

Thônex s'arme de patience face aux petits avions

Le bruit causé par les petits avions ou hélicoptères qui survolent la région interpelle certains habitants. Genève Aéroport fait le point sur la situation.



ON DIT QUE LA TERRE EST PLUS BELLE vue d'en haut... Une vérité qui trouve ses limites pour ceux qui restent en bas et subissent les nuisances des avions ou hélicoptères qui survolent les habitations trop bas selon leur avis. Chaque année, la commune reçoit des doléances de la part d'habitants, dérangés par le bruit causés par ces engins. Des lois existent toutefois pour réglementer ces petits aéronefs volant selon les règles de vol à vue (VFR, Visual Flight Rules). Quelles sont-elles? Que peut faire la commune pour lutter contre ces nuisances ou encore quel rôle joue Genève Aéroport dans cette situation? A l'approche de cet hiver, le Conseil administratif a pris les devants et a cherché à obtenir une meilleure clarification du cadre légal de ces vols. Nous sommes allés à la rencontre du service de l'environnement et développement durable de Genève Aéroport et de Skyguide pour faire le point sur la question. Dans ce contexte, il a été décidé de documenter les résultats de ces investigations à l'attention des lecteurs thônésiens mais aussi chênnois, car le bruit des avions est un sujet transcommunal, voire international.

Zone de contrôle vs espace non contrôlé

Avant toute chose, il est nécessaire de comprendre le contexte et expliquer les procédures de vol qui s'appliquent aux pilotes. « La zone aux abords immédiats des aéroports s'appelle zone de contrôle, explique Pascal Hochstrasser, chef tour de contrôle Genève chez Skyguide. Tous les avions qui entrent ou sortent de ce secteur, qui s'étend d'environ

20 km dans le prolongement de la piste et de 5 km de part et d'autre de l'axe, se trouvent sous le contrôle du service de la navigation aérienne, à savoir Skyguide. Ceci permet d'assurer la sécurité entre tous les aéronefs qui atterrissent ou décollent de la plateforme aéroportuaire. » L'espace aérien situé directement au-dessus de Thônex ne fait pas partie de ce secteur, il s'agit ici d'espace non contrôlé. Les aéronefs qui s'y trouvent ne sont pas soumis aux instructions du service du contrôle aérien, mais ils appliquent les règles de l'air, définies dans la Loi fédérale sur l'aviation (RS 748.0).

« Les avions ou hélicoptères qui survolent à basse altitude la région de Thônex ne disposent pas de couloirs définis, mais volent et s'orientent à l'aide de repères topographiques », ajoute le spécialiste de Skyguide. Deux règles s'imposent aux pilotes: ils sont eux-mêmes responsables des distances de sécurité avec les autres aéronefs et doivent respecter les altitudes minimales prescrites (300 mètres au-dessus des zones habitées et 150 mètres sur les zones non-habitées). Des contraintes qui s'imposent à tous les avions, sauf aux vols militaires, sanitaires ou encore de la police.

Raisons géographiques

En raison de son emplacement, la ville de Thônex est confrontée à deux enjeux. Elle se trouve premièrement à proximité de l'aérodrome d'Annemasse. « A une époque, l'aéroclub d'Annemasse était le 2^e plus important de France, souligne Pascal Hochstrasser. Aujourd'hui, il reste un grand aéroclub et un aérodrome

très actif. Il est non contrôlé et tous les avions qui y décollent ou qui s'y posent le font selon les règles à vue. » Pour y atterrir, les avions doivent dès lors suivre une procédure standard consistant en une succession d'étapes, dont le virage de base se situe très proche de la frontière suisse et donc du territoire thônésien. Ensuite, un grand nombre d'hélicoptères au départ de Genève survolent la région pour se rendre, entre autres, dans les stations de la Tarentaise. Avec des pointes de trafic durant certaines périodes de l'année, telles qu'en hiver.

Diminution des plaintes

Ni la commune de Thônex, ni Genève Aéroport ne peuvent intervenir sur cette problématique. « Notre action est limitée car nous pouvons agir uniquement sur les zones de contrôle, souligne Marc Mounier, chef environnement et développement durable à Genève Aéroport. En 2013, nous avons toutefois instauré une nouvelle mesure pour augmenter l'altitude et diminuer la vitesse des hélicoptères à l'entrée de la zone contrôlée, autour de l'aéroport de Genève. Ainsi, obligés d'arriver à une altitude plus élevée, les hélicoptères survolent désormais plus haut les espaces non contrôlés aux alentours, permettant ainsi de réduire le bruit. Cette mesure a payé car le trafic a diminué et le nombre de plaintes liées au trafic VFR a largement baissé. » En effet, de 37 plaintes VFR en 2008, Genève Aéroport n'en a reçu qu'une seule en 2018.

De son côté, l'aérodrome d'Annemasse pourrait-il intervenir? « Il y a

déjà eu une prise de conscience environnementale dans la conception des trajectoires; le virage de base est par exemple défini de manière à rester sur le territoire français, indique Pascal Hochstrasser. Techniquement, cela serait très difficile d'éloigner encore plus ces trajectoires du territoire suisse, l'établissement dans l'axe final serait alors trop court. »

Conscient de la problématique, Marc Mounier comprend les doléances des habitants: « Pour tous les cas où il semblerait que les engins volent en-dessous des 300 mètres autorisés, nous recommandons aux habitants de s'adresser à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'organisme compétent. Il faut alors leur transmettre un maximum d'informations précises (date, heure du survol, si possible immatriculation de l'aéronef). L'office peut alors décider d'instruire le cas. »

EMILIE FISCHER

+ d'infos

Office fédéral de l'aviation civile:
www.bazl.admin.ch

Pour tous les cas avérés (vols d'hélicoptères inférieurs à 300m de hauteur), les citoyens de la commune de Thônex sont encouragés à rapporter les informations et preuves collectées à: Office fédéral de l'aviation civile, Case postale, 3003 Berne. Ils peuvent sans autre transmettre une copie de leur courrier à la Mairie de Thônex, M. le Conseiller administratif Marc Kilcher, chemin du Bois-Des-Arts 58, 1226 Thônex.