



Aéroport International de Genève

urbaplan	date 07.03.11
	n° enreg.
dest. H. Weis	affaire MATCR

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

AIG-Div.E/MMO/PHL

Genève, le 2 mars 2011

Réponse à votre courrier du 19 janvier 2011

Monsieur le Président,
Monsieur le Vice-président,

Nous faisons suite à votre courrier du 19 janvier 2011, qui a retenu notre meilleure attention.

Comme vous le mentionnez, il se trouve que lors de cette saison d'hiver il n'y a aucun décollage prévu à l'horaire après 22 heures. Du point de vue de la protection des riverains, cet élément est favorable. Il témoigne en outre de la retenue avec laquelle les compagnies planifient les vols, en particulier les décollages, durant la période nocturne. Cela étant, cela ne signifie pas que tout mouvement, en particulier au décollage, est proscrit au départ de l'aéroport de Genève après 22 heures. Aux termes de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)¹ les décollages ou les atterrissages des vols commerciaux sont autorisés à Genève entre 22 heures et 24 heures et les avions qui ont un retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à 0 heure 30. Les mouvements opérés après 22 heures en novembre et décembre 2010 sur notre plate-forme, en particulier le décollage des vols en retard sur l'horaire après 22 heures, sont conformes à la réglementation applicable aux vols de nuit.

Pour le surplus, nous apportons les éléments de réponse suivants aux questions spécifiques soulevées dans votre courrier.

Statistiques novembre et décembre 2010

Dans votre courrier, vous mettez en exergue l'augmentation du nombre de décollages après 22 heures entre le mois de novembre 2010 et décembre 2010. Il n'aura pas échappé à votre expert en statistiques qu'en 2010, le nombre de mouvements après 22 heures le moins élevé a été enregistré en novembre 2010 (512 mouvements, dont 60 décollages), tandis qu'en raison principalement des conditions météorologiques, le nombre de mouvements après 22 heures le plus élevé a été enregistré en décembre l'année passée (747 mouvements, dont 193 décollages). La comparaison de ces deux extrêmes ne permet pas de dresser une tendance de l'évolution des mouvements nocturnes à Genève. Si en décembre on observe effectivement une augmentation de 235 mouvements après 22 heures (décollages et atterrissages confondus) par rapport au mois de novembre 2010, on notera une diminution significative du nombre de mouvements nocturnes (décollages et

¹ RS 748.131.1

atterrissages confondus) en novembre (- 209 mouvements) par rapport au nombre de mouvements nocturnes en octobre 2010.

Par ailleurs, même en ne considérant que les mois de novembre et décembre 2010 (deux premiers mois de la saison d'hiver 2010-2011), au cumul (atterrissages et décollages, toutes natures de trafic confondues) 1'259 mouvements ont été opérés entre 22 heures et 6 heures, ce qui représente pour la période considérée une proportion de 4.5% du trafic total (28'068 mouvements en novembre et décembre 2010). En d'autres termes, durant cette période 95.5% du trafic s'est déroulé durant la période diurne, entre 6 heures et 22 heures, ce qui demeure pour le moins raisonnable.

Statistiques année 2010

Sur l'ensemble de l'année 2010, le nombre des mouvements nocturnes a augmenté par rapport à 2009 (+ 718 mouvements). Cela étant, il sied de rappeler que 2009 représente une année où le nombre de mouvements nocturnes a fortement baissé par rapport à 2008. En 2009, 7'097 mouvements ont été opérés entre 22 heures et 6 heures, soit 1'445 mouvements de moins qu'en 2008 (- 17%). Au regard des statistiques de trafic 2008, les chiffres de 2010 restent inférieurs (- 727 mouvements) pour la période comprise entre 22 heures et 6 heures.

En outre, il y a lieu de préciser que l'ensemble des populations riveraines ne sont pas affectées par la totalité des mouvements nocturnes. En effet, du fait de l'alternance du sens d'utilisation de la piste, le secteur de Genthod-Bellevue a été survolé 4'348 avions en phase d'atterrissage (3'719 atterrissages par piste 23) ou de décollage (629 décollages par piste 05), soit une proportion de 56% du trafic durant cette période. Inversement, le secteur de Vernier-Meyrin a été survolé 3'382 avions en phase d'atterrissage (2'450 atterrissages par piste 05) ou de décollage (932 décollages par piste 23), soit une proportion de 44% du trafic durant cette période.

Vols en retard sur l'horaire

Les vols prévus à l'horaire avant 22 heures mais effectivement opérés (en retard sur l'horaire) après 22 heures (entre 22 heures et 0 heure 30) représentent une proportion d'environ 25% du trafic durant cette période. A Genève, la principale cause des départs en retard est l'arrivée tardive de l'avion. Les opérateurs au sol ont peu d'influence sur les multiples causes de retard tout au long de la chaîne du transport aérien. En particulier, en dépit des progrès technologiques, les opérations aériennes restent tributaires des conditions météorologiques. En l'occurrence, les conditions météorologiques particulièrement défavorables du mois de décembre ont occasionné bon nombre de retards à Genève, comme sur les autres aéroports de l'Europe du Nord.

Il demeure qu'un certain nombre de causes de retard sont attribuables aux opérations au sol à Genève, suite notamment à des problèmes techniques ou des événements imprévisibles divers. A cet égard, la situation à Genève ne peut être décrite comme étant pire qu'ailleurs. Les retards restent en partie aléatoires et donc difficile à prévenir, malgré les efforts constants déployés par les partenaires du transport aérien. A cet égard, depuis l'été dernier un certain nombre de mesures ont été mises en place pour juguler les causes de retard à Genève.

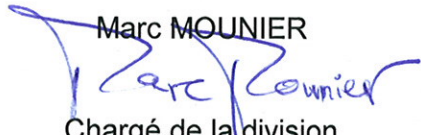
Enfin, il est évident que l'occurrence des retards sur un aéroport en particulier augmente avec le nombre de rotations effectuées sur cette plate-forme. Les retards accumulés au cours des rotations effectuées durant la journée s'additionnent et affectent nécessairement les derniers vols de la journée (effet "boule de neige"). Ainsi, est-il dans le cours des choses que les compagnies aériennes qui effectuent le plus grand nombre de rotations à Genève

comptabilisent le plus de retard. Les compagnies concernées prennent le soin de prévoir dans leur planning une période de réserve en fin de soirée pour absorber les retards accumulés dans la journée, au détriment de la rentabilité des opérations.

Décollage à 0 heure 40 dans la nuit du 17 au 18 décembre 2010

Vous évoquez le décollage d'un appareil de type Falcon FA7X à 0 heure 40 dans la nuit du 17 au 18 décembre 2010. Nous regrettons la gêne occasionnée par ce mouvement, qui a été dûment rapporté à l'OFAC. Une dérogation a été accordée pour ce décollage tardif en considération des circonstances suivantes. L'avion était stationné dans un hangar. Au moment de l'embarquement des passagers, il était anticipé que l'avion serait autorisé à mettre les moteurs en marche et rouler vers le seuil de piste sans opération de dégivrage (compte tenu du fait que l'avion sortait du hangar). En raison des opérations de déneigement de la piste, le pilote n'a pas été autorisé à mettre les réacteurs en marche à l'heure, de sorte que l'avion est resté exposé aux intempéries et un dégivrage de l'appareil est devenu nécessaire. A ce moment, la situation sur la plate-forme était critique, avec plusieurs avions de ligne (prioritaires) en attente de dégivrage, certains pour la deuxième fois déjà, de sorte que le vol de la compagnie concernée a dû attendre qu'un camion de dégivrage soit disponible. Les passagers ayant déjà attendu longtemps à bord, une dérogation a été accordée pour permettre le départ de l'avion le soir même. Ces événements non-conformes au cours ordinaire des choses se sont succédés de manière imprévisible, après l'embarquement des passagers, il a été jugé approprié de permettre exceptionnellement le décollage de l'appareil après 0 heure 29.

En espérant que ces explications circonstanciées vous paraîtront 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