

<http://www.atcr-aig.com>

Categorie: les trajectoires de vol

Date: 13 avril 2011

Titre: Volte, procédure Konil, populations survolées

Réunion AIG-ATCR du 13.04.2011

Volte et population survolée

L'AIG présente différents documents qui mettent en évidence que :

- > le tracé du circuit d'aérodrome (Volte) transmis par l'ATCR-AIG est décalé en direction du nord-ouest, en particulier au-dessus des zones d'habitation de Prévessin-Möens et d'Ornex. Au regard de la pratique des règles de navigation de vol à vue (VFR), le tracé de la volte est défini par un couloir d'une largeur de 500 mètres de part et d'autre du tracé nominal.
- > Le nombre de mouvements VFR diminue régulièrement depuis plus d'une trentaine d'année.

Concernant les populations survolées, L'AIG fait état des démarches déjà entreprises par l'AIG pour tenter de récolter des informations de recensement de la population auprès de l'Institut géographique national (IGN) et l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), organismes chargé de la production d'informations géographiques et statistiques officielles en France. Par courriers, l'IGN et l'INSEE précisent qu'il n'existe pas de données de recensement géoréférencées de contours d'Îlots et d'Iris sur les communes de Ferney-Voltaire, d'Ornex et de Prévessin-Möens.

L'ATCR explique qu'à défaut d'informations géoréférencées, le résultat de son dénombrement a été effectué en prenant en compte la proportion des îlots survolés compris à l'intérieur de la courbe enveloppe.

L'ATCR contactera l'AIG pour obtenir le tracé de la volte géoréférencé de manière à procéder à un nouveau calcul de la population survolée.

L'ATCR relève que beaucoup de vols ne respectent pas le tracé de la volte.

L'AIG demande que ces vols soient signalés à l'AIG qui examinera les trajectoires suivies et dénoncera à l'OFAC les pilotes ayant contrevenu aux procédures en vigueur, le cas échéant. Les pilotes risquent la perte de leur licence.

L'ATCR estime que c'est à l'AIG de surveiller les vols et non aux riverains.

L'AIG rappelle que Ferney-Voltaire est survolé par des avions en transit, qui font mouvement de et/ou vers les aéroports suisses et français voisins de l'aéroport de Genève. En outre, l'enclenchement du transpondeur dans la zone de contrôle de l'aéroport, système qui permet de retracer la trajectoire suivie par les pilotes, n'est pas sans conséquence pour les services de la navigation aérienne. Les contrôleurs aériens ordonnent régulièrement aux pilotes à l'arrivée ou au départ de Genève d'éteindre leur transpondeur, ce qui rend dès lors impossible de suivre a posteriori leur trajectoire.

L'AIG relève le développement de l'agglomération ferneysienne, en particulier sous le tracé de la volte. Une modification de la géométrie de la volte requerrait que les impacts environnementaux liés à ce type de changement soient évalués par une étude d'impact sur l'environnement. Ce type de procédure prévoit une

mise à l'enquête publique des changements envisagés.

Procédure KONIL

L'AIG précise :

- > que la KONIL n'est pas une trajectoire, mais une procédure
- > que la procédure KONIL prévoit que l'amorce du virage à droite après le décollage par piste 23 ne peut être initié : (1) qu'une fois atteint l'altitude de 1'900 pieds/mer et (2) parcouru la distance de 3 miles nautiques (~5.6 km) en ligne droite depuis l'emplacement de l'appareil de radioguidage situé à 1 km en amont du seuil de piste 23.
- > que les avions aux performances acoustiques moindres rangés dans les classes de bruit I, II et III de la surtaxe bruit ne sont pas autorisés à opérer selon la procédure KONIL.
- > que la part des décollages KONIL par rapport à l'ensemble des décollages est constante depuis plusieurs années, soit 14 à 16% des décollages
- > que cette procédure se justifie pour des raisons opérationnelles et d'augmentation de la capacité de la piste
- > que le couloir tracé par l'ATCR-AIG sur la base des données fournies par la DGAC, ne correspond pas aux tracés définis à partir des enregistrements radar des services de la navigation aérienne

L'ATCR rappelle que la cour européenne, dans le cas de l'aéroport de Zürich, avait tranché en disant que le fait de gagner du temps ou d'économiser du carburant ne justifiait pas une modification de trajectoire pouvant se traduire par une augmentation de la gêne des habitants.

Par ailleurs, l'ATCR demande si la DGAC a validé cette procédure. L'AIG répond que cette procédure existe depuis de nombreuses décennies et qu'elle a suivi les procédures légales de l'époque pour être autorisée.

L'ATCR demande s'il y a eu une évolution des procédures. M. DEILLON répond que non, mais par contre, il y a eu une évolution des performances des avions. M. POGET relève que l'amélioration de ces performances se traduit pas une augmentation du nombre de survols du village de Satigny.

L'AIG précise que les courbes de bruit tendent vers un rétrécissement de leurs contours sur les secteurs situées à proximité et perpendiculairement à l'axe de la piste. Cette tendance est liée à la modernisation de la flotte, en termes de performances acoustiques, qui opère à l'aéroport de Genève. On observe également un allongement des courbes de bruit dans le prolongement de la piste, respectivement en direction du sud-ouest et au dessus du lac du fait de l'augmentation globale du nombre d'atterrissages.

Cela étant, cet allongement concerne les courbes correspondant à 45 dBA, soit des niveaux sonores relativement faibles.

L'ACTR signale qu'un gros porteur a emprunté la trajectoire KONIL le jeudi 7 avril entre 11h00 et 11h30. L'AIG va contrôler cela et en informera l'ATCR.

L'ATCR demande ce qu'il en est concernant la suppression de cette procédure après 22h00. L'AIG précise que cette question fait l'objet d'une procédure actuellement en cours (procédure CRINEN). A ce stade, l'AIG n'a convenu d'aucune position sur le sujet et attend la décision de l'OFAC.

Il est proposé que lors d'une prochaine rencontre, un représentant de Skyguide soit invité pour parler de la procédure KONIL.

Le débat était animé par MM Helfer et Deillon pour l'AIG, ainsi que MM Rochat, Poget et Meylan pour l'ATCR.