

*Date de dépôt : 24 juin 2010*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Sylvia Leuenberger, Morgane Gauthier, Jean Rossiaud, Catherine Baud, Emilie Flamand, Beatriz de Candolle, Anne Mahrer, Elisabeth Chatelain, Pierre Losio, François Walpen, Patricia Läser, Gabriel Barrillier, Michèle Ducret et Charles Selleger demandant la diminution des vols privés d'hélicoptère**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 23 mai 2008, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève, considérant :*

- les réponses aux IUE 419 et 509;*
- la position du Conseil d'Etat dans le RD 710-A;*
- l'augmentation des vols de plaisance au-dessus de la région très urbanisée de Genève et les nombreuses réclamations quant aux désagréments sonores de ces vols;*

*invite le Conseil d'Etat à prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le dispositif mis en place par les autorités aéroportuaires et pour faire diminuer la fréquence des vols de plaisance des hélicoptères en provenance ou à destination de l'aéroport international de Genève.*

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat partage la volonté du Grand Conseil de réduire les nuisances sonores liées au trafic aérien pour les populations résidentes. C'est pourquoi, en accord avec le Conseil d'Etat, l'Aéroport international de Genève (AIG) a mis en place un système de redevances aéroportuaires incitant les compagnies d'aviation à privilégier les avions les plus modernes et les moins bruyants. C'est pourquoi l'AIG poursuit également depuis de nombreuses années ses efforts en matière d'insonorisation d'habitations riveraines, pour près de 4 millions de francs par an. C'est pourquoi, enfin, la réglementation a été renforcée en 2008, en concertation avec la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA), pour réduire les mouvements après 22 heures, au moyen d'une surtaxe additionnelle.

Dans le domaine du trafic d'hélicoptères privés et commerciaux, les compétences cantonales pour des mesures de restrictions sont très limitées, en raison de la loi fédérale sur l'aviation civile. Il en va de même pour les compétences de l'AIG, comme vient de le rappeler un arrêt du Tribunal administratif fédéral, déboutant l'AIG dans un litige l'opposant à une compagnie privée d'hélicoptères.

Cette situation ne posait guère de problème il y a quelques années encore, le nombre de vols étant resté relativement stable sur la plate-forme de Genève entre 2000 et 2006, à environ 5000 mouvements par an. Mais l'hiver 2006/2007 a permis d'observer une hausse spectaculaire (+45% de décembre 2006 à avril 2007), suivie d'une hausse de 5% l'hiver suivant. Ces hausses successives ont provoqué l'insatisfaction de nombreux résidents du canton, dont la présente motion est une illustration.

### **Dix mesures pour l'hiver 2007/2008**

Face à cette situation et soucieux de préserver la qualité de vie des riverains du canton et de France voisine, l'AIG a mené une étude approfondie durant la période estivale 2007. Cette étude a débouché sur la mise en œuvre de dix mesures opérationnelles concrètes pour limiter l'impact du trafic d'hélicoptères durant la saison d'hiver 2007/2008. Ces mesures sont les suivantes :

- développement du dialogue avec les principaux exploitants d'hélicoptères qui opèrent sur l'aéroport de Genève, dans le but de les sensibiliser à l'importance de tout mettre en œuvre pour réduire l'impact de ce type de trafic au-dessus de l'agglomération genevoise. Dans ce cadre, une

délégation de l'AIG a participé au briefing des pilotes des plus importantes compagnies (en terme de mouvements) qui opèrent sur la plate-forme aéroportuaire, avant la saison d'hiver;

- optimisation des publications aéronautiques relatives aux procédures d'hélicoptères à l'arrivée et au départ de l'aéroport de Genève;
- optimisation du protocole de conversation entre les pilotes d'hélicoptères et les contrôleurs des services de la navigation aérienne;
- obligation d'enclencher le transpondeur à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport (CTR), sauf instruction contraire des services de la navigation aérienne, de manière à faciliter le contrôle du respect des procédures;
- contrôle des altitudes de survol et suivi des trajectoires dédiées aux hélicoptères faisant mouvement sur l'aéroport de Genève;
- relevé et interpellation en direct sur l'hélicoptère des pilotes ayant contrevenu aux procédures publiées;
- dénonciation auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile, autorité compétente pour prononcer des sanctions, en cas de violation manifeste des procédures publiées ou en cas de récidive;
- surélévation de 500 pieds de l'altitude de survol des points de compte rendu à proximité de l'aéroport, de 3 000 pieds/mer (environ 500 m/sol) à 3 500 pieds/mer (environ 650 m/sol);
- mise en place d'une procédure d'autorisation préalable pour tout mouvement d'hélicoptère à l'arrivée et au départ de l'aéroport de Genève durant les vendredis, samedis et dimanches de la saison d'hiver, ainsi que lors des grands événements organisés à Genève, tel le Salon de l'automobile.

### **Bilan de l'hiver 2007/2008**

Au terme de la saison d'hiver 2007/2008, un bilan de l'efficacité des mesures mises en place permet de constater qu'elles ont permis d'améliorer la situation à certains égards. Notamment, une très nette amélioration du respect de la trajectoire de contournement du Grand-Saconnex (entre le point GOLF ECHO et PALEXPO). De même, on a pu également constater une élévation de la hauteur de vol au-dessus du territoire à l'intérieur de la CTR. Au-dessus de la région particulièrement exposée des Trois-Chêne, au sud du canton (en dehors de la CTR), l'essentiel du trafic s'effectue à une altitude supérieure à la limite légale de 300 m/sol. Dans les communications durant toute la saison d'hiver, l'AIG a prié les pilotes de voler à une altitude de

3 000 pieds/mer dans la mesure du possible, tout en restant impérativement sous le plafond de l'espace aérien dévolu au trafic VFR (3 500 pieds/mer). Cette injonction a été suivie dans plus de 80% des cas.

### **Mesures pour l'hiver 2008/2009 et arrêt du Tribunal administratif fédéral**

Cela dit, malgré ces mesures, la situation restait insatisfaisante sur le point d'entrée SIERRA ECHO, en provenance et à destination des Alpes françaises au sud de Genève. C'est pourquoi, en vue de la saison d'hiver 2008/2009, l'AIG a élaboré des mesures plus restrictives, qui ont reçu l'approbation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Ces mesures visaient surtout à répartir le nombre de vols de manière à éviter des pics journaliers excessifs, via une procédure d'autorisation et de réservation.

Une société privée exploitant des hélicoptères a recouru contre ce nouveau dispositif auprès du Tribunal administratif fédéral. Ce dernier, après avoir accordé l'effet suspensif au recours, a admis le recours et annulé les mesures prises par l'AIG par décision du 12 mai 2009. Les considérants de l'arrêt mettent en avant le fait que les mesures, contrairement à l'avis exprimé par l'OFAC qui avait approuvé leur mise en œuvre par l'AIG, requérait une décision formelle de l'OFAC, précédée d'une procédure d'audition par l'OFAC des tiers concernés. Les compétences de l'AIG pour limiter les vols, voire les atterrissages en dehors de la zone de contrôle stricte de l'aéroport, sont donc limitées par le droit fédéral.

### **Bilan des hivers 2008/2009 et 2009/2010**

Bien que les mesures visées n'aient pas pu être mises en œuvre, la mauvaise conjoncture économique mondiale en 2008 et en 2009 a entraîné une baisse importante du nombre de vols d'hélicoptères à partir et à destination de l'AIG, comme le démontre le tableau ci-dessous. L'année 2010 a connu une légère progression, la situation économique mondiale s'étant stabilisée, mais le nombre de vols est resté très inférieur à celui observé à la fin de l'hiver 2007-2008, date du vote de la présente motion.

**Nombre de mouvements d'hélicoptères (trafic commercial) à l'AIG**

	2007		2008		2009		2010		2008-2010
	vols	vols	évol. en %	vols	évol. en %	vols	évol. en %		
Janv.	509	637	+32	253	-62	323	+27	<b>-52%</b>	
Fév.	574	931	+62	392	-57	484	+23	<b>-48%</b>	
Mars	887	678	-23	483	-28	598	+23	<b>-11%</b>	
Avr.	533	381	-28	280	-26	355	+26	<b>-6%</b>	
<b>Total</b>	<b>2503</b>	<b>2627</b>	<b>+6</b>	<b>1408</b>	<b>-47</b>	<b>1760</b>	<b>+25</b>	<b>-33%</b>	

**Nouvelles mesures à l'étude et modification du droit fédéral**

Cela étant, l'opportunité demeure de prendre des mesures dans la perspective d'une recrudescence du trafic d'hélicoptères en raison d'une reprise économique probable. Ces mesures doivent toutefois, comme le prévoit la loi, être non discriminatoires et tenir compte de la liberté du commerce. De nouvelles mesures visant à réduire les nuisances sonores sont actuellement à l'étude avec la société Skyguide et l'OFAC, à l'intérieur de la zone de contrôle de l'AIG, pour s'assurer de leur compatibilité avec les exigences de sécurité aérienne et avec la législation fédérale.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat et l'AIG ont élargi la problématique au trafic d'hélicoptères en provenance et à destination d'autres plates-formes, en France voisine. Si les compétences cantonales sont déjà très limitées par le droit fédéral en ce qui concerne les restrictions de vols à partir et à destination de l'aéroport, elles sont totalement nulles pour le trafic léger libre en dehors de la zone de contrôle de l'aéroport.

Le Conseil d'Etat étudie la possibilité d'œuvrer à une interprétation nouvelle, voire à une modification du droit fédéral afin de se voir octroyer des compétences pour restreindre les vols en dehors de la zone de contrôle de l'aéroport. Des actions en ce sens ont été conduites par le département de la solidarité et de l'emploi (DSE) notamment dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les atterrissages et les décollages d'aéronefs hors des aérodromes (atterrissages en campagne, OSAC) et de la révision I de la loi sur l'aviation civile. Il s'agit essentiellement de permettre aux autorités cantonales de s'opposer à des atterrissages en campagne ou à des survols de zones particulièrement sensibles du point de vue de l'habitat, de la faune ou de la flore. Les attachées aux affaires fédérales du Conseil d'Etat sont nanties d'un ordre de mission qui intègre, dans le cadre de ces projets de révision, la

problématique du défaut de compétence cantonale en matière de restriction d'autorisations pour les vols de plaisance.

Les chances de succès de ces démarches restent toutefois limitées. C'est pourquoi, en vue d'éviter de nouvelles procédures judiciaires, le Conseil d'Etat et l'AIG poursuivent, en lien avec l'OFAC et Skyguide, la négociation avec les sociétés exploitantes d'hélicoptères. Le but de ces négociations est de mettre en place des mesures prenant en compte les attentes légitimes de toutes les parties.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP