

Procès-verbal de la séance du 5 juin 2014

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
	J.-F. RAVOT	Commune de Chevry
	M. WEIL	Urbaplan, secrétariat technique

Excusés :

P.-A. TSCHUDI	Commune de Meyrin
D. RAPHOZ	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Président
E. TRILLES	Commune de Nernier
E. IMOBERSTEG	Commune de Prévessin-Moëns

1. PV de la séance du 30 octobre 2013

Le PV est approuvé.

2. Evolution des mouvements et des vols de nuit

L'évolution à fin mai (mai 2013 – mai 2014) est la suivante :

- > Diminution du nombre de mouvements (- 2.4 %).
- > Diminution du nombre de mouvements d'hélicoptères (- 52 %).
- > Augmentation du nombre de passagers depuis le début de l'année (+ 3.6 %).
- > Diminution de nombre de mouvements (- 1.2 %, - 42 mouvements) de 22h00 à 5h59. Le nombre de décollages (- 18%) diminue de manière plus sensible que le nombre d'atterrissages (+ 1.7%).
- > Augmentation pendant la période 22h00 à 22h59 (+ 2.4%).
- > Diminution pendant la période 23h00 à 24h00 (- 11%).
- > Diminution pendant la période 00h00 à 00h30 (- 58%).
- > Diminution pendant la période 00h30 à 00h59 (- 12.5%).
- > Depuis le début de l'année, une seule dérogation a été accordée pour des raisons sanitaires.

R. Deillon : la baisse des mouvements nocturnes est liée à l'amélioration de la ponctualité et plus grande capacité dégagée en journée et à un hiver clément. La baisse de trafic est générale en Europe.

Y. Rochat : la baisse est-elle structurelle ou conjoncturelle ?

R. Deillon : la baisse est probablement conjoncturelle. La conjoncture économique n'a pas été bonne, mais lorsque l'économie va repartir, le nombre de vols augmentera à nouveau.

3. PSIA – point de situation

M. Mounier : Le processus se poursuit. Début 2015, le protocole de coordination (= état des lieux) devrait être bouclé. Par la suite, à mi-2015, un projet de fiche sera établi et mis en consultation auprès des communes.

M. Weil : Le protocole de coordination sera-t-il rendu public ?

M. Mounier : L'OFAC y réfléchit. Le cas échéant, une synthèse pourrait être faite pour la rendre plus digeste si cela apparaît opportun.

Y. Rochat : Le processus de consultation des communes ne concerne que les autorités suisses. Qu'en est-il des communes françaises ?

R. Deillon : c'est l'OFAC qui pilote la consultation avec la France, via la DGAC. A ce stade, les représentants locaux ne sont pas intégrés.

4. Classification des avions

R. Deillon : de nouvelles classifications sont appliquées dès le 1^{er} avril 2014 (la nouvelle classification est publiée). Il n'y a plus d'avions de ligne dans la classe V qui sont exemptés. Tous les avions de ligne paient la surtaxe bruit.

M. Weil : cela va-t-il réalimenter le fonds environnement ?

R. Deillon : cette nouvelle classification engendre plus de coûts pour les compagnies et plus de recettes pour l'aéroport ; le fonds est appelé à répondre aux besoins de financement de l'insonorisation des habitations.

M. Mounier : les nouvelles technologies permettent un gain de 50% au décollage (réduction du bruit).

Y. Rochat : à quel horizon les nouveaux avions vont être équipés des nouveaux moteurs ?

R. Deillon : Le renouvellement se fait de manière progressive. Swiss et EasyJet vont s'équiper de nouveaux avions.

5. Aile Est

R. Deillon : la délivrance de l'autorisation de construire est attendue.

Y. Rochat : lors de la séance du 25 mars, un point d'achoppement était apparu concernant le fait que le maintien du même nombre de positions qu'actuellement pouvait être remis en question par la fiche PSIA.

R. Deillon : La capacité de l'aéroport est déterminée par la capacité de la piste et non par le nombre de positions. Il reste des positions libres, sauf des positions de contact qui sont intéressantes du point de vue environnemental.

J.-F. Ravot : le problème est qu'avec l'augmentation du nombre de passagers, il faut une augmentation du nombre de places de stationnement pour les voitures. La desserte en TP de la France voisine ne répond pas à tous les besoins.

R. Deillon : Les conditions fixées dans le cadre du renouvellement de la concession exigent qu'à l'horizon 2020, 45% des passagers doivent utiliser les transports publics. Idem pour les personnel. Actuellement on atteint déjà les 45% pour les passagers en transports publics. La desserte de l'aéroport s'améliore d'année en année. Une navette relie Genève à Grenoble 4 fois par jour.

7. Volte et écolage

R. Deillon : La séparation des trafics en vigueur depuis octobre 2013 a imposé le fait de considérer les deux pistes, comme une seule piste. Dès lors la volte n'est pratiquement plus possible. Il n'y en a presque plus. Le trafic d'aviation légère a baissé sensiblement, globalement de l'ordre de 50%.

8. Divers

J.-F. Ravot : est-il possible de modifier la procédure KONIL, par exemple en faisant tourner les avions sur les crêtes du Jura ?

R. Deillon : il y a un conflit avec les routes d'approche de l'aéroport de Lyon. Cela doit être discuté avec Skyguide.

Ph. Poget souhaite disposer de la répartition des vols entre pistes 23 et 05.

6. Prochaine séance

La prochaine séance est fixée au 15 novembre 2014.

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 8 décembre 2014