

*Date de dépôt: 24 mai 2007*

*Messagerie*

**Réponse du Conseil d'Etat**  
**à l'interpellation urgente écrite de Mme Morgane Gauthier :**  
**Survol du territoire par des hélicoptères**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 3 mai 2007, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

*Certains de nos concitoyens, de plus en plus nombreux, s'expriment de vive voix, mais également au moyen de lettres de lecteurs et de lectrices, se plaignent du bruit causé par les hélicoptères traversant plusieurs communes du Canton comme celles du Grand-Saconnex, des Trois-Chêne, etc. pour transporter des personnes vers les stations montagnardes françaises. Cette année, il semblerait que les vols aient été particulièrement nombreux. C'est d'autant plus irritant qu'aussi bien sur le plan fédéral que cantonal, tout un arsenal législatif existe et fait des mentions explicites à la protection de l'environnement. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), menant la politique aéronautique du pays, doit suivre les principes du développement durable (ici il n'est question que du bruit des aéronefs et non pas de leurs effets négatifs sur le climat et sur la qualité de l'air), ainsi que l'a exposé le Conseil Fédéral dans sa « Stratégie du développement durable » (2004) qui bien entendu s'applique également à la politique aéronautique. Ainsi, son rapport sur la politique aéronautique (2004), mentionne qu'il convient de faire en sorte que « les déplacements soient gérés compte tenu des impératifs écologiques et n'augmentent pas de manière démesurée au détriment de l'environnement et des populations exposées au bruit et autres émissions ». Bien que des progrès techniques aient permis de diminuer les nuisances*

*sonores, celles-ci ont quand même augmenté du fait de l'accroissement du trafic.*

***Le nombre de ces vols a-t-il augmenté lors de la dernière saison de sports d'hiver et les nuisances sonores liées à ces vols ont-elles été mesurées ainsi que les impacts sur la population évalués ?***

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Le nombre de vols d'hélicoptères au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Genève a augmenté de 48% cet hiver (janvier - avril) par rapport à la même période l'année précédente. En moyenne, il y a eu ainsi 700 mouvements par mois, dont 6 samedis ou dimanches qui ont connu plus de 50 mouvements par jour. Un grand nombre de ces hélicoptères fait mouvement entre Genève et les stations des Alpes françaises. Par conséquent, la moitié environ du trafic hélicoptère au départ de Genève passe au-dessus de la région des Trois-Chêne.

Deux questions plus particulières se posent en la matière : le respect des procédures de vol (trajectoires, hauteur minima) et la progression du nombre de mouvements.

S'agissant de la **première question**, les procédures de vols (vol à vue) imposent au pilote le respect des trajectoires dans la zone de contrôle de l'aéroport, qui s'étend, au sud, jusqu'à une ligne qui peut être tracée de la Pallanterie à Plan-les-Ouates. Dans cet espace, il y a eu pendant quelques temps un problème de respect des trajectoires à l'approche de l'aéroport depuis le sud, à la hauteur de la commune du Grand-Saconnex. Les autorités aéroportuaires ont rencontré à deux reprises les habitants concernés et leurs élus. Des mesures ont été prises depuis lors qui ont incité les pilotes à beaucoup mieux respecter les trajectoires autour de cette zone sensible proche de l'aéroport.

A l'extérieur de la zone de contrôle de l'aéroport, les pilotes d'hélicoptères ne sont pas tenus à des trajectoires déterminées. Ils doivent cependant respecter les hauteurs de vol minimum, c'est-à-dire 300 mètres/sol au-dessus des agglomérations. Tel est en particulier le cas au-dessus de la région des Trois-Chêne. L'Aéroport international de Genève (AIG) a été saisi de plusieurs plaintes des habitants de cette région, plaintes qui avaient toutefois plus pour objet la recrudescence du nombre d'hélicoptères au-dessus de leur commune que le non-respect des hauteurs de vols. En dehors de sa zone de contrôle, l'AIG ne peut pas vérifier systématiquement la hauteur de tous les aéronefs.

Les doléances des habitants des Trois-Chêne soulèvent **une deuxième question**, relative à la progression du nombre de mouvements d'hélicoptères observée ces derniers mois. Le trafic d'hélicoptères connaît durant les mois d'hiver une plus forte activité que durant le reste de l'année, avec une pointe au mois de mars. Ces sept dernières années, le nombre global de mouvements d'hélicoptères durant toute l'année est resté stable, aux environs de 5'000 mouvements (4'955 mouvements en 2006 ; 5'090 mouvements en 2003 avec le sommet d'Evian). L'augmentation du nombre de mouvements constatée en ce début d'année correspond à la demande d'une clientèle qui souhaite se rendre par ce moyen dans les stations de sports d'hiver, notamment dans les Alpes françaises. A ce jour, la mission légale de l'AIG, telle qu'elle est définie par la législation fédérale et par la concession que lui a accordé la Confédération, ne l'autorise pas à s'opposer à la demande, et ce pas plus pour les passagers des vols hélicoptères que pour les passagers des vols de ligne et charter. Dans son rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004<sup>1</sup>, le Conseil fédéral souligne que « *la Confédération reste favorable à un développement des aéroports nationaux en fonction de la demande* » (Mesures préconisées par la Confédération, chapitre 3, section 3.3.3). Cela étant, le Conseil fédéral précise qu'il est toutefois « *pensable que des situations se présentent où l'on pourra s'écarter de ce principe dans l'optique d'un développement durable* », dont l'auteur de l'interpellation souligne la dimension écologique (Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, chapitre 2, section 2.1 et chapitre 3, section 3.3.3 op.cit.).

L'impact aérien des petits aéronefs (y compris les hélicoptères) est calculé chaque année. Les courbes de bruit pertinentes aux termes de la loi ne s'étendent pas jusqu'à la région des Trois-Chênes. L'impact du trafic de l'année en cours sera à nouveau évalué. Dans l'intervalle, l'AIG a déjà pris des mesures en la matière (rehaussement de l'altitude de survol et mesures en faveur d'un meilleur respect des procédures) et étudie conjointement avec les services de la navigation aériennes et l'Office fédéral de l'aviation civile les mesures envisageables pour soulager les populations les plus touchées, sans pour autant péjorer de manière disproportionnée la situation d'autres résidents.

---

<sup>1</sup> Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004, Feuille fédérale 2005, pages 1655 et suivantes, [www.admin.ch/ch/f/ff/2005/1655.pdf](http://www.admin.ch/ch/f/ff/2005/1655.pdf).

Bien que la contribution des mouvements d'hélicoptères en question ne soit pas déterminante en termes de valeurs limites d'immission de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit, conscient du fait qu'il s'agit d'un problème réel pour la population touchée, le Conseil d'Etat veillera à ce que les solutions trouvées limitent effectivement l'impact environnemental de ces petits aéronefs et ce dans un esprit de développement durable.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Charles Beer