

**Procès-verbal de la séance du 23 septembre 2015**

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

**Présents :**

MM.	Y. ROCHAT	Commune de Vernier, Président
	M. MOUNIER	Genève Aéroport, Division Environnement et affaires juridiques
	Ph. BOSSY	Commune de Satigny
	J.-L. PHILIPPIN	Commune de Mies
	M. WEIL	Secrétariat technique

**Excusés :**

MM.	R. DEILLON	Genève Aéroport, Directeur général
	P.-A. TSCHUDI	Commune de Meyrin
	D. RAPHOZ	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Président

---

**1. PV de la séance du 18 mars 2013**

Le PV est approuvé.

**2. Evolution des vols nocturnes**

M. Mounier :

- > De janvier à fin août 2015, l'augmentation des mouvements nocturnes (22h00 – 6h00) est de + 7.5% par rapport à la période similaire en 2014. L'augmentation globale du trafic est d'environ 1 à 2 %. Une partie de l'augmentation des vols nocturnes vient du décalage des heures précédentes. Les conditions météo, pas seulement à Genève, mais également dans les secteurs adjacents, ont une influence sur ces retards.
- > Durant cette période, le nombre de dérogations n'a pas été plus important. Quatre dérogations ont été accordées en particulier le 21 février 2015 en raison des conditions météorologiques particulièrement défavorables ce jour-là.
- > En moyenne, environ 25 à 28 arrivées sont planifiées après 22h00.
- > Un vol de la compagnie Turkish airlines était planifié au départ après 22h00 pendant 3 mois durant l'été.

Y. Rochat : pourquoi avoir accepté le slot de 22h35 à Turkish airlines ? Il y a-t-il un risque que cela se reproduise l'année prochaine ?

M. Mounier : ce créneau est légitimement autorisé par le règlement d'exploitation qui exige que les mouvements après 22h00 soient discutés avec l'opérateur. Dans ce cadre, Genève

Aéroport a exercé une forte pression pour faire avancer l'horaire, mais dans la pesée d'intérêts, les avantages d'accepter ce slot ont prévalu sur les inconvénients.

Y. Rochat : n'y a-t-il pas un risque d'inégalité de traitement de dire oui à Turkish airlines et de refuser à d'autres ?

M. Mounier : il s'agit d'une demande isolée et limitée à 3 mois. Si Genève Aéroport avait reçu plusieurs demandes, la réponse n'aurait peut-être pas été la même.

Ph. Bossy : EasyJet se développe sans exploiter le créneau après 22h00. Pourquoi Turkish airlines a-t-elle besoin de ce créneau ?

M. Mounier : La situation ne peut pas être comparée à EasyJet qui ramène ses avions à sa base. Turkish airlines n'a pas de base à Genève.

Y. Rochat : quel est l'intérêt de développer des vols de convenance ?

M. Mounier : il est difficile de trier parmi les destinations ; cela apparaît discriminatoire. Dans ce débat, la question se pose notamment du point de vue de l'équité sociale si le prix des vols vers une destination ou l'autre est élevé au motif qu'il s'agit d'une destination « de convenance ».

Y. Rochat : l'ATCR considère qu'il s'agit d'une mauvaise décision. La destination de Bodrum n'est pas d'un grand intérêt pour l'économie genevoise.

M. Mounier : c'est un sujet qui mérite une pesée d'intérêts ; en l'occurrence la balance des intérêts a fait peser la balance en faveur de ce vol pendant trois mois l'été (seul vol prévu au départ à l'horaire après 22 heures, quand bien même les vols au départ et à l'arrivée sont autorisés jusqu'à minuit en principe) ; M. Mounier entend que M. Rochat serait parvenu, pour sa part, à un résultat de l'arbitrage différent dans ce cas.

### **3. Décollage en 05**

J.-L. Philippin : les habitants de la Terre Sainte se plaignent de plus en plus d'être survolés et constatent un changement dans les trajectoires : les vols qui vont vers le sud, tournent plus vite vers la gauche le long du Jura. Est-ce que les trajectoires ont été modifiées ?

M. Mounier : les procédures de départ et d'arrivée aux instruments n'ont pas été modifiées. Jusqu'à 6'500 pieds, l'avion doit garder le cap du décollage. Les contrôleurs sont sensibilisés à la question. Un virage à droite vers le sud entrerait potentiellement en conflit avec d'autres mouvements.

Y. Rochat : pourrait-on obtenir une explication de la part de Skyguide ?

M. Mounier : la question sera transmise à de Skyguide et M. Mounier relayera la réponse à l'ATCR.

#### **4. PSIA / protocole de coordination**

M. Mounier : le protocole de coordination n'est pas clos, car il va intégrer les résultats de l'étude en cours sur la mobilité. Le processus PSIA a fait l'objet d'un « temps mort » pour permettre au canton de communiquer avec les communes. C'est dans ce cadre que l'ATCR et le Conseil d'Etat ont lancé une évaluation des impacts sur la santé, de manière à ce que les résultats soient pris en considération dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA.

#### **5. Relations entre Genève Aéroport et Lyon Satolas**

M. Mounier : Genève Aéroport participe à un consortium (CUBE) en tant qu'expert aéroport. Il a acquis des parts dans l'actionnariat de Lyon Satolas. C'est une opportunité que Genève Aéroport a cru bon de saisir.

Y. Rochat : comment fonctionne la navette organisée par Genève Aéroport pour aller chercher la clientèle au centre ville de Lyon ?

M. Mounier : c'est un opérateur privé qui exploite la liaison. Ce n'est pas Genève Aéroport qui a demandé cette ligne. Par contre, pour Grenoble, la logique est différente : il y a un intérêt à transporter les passagers depuis et vers Grenoble, qui est une ville sans un grand aéroport.

#### **6. Divers**

Ph. Bossy aimerait connaître l'historique de la trajectoire Konil et savoir s'il est possible de discuter de son utilisation.

M. Mounier :

- > Genève Aéroport ne compte qu'une seule piste et par conséquent la capacité y est limitée. La trajectoire Konil permet de dégager l'axe de la piste et permet ainsi d'augmenter la capacité. Par ailleurs, cette trajectoire permet de rejoindre les routes supérieures. Elle permet aussi un gain de temps pour certaines destinations (par exemple gain de 10 minutes pour Zurich).
- > Dans le cadre de la procédure Crinen, il a été envisagé de restreindre l'usage de la Konil après 22h00. La procédure est toutefois actuellement en suspens.
- > Aujourd'hui déjà, les avions les plus bruyants ne sont pas autorisés à emprunter cette trajectoire.
- > Les procédures, notamment l'altitude, sont strictement respectés.

Y. Rochat : le problème se situe principalement aux heures marginales (soir, matin) : l'augmentation de la capacité de la piste est privilégiée par rapport à la tranquillité des habitants.

M. Mounier : cette thématique a été évoquée au sein de la sous-commission trajectoires de la CCLNTA.

**7. Prochaine séance**

La prochaine séance est fixée au 16 mars 2016 à 17h00.

Marcos WEIL  
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 1<sup>er</sup> mars 2016