

Procès-verbal de la séance du 5 novembre 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
	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
J.-F. RAVOT	Commune de Chevry

1. PV de la séance du 5 juin 2014

Celui-ci n'a pas encore été établi. Son approbation est reportée à la prochaine rencontre.

2. Limitation de la capacité de la piste pendant les heures sensibles

Y. Rochat : Dans un objectif de minimiser les impacts sur la santé des populations, le comité directeur souhaite entendre la direction de Genève Aéroport sur une limitation volontaire de la capacité de la piste pendant les heures les plus sensibles, soit 10 mouvements / heure entre 6h00 et 8h00 et entre 21h00 et 24h00.

R. Deillon rappelle que la mission des aéroports nationaux est définie dans la politique aéronautique suisse. Telle que définie actuellement, la mission est de répondre à la demande. Si la capacité de la piste était limitée, il ne serait plus possible de répondre à la demande. Le risque serait très grand de perdre des compagnies. En effet, la période 6h00 – 8h00 est une des plus chargées. Les longs courriers seraient exclus.

Seule la Confédération pourrait imposer une limitation de la capacité.

M. Weil : une telle limitation relève-t-elle de la politique aéronautique ou de la fiche PSIA ?

R. Deillon : la fiche PSIA permettra d'établir quelle est la demande et comment répondre à la demande. Si Genève Aéroport ne pouvait plus répondre à la demande, les compagnies seraient obligées de se tourner vers Zürich ou Lyon pour satisfaire la demande.

Y. Rochat : quelle est la demande future ? Comment est-elle estimée ?

R. Deillon : dans le cadre de l'établissement de la fiche PSIA, un mandat a été donné pour évaluer la demande de la région, selon une méthode identique pour les aéroports nationaux.

Y. Rochat : Peut-on avoir une image précise du nombre de vols que cela représente ?

R. Deillon : les analyses sont en cours dans le cadre de la fiche PSIA.

- > La capacité actuelle est de 40 mouvements/heure. Cette capacité n'est pas utilisée en totalité pendant toute la journée. La capacité dépend également des ressources de Skyguide qui sont moindres aux heures marginales.
- > Les compagnies soumettent leur demande de slots à une entité neutre et autonome (Slot coordination Switzerland). Les slots après 22h00 sont soumis à l'aéroport qui essaie de limiter les vols pendant les heures sensibles.
- > Si une compagnie utilise un slot à 80%, il devient « historique » et ne peut plus lui être retiré.
- > Le couvre-feu entre 00h00 et 5h00 fait qu'il n'y a pas de slots attribués pendant cette période, même s'il y a une demande de la part des intégrateurs (DHL, TNT, etc.).
- > Une initiative parlementaire (Oberholzer) a été déposée pour décaler le couvre-feu à 23h00. La Commission n'est pas entrée en matière.

J.-F. Ravot : la capacité de 40 mouvements/heure est-elle légale ou liée à l'installation ?

R. Deillon : la capacité déclarée est la capacité physique.

Ph. Poget : peut-il y avoir une différence entre la semaine et le week-end ?

R. Deillon : cela n'est pas possible, car les compagnies planifient leurs vols quotidiennement. Que feraient-elles de leurs avions le week-end ?

Y. Rochat : par rapport à l'hypothèse posée par l'ATCR, quelle est la différence avec la réalité.

R. Deillon : Les slots pour la saison d'hiver seront fournis.

M. Mounier : s'il y a une crise économique, le trafic va diminuer. Si la demande n'est pas satisfaite, cela aura des impacts sur la croissance économique du pays.

R. Deillon : Une étude menée sur les hubs démontre qu'à l'horizon 2030, un million de vols ne seront pas accommodés, ce qui représente 3 à 4 points de croissance pour l'Europe.

Il y a quelques années, la connectivité des 4-5 hubs européens représentait une valeur de 80%, alors que les pays du Golfe ne représentaient que 20%. Aujourd'hui Dubaï a une plus grande connectivité que les 5 hubs européens réunis.

La connectivité est déterminante pour la croissance économique de la région.

2. Procédure KONIL

R. Deillon : La procédure KONIL rentre dans le système européen des vols. Elle ne sert pas que l'aéroport de Genève. C'est une procédure qui intéresse surtout les français.

M. Mounier : Genève est un nœud routier. La KONIL est planifiée pour rejoindre les routes vers le nord.

J.-F. Ravot : est-il possible de revoir les trajectoires ?

R. Deillon : il n'est pas possible de passer au dessus des crêtes du Jura, car cela entre en conflit avec d'autres routes.

Ph. Poget : si la courbe ne peut pas se faire plus loin, ne pourrait-on pas survoler le Pays de Gex à plus haute altitude ?

M. Mounier : Non, car elle croiserait d'autres routes vers le nord-ouest (Paris, Londres). Il existe toutefois des restrictions d'usage de la KONIL pour certains types d'avions.

Y. Rochat propose qu'une réunion spécifique sur la KONIL soit organisée avec Skyguide et les communes françaises.

R. Deillon : Il y a déjà eu plusieurs présentations de la problématique, notamment au sein de la CCLNTA.

Y. Rochat : Il faut inviter les communes françaises qui ne sont pas membres du comité directeur de l'ATCR. Par ailleurs, on ne peut pas faire l'économie d'une information élargie, d'autant plus que le sujet est sensible pour les communes du Pays de Gex.

L'ATCR transmettra une proposition de date à Genève Aéroport.

3. Remplacement des micros

M. Mounier : un groupe d'experts a été nommé par la CCLNTA. C'est le software qui doit être remplacé et non les micros.

Une discussion est en cours sur les emplacements. A ce stade, il a été retenu :

- > des emplacements pertinents pour la mesure du bruit
- > des zones intéressantes pour des micros, mais pas encore d'emplacement défini de manière précise
- > des emplacements non appropriés.

La volonté est de réduire le nombre de micros à environ 15.

Les travaux se poursuivent et l'appel d'offres devrait être lancé au début 2015. La CCLNTA en sera informée à la séance du mois de novembre ou à la séance suivante.

4. Divers

Evolution du nombre de passagers / mouvements

R. Deillon : depuis le début de l'année, il y a + 5.3% de passagers et - 1.4% de mouvements.

Politique aéronautique suisse

R. Deillon : la révision de la politique aéronautique suisse sera engagée dans environ 1 an.

Renouvellement flotte

R. Deillon : dès l'année prochaine, de nouveaux avions vont remplacer les Jumbolino de Swiss. Ceux-ci réduisent le bruit de 6dBA.

6. Prochaine séance

La prochaine séance est fixée au 18 mars 2015 à 17h00.

Marcos WEIL
Secrétariat de l'ATCR-AIG
Genève, le 28 novembre 2014