

## DOSSIER DE PRESSE

4 MARS 2008

### Sécurité de l'aviation légère à l'aéroport - bilan et perspectives

---

Les autorités de l'Aéroport ont toujours eu le souci de la cohabitation, en toute sécurité, des trafics de l'aviation évoluant selon les normes applicables pour le vol à vue VFR (Visual Flight Rules, VFR) – c'est-à-dire l'aviation légère, telle que l'activité de l'Aéroclub – avec celle de l'aviation évoluant selon les règles du vol aux instruments (Instrument Flight Rules, IFR) – en l'occurrence les vols de lignes, les vols charters, ainsi que l'aviation générale commerciale (vols taxis) ou privée.

C'est ainsi qu'au début des années '80, la piste gazon a été déplacée de manière à ce que son axe soit distant de 250 mètres de celui de la piste principale en béton – au lieu de 170 mètres auparavant – afin de permettre des opérations sur les deux pistes conformes aux prescriptions suisses qui admettent une dérogation de la norme OACI.

Dans les années '90, les trajectoires des avions évoluant selon le mode VFR ont été modifiées, aussi bien en ce qui concerne les atterrissages que les décollages, de manière à renforcer la sécurité entre les deux types de trafic (VFR et IFR). Les procédures opérationnelles qui sont actuellement en vigueur sont conformes aux prescriptions suisses qui admettent une dérogation de la norme OACI.

#### Analyse de la situation

Dans le cadre des travaux de la Commission mixte franco-suisse, l'AIG a demandé à un institut spécialisé indépendant (le bureau NLR aux Pays-Bas) de procéder à une analyse de la cohabitation entre l'aviation légère VFR (aviation de loisir et sportive, écolage) et de l'aviation évoluant sous le mode IFR, du fait notamment de l'augmentation régulière du trafic, en particulier les mouvements IFR.

Les conclusions du rapport du bureau NLR ont été reçues en juin 2005. Il en ressort un enseignement fondamental selon lequel la cohabitation des deux aviations ne met pas en péril la sécurité des principales opérations sur l'aéroport, à savoir le trafic IFR, mais qu'un certain nombre de corrections devaient être effectuées.

Ce rapport a été transmis à l'OFAC et à Skyguide et, à partir de ce moment-là, les conclusions de ce rapport ont été étudiées en concertation par les trois entités afin de prendre les mesures correctrices idoines. A la réception du rapport, l'OFAC n'a pas exigé de mesures urgentes.

#### Mesures prises

1. Les **procédures opérationnelles** en vigueur sur l'aéroport de Genève considèrent les deux pistes (piste béton et piste en gazon) comme séparées quant aux tourbillons de sillage jusqu'à la catégorie des gros porteurs. Ces procédures sont conformes aux prescriptions suisses qui admettent une dérogation de la norme OACI.
2. L'analyse des vents dominants montre que ceux-ci ont tendance à éloigner de la piste gazon les **turbulences de sillage** émanant de la piste principale, quelle que soit les pistes en service (pistes 23 ou pistes 05). En d'autres termes, les turbulences de sillages des avions faisant mouvement sur la piste principale ont tendance à se déplacer latéralement vers le sud

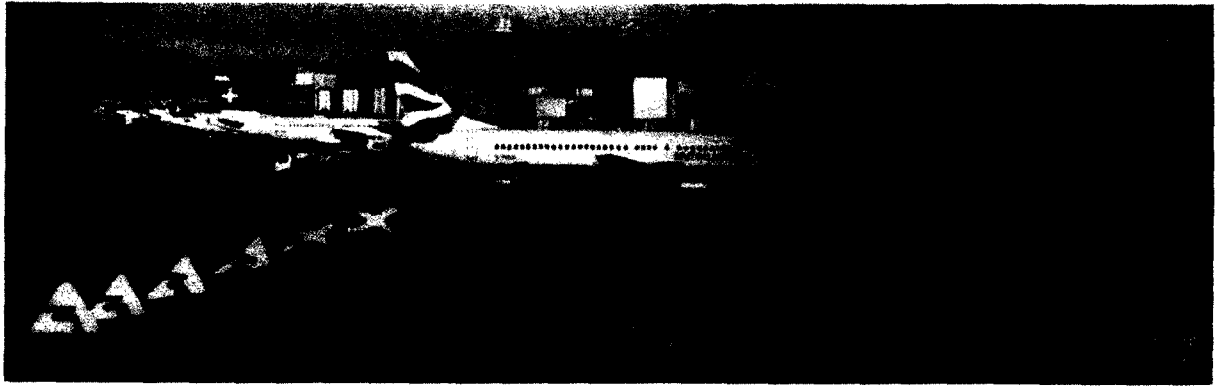


Aéroport International de Genève

plutôt que se rapprocher de l'axe de la piste en gazon au nord. Dans cette même perspective, les procédures en vigueur maintiennent le trafic VFR sur la piste en gazon à une hauteur plus élevée que le trafic IFR de la piste en béton, également dans le but de réduire le risque lié aux turbulences de sillage.

3. Le **balisage de la piste en gazon** a été changé en 2005, de sorte à améliorer sa visibilité au sol et depuis le ciel.
4. En raison de la proximité d'un **massif d'arbres dans l'axe de la piste en gazon**, le seuil de la piste en gazon 23 a été décalé et les indicateurs visuels de pente en place régulièrement ajustés, afin de renforcer la sécurité lors des atterrissages sur cette piste. Pour les décollages en piste en gazon 05, la distance disponible a été adaptée et cette information est communiquée aux pilotes.
5. Lors de **conditions météorologiques défavorables** (vent de dos de dos ou température élevée), l'utilisation de la piste en gazon est restreinte. Cette mesure, en place depuis juillet 2006, est formalisée.
6. En cas de prévision de surcharge de trafic, les services de la navigation aérienne **limitent le trafic sur la piste en gazon**, en ce sens que les mouvements sur cette piste sont subordonnés à une autorisation préalable de Skyguide.
7. La société Skyguide a obtenu de l'OFAC la **certification « Ciel Unique Européen »** (Single European Sky, SES) en décembre 2006. Pour sa part, l'AIG est au bénéfice depuis février 2007 d'une **certification d'aérodrome** (Certification of Aerodrome, COFA) délivrée par l'OFAC 2007, qui a validé les procédures d'exploitation de l'aéroport. Dans ce cadre, un système gestion de la sécurité (Safety Management System, SMS) propre à l'AIG est mis en place afin de formaliser chacune des procédures de maintien et d'amélioration continue de la sécurité.
8. Les pilotes de l'Aéroclub sont astreints à un **contrôle annuel** avec un instructeur, durant lequel ils ont l'obligation d'effectuer un minimum de trois atterrissages incluant les procédures dans la zone de contrôle de Genève.
9. Concernant la formation continue de pilotes basés et visiteurs, l'Aéro-club de Genève a préparé un système interactif en ligne nommé **« VFR Safety Training »** visant à rappeler à ceux-ci les particularités du site et les procédures en vigueur à Genève. Il est prévu un lien à ce système depuis la rubrique « Opérations et procédures » du site Internet de l'AIG ([www.gva.ch](http://www.gva.ch)).
10. S'agissant enfin des **normes de sécurité en vigueur en Suisse**, il appartient à l'OFAC d'évaluer en permanence la nécessité ou l'opportunité de les adapter à l'évolution des normes internationales de l'OACI, ainsi que les conséquences des modifications des procédures opérationnelles qui en résultent.

\* \* \*



L'Aéroport International de Genève (AIG) communique :

### **Sécurité de l'aviation légère à l'AIG : bilan et perspectives**

**L'Aéroport International de Genève a rendu public, mardi 4 mars 2008, un rapport consacré à la maîtrise des risques liés à la cohabitation entre l'aviation légère (VFR) et l'aviation lourde (IFR). Ce rapport, résultat d'une étude réalisée en 2004 à la demande de l'AIG, dans le cadre des travaux de la Commission mixte franco-suisse, a permis de faire le point sur les procédures existantes, et de vérifier leur adéquation à la croissance du trafic. Le rapport accompagne les efforts constants de l'AIG, de Skyguide et de l'Aéroclub de Genève pour garantir la sécurité de l'exploitation.**

Le rapport du bureau d'études mandaté en 2004, NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) devait répondre aux deux questions suivantes :

- La cohabitation actuelle (2003) de l'aviation légère et de l'aviation lourde répond-elle à tous les critères de sécurité ?
- Qu'en sera-t-il à l'horizon 2010 ou 2020 ?

#### **Constats**

Le rapport, rendu en 2005, n'a révélé aucune problématique indiquant un risque majeur devant conduire à des mesures d'urgence, les procédures et les documents relatifs à la mixité des opérations VFR/IFR sur les deux pistes de l'AIG étant en général basés sur des pratiques internationales acceptées.

#### **Recommandations**

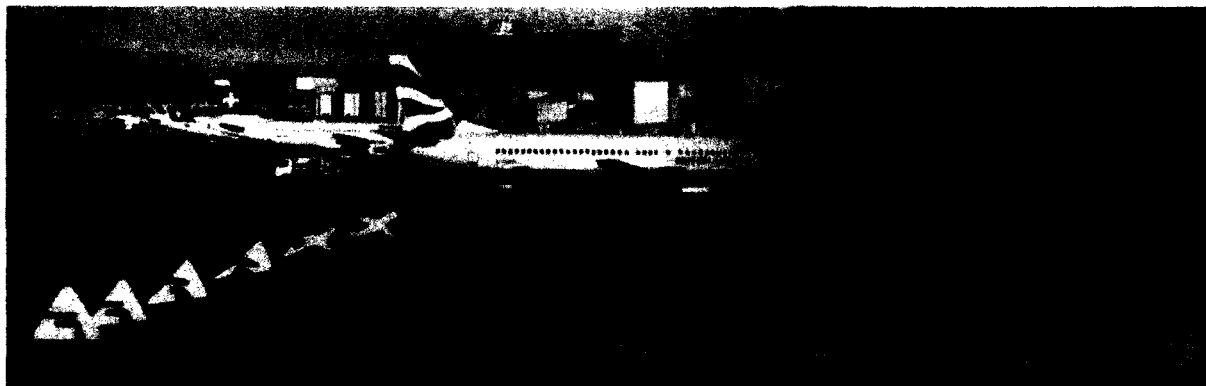
Le rapport NLR a toutefois émis deux recommandations :

- l'application des normes internationales de l'OACI en matière de turbulences de sillage ;
- une meilleure formalisation des procédures servant au contrôle de la gestion du trafic VFR/IFR.

#### **Mesures**

Les aéroports suisses, dont l'AIG, appliquent les normes prescrites au niveau national et international. Les normes sur l'aéroport de Genève sont conformes aux prescriptions suisses qui admettent une dérogation de la norme OACI. Depuis la parution de ce rapport, les procédures de contrôle ont été mieux formalisées :

- 1 – La société Skyguide est certifiée depuis décembre 2006 selon les normes « Ciel Unique Européen ».
- 2 – l'AIG met en place depuis 2006 son SMS (Safety Management System) visant à formaliser les procédures liées à l'ensemble des opérations sur ses deux pistes et son tarmac.



3 – L'AIG a obtenu en février 2006 la certification COFA (Certification of aerodrome), attestant qu'il remplit les exigences sur l'exploitation aéroportuaire définies par l'OACI.

L'AIG, Skyguide et l'Aéroclub ont en outre mis en place d'autres mesures au cours des dernières années visant à améliorer en permanence la sécurité.

C'est un arrêt du Tribunal administratif qui permet aujourd'hui la publication de ce rapport, suite à une demande de riverains qui ont invoqué la LIPAD. L'AIG avait retenu jusqu'ici la publication, d'entente avec l'OFAC, compte tenu de son souhait de communiquer ce rapport en primeur à la Commission mixte franco-suisse, à l'origine de cette démarche.

Le rapport et le dossier de presse complets sont disponibles sur le site de l'AIG : [www.gva.ch](http://www.gva.ch) institutionnel - aéroportuaire – opérations & procédures – exploitation

4.03.08