il y a des perturbations dues aux entrées. Si les avions allant sur Chambéry étaient plus hauts, cela ne poserait pas de problème.

P. HOCHSTRASSER : ce serait effectivement plus facile mais cela n'est pas accepté par les français.

M. GERARD revient sur la question des horaires d'utilisation de la KONIL.

P. HOCHSTRASSER confirme que cela peut être discuté. La capacité de la piste est de 40 mouvements/heure. La KONIL diminue les conflits avec les avions venant de Lyon.

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 25 août 2011

Annexes : présentation de M. Hochstrasser