

Procès-verbal de la séance du 30 octobre 2013

Lieu : Aéroport de Genève, aérogare passagers, salle de conférence II

Présents :

| | | |
|-----|------------|--|
| MM. | Y. ROCHAT | Commune de Vernier, Président |
| | R. DEILLON | Genève Aéroport, Directeur général |
| | M. MOUNIER | Genève Aéroport, Division Environnement et affaires juridiques |
| | Ph. POGET | Commune de Satigny |
| | M. WEIL | Urbaplan, secrétariat technique |

Excusés :

| | |
|---------------|--|
| P.-A. TSCHUDI | Commune de Meyrin |
| C. THIBAUT | Commune de Nernier |
| F. LE SOURD | Commune de Prévessin-Moëns |
| F. MEYLAN | Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Président |

1. PV de la séance du 24 avril 2013

Le PV est approuvé.

2. Evolution des vols de nuit

L'évolution à fin septembre est la suivante :

- > Augmentation de + 5.6 % de mouvements depuis le début de l'année. Les décollages sont toutefois en régression (- 4%).
- > Vols après 00h29 : 68 mouvements, dont 14 dérogations accordées par l'AIG, principalement pour des raisons météorologiques. Parmi ces mouvements, il y a eu des vols de calibration pour lesquels les communes ont été averties.

M. Deillon: Il y a peu de demandes pour des décollages dans le créneau 22h00 - 24h00. Il est toutefois nécessaire de maintenir des possibilités d'atterrissage pour les vols qui proviennent des hubs européens.

Ph. Poget relaie les plaintes des habitants concernant une augmentation des vols sur la trajectoire KONIL.

M. Mounier : Les mouvements sont stables sur la trajectoire KONIL et représentent environ 7 % des mouvements. La répartition des mouvements entre pistes 5 et 23 dépend des conditions météorologiques.

M. Rochat : Lorsqu'il n'y a pas de conditions météorologiques qui imposent la piste 5 ou la 23, quelles sont les règles ?

M. Deillon : Il est tenu compte des conditions météo actuelles ou attendues dans l'heure qui suit. Il n'est pas possible de changer constamment d'un côté à l'autre. Une répartition 50% - 50% est visée. Cette question devra être relayée auprès de Skyguide.

M. Mounier fournira à l'ATCR la répartition des mouvements entre pistes 23 et 5.

3. PSIA

M. Mounier:

- > La coordination a commencé. 16 thèmes ont été définis. Dans les séances de coordination sont présents des représentants de l'OFEV et des autres services fédéraux, ainsi que les services cantonaux.
- > La plupart des thèmes entérinent des éléments existants.
- > Actuellement, c'est le 3^{ème} thème (impact économique) qui est traité.
- > Une consultation élargie sera menée en 2015.
- > Le protocole d'accord définira : l'état des lieux, l'état futur, les pistes d'action.

M. Weil : Il y a-t-il des objectifs qui seront fixés concernant le trafic ?

M. Deillon : Il n'y a pas d'objectif quantitatif déterminé. La mission de l'aéroport est de répondre à la demande et aux besoins du trafic aérien à Genève. Pour le canton la qualité de la desserte, soit le nombre de destinations, est important. La stratégie de la Confédération est d'assurer les liens de la Suisse avec le reste du monde. À Genève comme à Zürich, accueillir les longs courriers est un élément essentiel pour l'économie régionale et suisse.

M. Rochat : Est-ce que l'AIG reçoit des « commandes » du canton ?

M. Deillon : Oui et non. Le canton espère des liaisons longs courriers comme Beijing par exemple et Genève Aéroport cherche à développer des vols hors Europe. En fin de compte les compagnies aériennes ont leur propre stratégie de développement.

M. Rochat : Quelle est la capacité maximum de la piste et la capacité actuellement utilisée ?

M. Deillon : La capacité est de 40 mouvements/heure auquel il faut retrancher 4 mouvements/heure pour l'aviation d'affaire. Aujourd'hui on utilise environ en moyenne 2/3 de la capacité. À certains moments, c'est quasi 100%, à d'autres c'est nettement moins.

M. Rochat : est-il possible de connaître le remplissage des slots par heure ? Est-il possible de faire payer plus cher des slots ?

M. Deillon : Le remplissage des slots par heure peut être communiqué. Les redevances environnementales jouent le rôle de faire payer des slots plus chers (redevances accrues pour décollages de nuit). Il n'y a pas de majoration pour les week-ends. Les redevances ne peuvent pas être imposées par l'AIG. Elles doivent être discutées avec les compagnies, justifiées et acceptées. Actuellement, un protocole d'accord va être signé avec les compagnies pour les redevances liées à la classification des avions.

4. Plan directeur 2017 - 2025

M. Deillon : L'objectif est de répondre à la demande et aux besoins.

M. Weil : S'agit-il de répondre à la demande ou bien de viser un développement pouvant atteindre 20 millions de passagers ?

M. Deillon : La demande de trafic est corrélée au PIB. La situation économique est stable et prospère et donc le PIB est amené à croître. En 2013, il y aura plus de passagers (4%), mais moins de mouvements. Au cours des dix dernières années, le nombre de mouvements n'a augmenté que de 17 %, alors que le nombre de passagers a augmenté de 70 %. D'ici 2020, l'hypothèse est d'une évolution de 10 % des mouvements, compte tenu de la capacité des infrastructures. Le potentiel existe pour utiliser de plus gros avions. Si on observe la situation ces 4 dernières années, on constate que le nombre de mouvements a baissé.

Ph. Poget : est-il possible d'augmenter la capacité horaire ?

M. Deillon : le potentiel est faible et dépend des contraintes techniques. La trajectoire Konil ne joue que peu de rôle, car la capacité est fixée pour les pistes 5 et 23.

Piste engazonnée

- > La piste engazonnée n'est pas fermée. Dès aujourd'hui, les pistes sont considérées comme une seule piste et non comme deux pistes distinctes, ce qui ne serait possible que si elles étaient éloignées de plus de 760 mètres. L'OFAC avait accordé une dérogation vis-à-vis de l'OACI.
- > Il est obligé de prévoir 3 minutes d'écart entre les mouvements des avions légers et ceux de l'aviation commerciale. Or, l'écologie nécessite des décollages-atterrissages toutes les 5 minutes. Il n'est donc pas possible d'intégrer les voltes de l'écologie dans le circuit des vols commerciaux.

5. Divers

Pas de divers.

6. Prochaine séance

La prochaine séance est fixée au 12 mars 2014. (Hors PV : la séance a été déplacée à une date ultérieure qui reste à déterminer)

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 25 avril 2014