

**COMMISSION CONSULTATIVE POUR LA LUTTE CONTRE  
LES NUISANCES DUES AU TRAFIC AÉRIEN**

**Procès-verbal de la 88<sup>ème</sup> séance du mardi 24 juin 2014  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 18h30**

**Présents :** MM. Robert DEILLON, Président  
Patrick BAUD-LAVIGNE  
Robert BEFFA  
Alexandre BÖHLER  
Denis CHIARADONNA  
Derek CHRISTIE  
Jean-Marc COMTE  
Jean-Marc DEVAUD  
Claude GENEQUAND  
John Michael GERARD  
Pascal HOCHSTRASSER  
Marc MOUNIER  
Philippe POGET  
Daniel RAPHOZ  
Yvan ROCHAT  
Philippe ROYER  
Ermanno SCHENA  
Jean-Marc THEVENAZ

**Observatrice du CA :** -

**Secrétaire :** M. Denis TEUSCHER

**Excusés :** M. Vassilis VENIZELOS  
Mme Fabienne FISCHER

## ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 3 mars 2014
2. Élection du président et du vice-président
3. Constitution des sous-commissions
4. Organisation des prochaines séances
5. Statistiques de trafic (réponses aux questions)
6. Divers

---

### Préambule

M. Deillon souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de M. Vassilis Venizelos et Mme Fabienne Fischer. Il rappelle que la commission a été reconduite par arrêté du Conseil d'État du 28 mai 2014 pour une durée de 5 ans. La pluparts des membres ont été reconduits dans leur fonction et les nouveaux membres sont M. Daniel Raphoz, Maire de Ferney-Voltaire, M. Alexandre Böhler, représentant de l'aviation générale et MM. Denis Chiaradonna et Derek Christie, représentants des associations de protection de l'environnement. Un rapide tour de table est effectué afin que chacun se présente.

M. Deillon rappelle les buts de la commission ainsi que son fonctionnement. Il explique que conformément à l'article 27 de la LAIG, telle que modifiée depuis le 24 mai dernier, la commission consultative choisit désormais son président et son vice-président en son sein.

La séance du jour sera donc en partie consacrée à l'élection du président et du vice-président de la commission. M. Deillon propose de présider une dernière fois la commission ce que les commissaires approuvent. L'ordre du jour de la séance est présenté et ne suscite aucun commentaire.

### **1. Approbation du procès-verbal de la séance du 3 mars 2014**

Le PV de la séance du 3 mars 2014 est approuvé sans commentaire.

### **2. Élection du président et du vice-président**

M. Deillon rappelle les modalités de l'élection. Les deux élections se font à la majorité absolue. En cas de candidature unique l'élection est tacite. Le directeur général de l'aéroport et le chef de service chargé des questions environnementales ne sont pas éligibles, néanmoins ils peuvent prendre part au vote. M. Teuscher et M. Baud-Lavigne sont désignés comme scrutateurs.

M. Deillon annonce la candidature de M. Robert Beffa au poste de président de la commission. Comme aucune autre candidature n'est présentée, M. Beffa est élu tacitement avec l'aval des commissaires. M. Beffa est félicité par les membres de la commission pour son élection.

M. Deillon annonce les candidatures de MM. Mike Gerard et Jean-Marc Devaud pour le poste de vice-président de la commission. Des bulletins de vote sont distribués aux commissaires qui

les déposent ensuite dans une urne. Les scrutateurs effectuent le dépouillement et remettent le PV de l'élection à M. Deillon. M. Deillon recense 18 bulletins de vote. M. Devaud obtient 11 voix et M. Gerard 7 voix. M. Devaud obtient la majorité absolue et est élu vice-président. Il reçoit les félicitations des commissaires.

### **3. Constitution des sous-commissions**

Selon l'article 28 LAIG, la commission consultative peut se subdiviser en sous-commissions pour l'étude de certaines questions spécifiques. Les sous-commissions se réunissent sur mandat de la commission plénière. Elles font rapport à la commission plénière qui est seule habilitée à exprimer les avis prévus aux articles 23 et 24 LAIG.

Il existe 2 sous-commissions et un groupe d'experts. La sous-commission « SME » s'est penchée notamment sur les indicateurs de performance environnementale de l'aéroport. Elle est présidée par le responsable de l'environnement de Genève Aéroport. La sous-commission « Trajectoires » a pour vocation d'étudier l'évolution des procédures de départ et d'approche de l'aéroport de Genève. Elle est présidée par un responsable des opérations de l'aéroport. Un groupe d'experts œuvre actuellement au renouvellement du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires de l'aéroport (MIABA).

M. Deillon invite les membres à s'inscrire pour l'une ou l'autre des sous-commissions. Il précise que l'inscription dans une sous-commission nécessite une certaine disponibilité et que le nombre de personnes idéal est de 5 ou 6. MM. Christie, Comte, Devaud, RoCHAT et Royer rejoignent la sous-commission « SME ». MM. Chiaradonna, Genequand, Gerard, Hochstrasser, Poget, Raphoz et Thévenaz rejoignent la sous-commission « Trajectoires ». M. Raphoz rejoint le groupe d'experts MIABA en remplacement de M. Meylan.

### **4. Organisation des prochaines séances**

M. Deillon propose que M. Teuscher soit reconduit dans sa fonction de secrétaire de la commission et recueille l'aval des commissaires.

M. Deillon rappelle que la commission se réunit aussi souvent que nécessaire, mais au minimum une fois par semestre, sur convocation du président.

Les dates des prochaines séances de la commission sont fixées au 15 septembre et 24 novembre 2014, de 17h à 19h, en salle de conférence II de l'aérogare principale.

### **5. Statistiques de trafic (réponses aux questions)**

#### *Statistiques de trafic*

M. Deillon commente brièvement l'évolution du nombre de passagers et de mouvements à fin mai 2014 en comparaison avec 2013. Le trafic passager a augmenté de 3.6% et le nombre de mouvement a diminué de 2.4%. Les mouvements de ligne ont progressé de 1.8%. Ces statistiques ne suscitent pas de discussion.

### *Mouvements nocturnes*

M. Deillon rappelle que selon la loi, les mouvements nocturnes sont ceux opérés entre 22h et 5h59. Les mouvements sont autorisés jusqu'à 23h59 avec une tolérance jusqu'à 00h29. Au-delà de 00h29, les mouvements nocturnes sont soit des vols sanitaires, soit des vols au bénéfice d'une dérogation de l'OFAC ou de Genève Aéroport.

Les statistiques sont présentées par tranches horaires. Au cumul à fin mai 2014, il y a globalement une baisse de 1.2% des mouvements nocturnes caractérisée par une diminution de 18.3% des décollages et une augmentation de 1.7% des atterrissages. L'augmentation des atterrissages est constatée uniquement dans la tranche 22h00-22h59. Entre 00h30 et 5h59, 26 mouvements ont eu lieu contre 37 en 2013 sur la même période. Au mois de mai, seule une dérogation a été accordée par Genève Aéroport pour une diversion motivée par le malaise d'un passager.

M. Deillon rappelle que les mouvements nocturnes sont notamment liés aux retards accumulés sur une journée par les compagnies aériennes et cite en exemple la grève des contrôleurs aérien français qui a eu un impact non négligeable sur les opérations à l'aéroport de Genève. Il ajoute néanmoins que la ponctualité des vols s'est améliorée et que plus de 85% des vols sont à l'heure.

M. Baud-Lavigne demande si les mouvements nocturnes augmentent proportionnellement au trafic passager. M. Deillon répond que tel n'est pas le cas cette année, puisque à ce jour il y a une augmentation des passagers ainsi que des mouvements ligne et charter et parallèlement une baisse de mouvements nocturnes par rapport à l'année passée.

M. Gerard observe quant à lui que les mouvements nocturnes ont augmenté ces 5 dernières années et prévoit également une augmentation en 2014. Il a constaté une moyenne de 31 mouvements nocturnes par jour entre le 1<sup>er</sup> juin et le 21 juin. Il distribue aux membres de la commission différentes statistiques qu'il a préparées. M. Mounier fait remarquer que les courbes de tendances de M. Gerard sur les mouvements nocturnes sont trompeuses car elles montrent un maximum de mouvements nocturnes pour le mois d'août alors que tel n'est pas le cas dans la réalité.

M. Raphoz souhaiterait obtenir les statistiques des mouvements nocturnes sur 5 années afin de pouvoir observer une éventuelle tendance. M. Mounier relève qu'une demande similaire a été formulée par Mme Fischer lors de la précédente séance de la commission<sup>1</sup> et distribue aux commissaires des statistiques qui illustrent la distribution mensuelle des atterrissages et des décollages entre 22h et 6h depuis 2004. M. Raphoz observe une baisse des décollages et une augmentation des atterrissages sur cette période et s'interroge sur les raisons de ces tendances. M. Thévenaz explique que cette tendance est due en partie au fait de l'augmentation progressive des avions easyjet basés à Genève ces dernières années qui constituent une part importante du trafic à l'aéroport de Genève. Étant donné que Genève est une base pour ces avions, ils doivent revenir le soir. Si les avions étaient basés hors Genève, le nombre de décollages nocturnes serait plus élevé.

M. Genequand évoque les nuisances sonores pour les habitants de la commune de Versoix entre 22h et 23h et souhaiterait obtenir des statistiques pour cette tranche horaire et par sens de piste. Il constate que certains soirs, il y a un survol toutes les 3 minutes ce qui est fortement désagréable.

---

<sup>1</sup> Voir PV de la séance du 3 mars 2014.

M. Gerard rappelle qu'il a demandé par email des informations sur les vols commerciaux hors ligne et charter après 22h respectivement 23h et souhaite connaître leur heure de planification. M. Mounier explique qu'il est difficile de connaître les heures de planification pour des vols qui ne sont pas planifiés selon un horaire. Il explique que les vols commerciaux sont constitués d'une part des vols de ligne et charter (vols à l'horaire) et d'autre part des vols taxi (vols non à l'horaire). Il ajoute que depuis le début de l'année il y a eu 256 mouvements commerciaux hors ligne et charter après 22h et un seul vol non commercial au bénéfice d'une dérogation. M. Mounier rappelle en outre que selon la loi les mouvements commerciaux après 22h doivent être planifiés avec grande retenue. M. Gerard explique qu'il a appelé une compagnie aérienne le dimanche 22 juin pour se renseigner sur la nature d'un vol après 23h et qu'on lui a confirmé que ce vol était bien commercial.

M. Böhler demande qui accorde les dérogations à Genève Aéroport pour les mouvements après 00h29. Il demande également dans quelle mesure l'OFAC reproche à Genève Aéroport l'accord de dérogation pour les mouvements durant le couvre-feu et quel est le pourcentage de dérogations acceptées par Genève Aéroport. M. Mounier répond que les dérogations sont accordées par un représentant du chef d'aérodrome et que l'OFAC n'a jamais fait de reproches à Genève Aéroport concernant l'octroi de dérogations. Il explique que l'accord de dérogations résulte toujours d'une pesée d'intérêts entre l'urgence d'une situation et les nuisances occasionnées pour les riverains. Il estime à 50% environ la proportion des demandes de dérogations acceptées par Genève Aéroport, en précisant que cela ne concerne que les demandes qui sont expressément formulées comme telles. M. Mounier ajoute que les compagnies aériennes ont diminué leur demande de dérogation car ils ont une meilleure connaissance des critères d'évaluation.

M. Gerard voit d'un bon œil la baisse des dérogations accordées par Genève Aéroport et la baisse des décollages. Selon ses observations, l'augmentation des atterrissages n'est pas imputable à easyjet mais plutôt à *Swiss International Airlines* dont les vols de Copenhague et Barcelone notamment atterrissent en soirée à Genève. Il note que les atterrissages sont certes moins bruyants que les décollages, mais que la descente étant plus progressive et les avions volant plus bas plus longtemps, une gêne existe quand même. M. Deillon commente que le développement de la compagnie Swiss à Genève a permis la création de centaines d'emploi et qu'il faut aussi tenir compte de cet impact positif pour la région.

M. Chiaradonna demande si les mouvements au bénéfice d'une dérogation doivent payer une taxe et qui fixe le montant de cette taxe. M. Mounier rappelle que Genève Aéroport perçoit des redevances liés au bruit et aux émissions gazeuses des aéronefs y compris une surtaxe bruit pour les décollages après 22h. Le montant de cette dernière surtaxe diffère selon la tranche horaire, mais il n'y a pas de notion d'infraction. Il rappelle finalement que le montant de ces taxes est fixé dans le cadre de négociations entre Genève Aéroport et les compagnies aériennes conformément à l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires.

M. Devaud demande qu'est-ce qu'un vol de calibration. M. Hochstrasser explique qu'il s'agit de vols nécessaires pour la calibration des installations de radionavigation de Skyguide pour l'approche aux instruments.

## 6. Divers

### *Visite de l'aéroport*

M. Beffa propose que Genève Aéroport organise une visite du site pour les membres intéressés afin qu'ils aient une meilleure connaissance du contexte aéroportuaire. Au moins 2 heures sont nécessaire pour effectuer une visite. Une invitation "doodle" sera envoyée par le secrétaire de la CCLNTA afin d'organiser cette visite.

\* \* \*

La séance est levée à 18h30.

### ***Prochaines séances de la commission***

Le 15 septembre 2014

Le 24 novembre 2014

Denis TEUSCHER

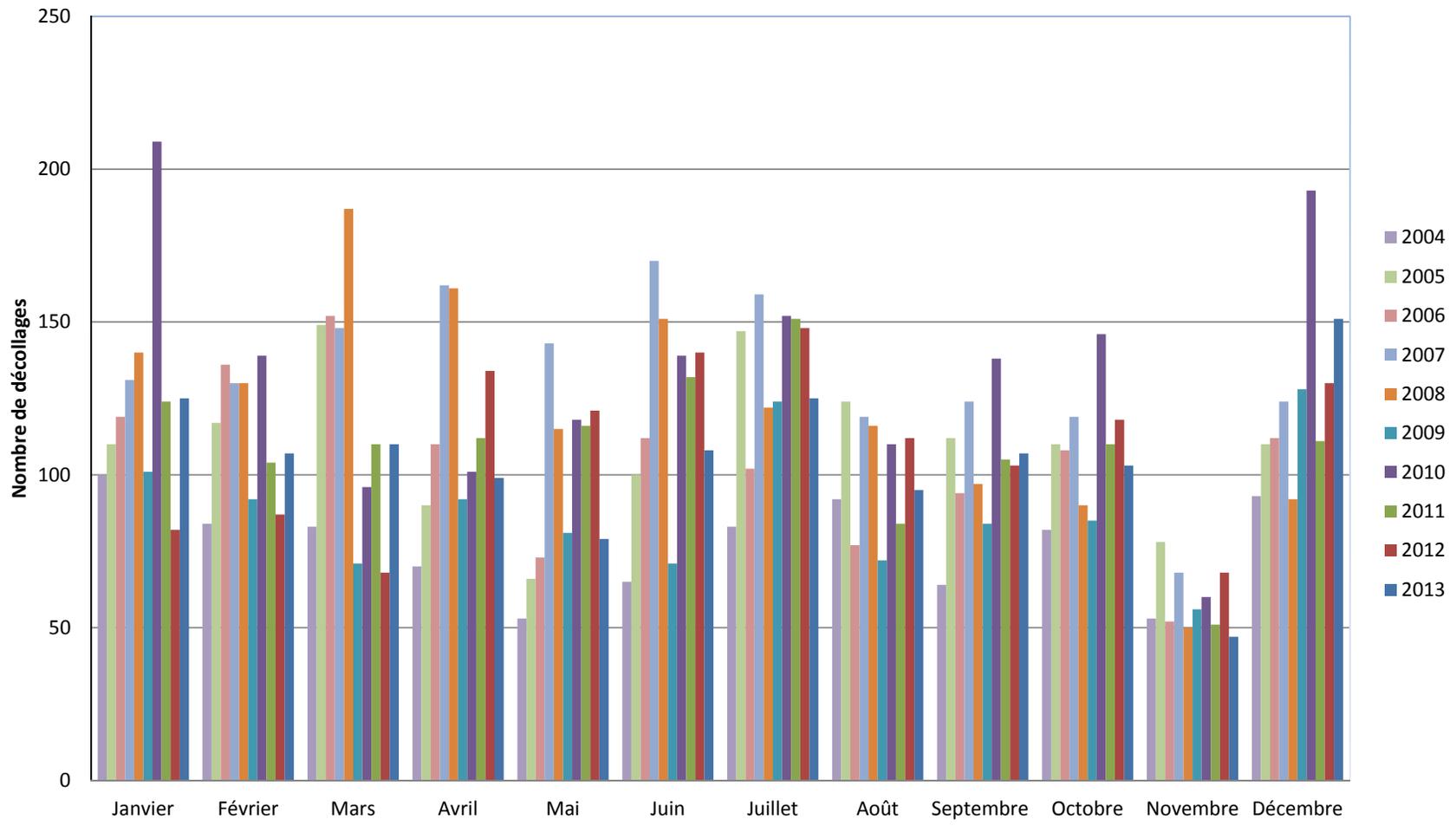
Secrétaire

[signé le ... septembre 2014]

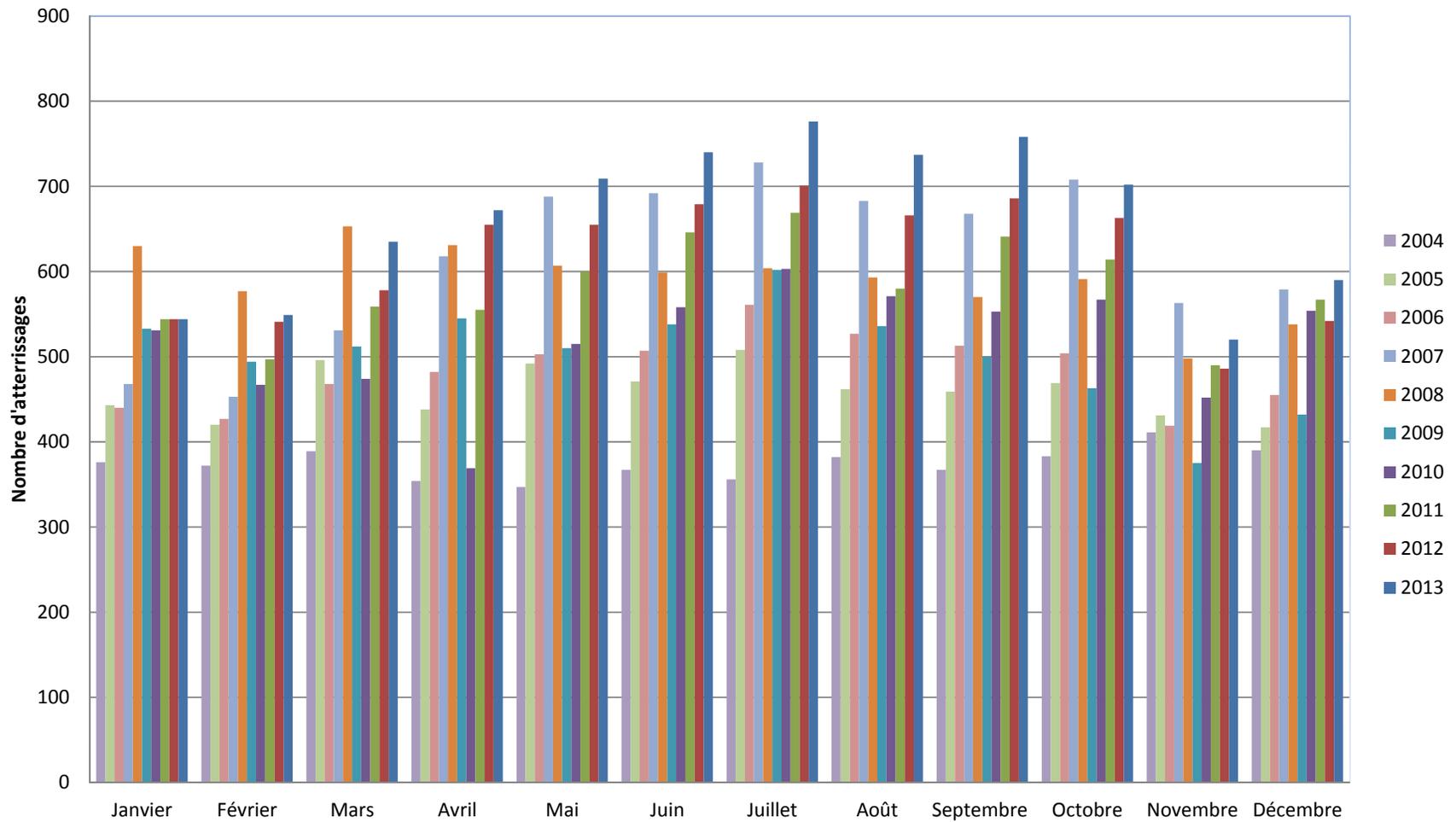
### **Annexes :**

- Distribution mensuelle des décollages et atterrissages entre 22h et 6h depuis 2004 (Genève Aéroport)
- Évolution mensuelle des mouvements entre 22h et 6h depuis janvier 2011 (Mike Gerard, ARAG)

### Distribution mensuelle des décollages entre 22h et 6h



### Distribution mensuelle d'atterrissages entre 22h et 6h



# Évolution mensuelle des mouvements entre 22h et 6h depuis janvier 2011

Mike GERARD (ARAG)

