

urbaplan	date 07.06.11
dest. TW	n° enreg.
	affaire ATCR

ATCR - AIG  
Messieurs  
Yvan ROCHAT, Président  
François MEYLAN, Vice-président  
Case postale 1722  
1211 GENEVE 1

AIG-Div.E/MMO/PHL

Genève, le 3 juin 2011

## Réponse à votre courrier du 19 avril 2011

Monsieur le Président,  
Monsieur le Vice-président,

Nous faisons suite à votre lettre du 19 avril 2011, qui a retenu notre meilleure attention. Nous apportons les éléments de réponse suivants aux questions soulevées dans votre courrier.

### *Décollages après 22 heures*

Les décollages dénombrés par tranche horaire dans votre lettre comportent quelques imprécisions. Le tableau ci-dessous présente pour les trois mois considérés le nombre cumulé de décollages entre 22h00 et 05h59.

	Janvier	Février	Mars	Total
2010	205	138	98	441
2011	123	102	109	334

Depuis cette année, les statistiques sur les mouvements nocturnes sont disponibles sur le site internet de l'AIG ([gva.ch](http://gva.ch) > Institutionnel > Environnement > Statistiques des mouvements nocturnes).

Sur les trois premiers mois de l'année, de janvier à mars 2011, le nombre de décollages après 22 heures a diminué de près de 25% par rapport à l'année passée pour la même période, soit 107 mouvements de moins. L'écart observable entre le nombre de décollages enregistrés en janvier 2010 et ceux en janvier 2011 n'est pas consécutif à une planification singulièrement différente des opérations au départ de Genève, mais plutôt aux conséquences des épisodes neigeux exceptionnels survenus en début d'année dernière, qui ont sérieusement impacté les opérations sur notre plate-forme, comme sur nombre d'autres aéroports européens.

Pour le surplus, il est difficile de faire ressortir une tendance sur un mois. Il s'agit d'une période trop courte. Pour le mois d'avril, par exemple, la progression des mouvements nocturnes de 42% est en partie à imputer à un événement exceptionnel, en l'occurrence la fermeture de l'espace aérien durant plusieurs jours suite à l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll.

A l'ouverture de la saison d'été 2011 (du 23 mars au 29 octobre 2011), aucun décollage n'est planifié à l'horaire après 22 heures.

Cette situation est favorable du point de vue des ambitions partagées de l'aéroport et des riverains de limiter les décollages, après 22 heures. Elle est le fruit des efforts consentis par les compagnies aériennes concernées, dûment sensibilisées à la gêne occasionnée par le trafic sur la plate-forme de Genève en fin de soirée. Cela étant, ces mouvements restent nécessaires pour la desserte de Genève et demeurent autorisés aux termes de la législation fédérale. Et le fait qu'aucun décollage n'est prévu à horaire après 22 heures cet été ne signifie pas pour autant qu'aucun vol au départ de Genève ne sera planifié durant cette période horaire à l'avenir. Le cas échéant, l'intérêt des riverains sera pris en considération dans la pesée des intérêts préalable à toute décision en la matière.

S'agissant de la part des mouvements nocturnes de la compagnie easyJet, celle-ci s'explique par le nombre de rotation de cette compagnie sur la plate-forme tout au long de la journée, qui correspond à sa part de marché et son modèle d'exploitation.

#### *Vols en retard sur l'horaire*

Les compagnies consentent des efforts très conséquents pour éviter les retards, autant pour des raisons opérationnelles que commerciales. Cela étant, les opérations aériennes restent tributaires des conditions météorologiques à Genève et ailleurs, ainsi que d'autres circonstances pouvant affecter le déroulement des opérations, de sorte qu'il y aura toujours un écart entre les opérations telles qu'elles se déroulent chaque jour et l'horaire publié. Un écart que tous les maillons de l'industrie du transport aérien œuvrent à réduire sans relâche. Par ailleurs, comme nous avons déjà eu l'occasion de vous l'écrire, les atterrissages et les décollages des vols commerciaux sont autorisés à Genève jusqu'à 24 heures, respectivement 0 heures 29 pour les vols en retard sur leur plan de vol. Les mouvements auxquels vous faites référence sont conformes à la réglementation applicable.

#### *Vol Air Mauritius*

S'agissant de votre analyse spécifique du vol MK59, vous n'accorder aucun mérite à la compagnie, qui a fait l'effort de programmer le vol à 21 heures l'hiver dernier. Si le vol a effectivement été opéré en retard sur son horaire pour des motifs dont nous ne pouvons pas connaître tous les détails, vous avez vous-même observé que depuis 2008 les décollages n'ont été retardés au-delà de 0 heures 30 qu'à quatre reprises depuis 2008, pour des raisons dûment justifiées. Durant cette même période, le décollage a été reporté plusieurs fois au lendemain matin, ce qui pose un problème du point de vue des passagers, mais pas des riverains. En planifiant le vol à 21 heures, la compagnie fait ainsi preuve de la grande retenue à laquelle elle est astreinte aux termes de l'article 39 OSIA. Pour le surplus, il n'est pas en notre pouvoir de prendre un engagement pour une planification de ce vol encore plus tôt dans la soirée.


Par souci de transparence, nous apportons l'éclairage suivant s'agissant du vol MK059 qui a décollé dans la nuit du lundi 31 janvier au mardi 1<sup>er</sup> février dernier. Ce vol était au bénéfice d'une dérogation de l'AIG pour un décollage jusqu'à 00h35, accordé en raison d'un problème technique est survenu au départ de l'avion depuis l'île Maurice. L'appareil est arrivé en retard sur l'horaire à Frankfurt à 20h32 en lieu et place de 17h45. Le vol MK059 a ensuite quitté sa position à Frankfurt à 21h56, au lieu de 18h20, soit avec un retard de trois heures et demie, sachant qu'à Frankfurt un problème additionnel est survenu avec le transfert des bagages. Dès l'arrivée tardive de l'avion à Frankfurt, compte tenu du temps de la rotation à Frankfurt, ainsi que du vol Frankfurt-Genève (ETA 22:35) et de la rotation à Genève, le décollage de l'avion depuis Genève à destination de l'île Maurice était estimé à 23h45. Une fois l'heure effective du décollage de l'avion connue depuis Frankfurt et son arrivée à Genève à 23h10, des mesures ont été prises pour accélérer dans toute la mesure du possible la rotation à Genève (2 camions d'avitaillement, passagers en transit maintenus

à bord). En l'occurrence, l'appareil a quitté sa position à 00h15 (off block). A 00h20, l'avion faisait mouvement pour s'aligner sur la piste et mettre les gaz à 00h29.

*Décollage au-delà de 0 heure 29*

Sur les trois premiers mois de cette année, Genève Aéroport a accordé une dérogation le 22 janvier pour un décollage à 00h31 d'un appareil de type Airbus A319 prévu à l'horaire à 20h20. Un problème technique est apparu au moment de l'atterrissage de l'avion à Genève. L'intervention des services techniques s'est avérée plus difficile que prévue, en raison notamment des difficultés rencontrées pour accéder à la partie de l'avion à l'origine du problème technique. Quelques minutes avant minuit, l'avion a été déclaré prêt au décollage. Le pilote a demandé l'embarquement des passagers à 00h01, lesquels ont été installés à bord en un temps record. A cette heure tardive, il était très difficile, sinon impossible, d'organiser une nuitée à l'hôtel pour autant de passagers, sachant que ces derniers qui patientaient depuis plus de quatre heures. L'avion a quitté sa position à 00h25 (off block) pour décoller à 00h31.

En espérant que ces explications vous seront utiles, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Marc MOUNIER  
  
Chargé de la division  
environnement et affaires juridiques

**Copie**

*OFAC, Section Plan sectoriel et installations*