

Date de dépôt : 31 mars 2016

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition demandant aux autorités du canton de Genève de garantir aux habitants des communes riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien commercial entre 23 heures et 6 heures du matin

Rapport de majorité de M. Jean-François Girardet (page 1)

Rapport de minorité de M. Alexis Barbey (page 22)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jean-François Girardet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a débattu à trois reprises de la pétition P 1954 demandant aux autorités du canton de Genève de garantir aux habitants des communes riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien commercial entre 23h et 6h du matin.

Les séances des lundis 30 novembre 2015, 8 janvier 2016 et 8 février 2016 présidées par M. Jean Romain, ont été assistées par M^{me} Mina-Claire Prigioni, secrétaire scientifique. C'est M. Christophe Vuilleumier qui en a assuré les procès-verbaux et je le remercie pour son travail si précieux.

Séance du lundi 30 novembre 2015

Audition de MM. Jean-François Bouvier, Philippe Poget et Dominique Martin, signataires répondants

M. Bouvier explique que cette pétition a été déposée au cours du mois d'août 2015 et s'inscrit dans le cadre du projet de PSIA (Plan des infrastructures aéroportuaires), qui envisage un mouvement toutes les 90 secondes. Les signataires habitent les communes de Chancy à Genthod, et de Bellevue. Les pétitionnaires ne veulent pas forcément moins d'avions, mais ils n'en souhaitent surtout pas davantage.

Ni les banques, ni les ONG, ni les multinationales ne se plaignent du manque de destinations à partir de l'aéroport de Genève, alors que le projet prévoit 27 000 passagers de plus par jour, soit un mouvement d'avions toutes les 90 secondes. On constate que le bruit est actuellement inférieur aux années 60, mais un tel accroissement du nombre de mouvements signifie un bruit continu. Tous les résidents sont concernés par cette problématique, qu'ils soient locataires ou propriétaires.

Pour M. Bouvier, le politique est là pour protéger les citoyens et non pour leur imposer une telle nuisance. Or, le corollaire à cet accroissement est évidemment la pollution de l'air. Dans 15 ans, 40% des émissions des NO-X seront imputables à l'aéroport. Il convient dès lors de savoir si la plus-value de ce projet est bénéfique pour Genève et pour les 30 000 résidents directement touchés par les nuisances de l'aéroport. L'urbanisation s'opérant essentiellement sur la rive droite directement impactée par le bruit et la pollution des avions, il est légitime de s'inquiéter sur le développement envisagé à ce stade de la réflexion.

M. Poget ajoute que si le NO-X parvient à un tel niveau en 2030, les normes environnementales ne seront pas respectées. L'impact se fera également sur la santé et il estime que c'est un élément devant appartenir à la pesée d'intérêts. Il répète qu'il ne s'agit pas de remettre en question le rôle économique de l'aéroport.

M. Bouvier insiste sur le fait que l'aéroport participe par son développement à l'augmentation du niveau de vie des habitants de ce canton et de sa région, mais si cela se fait au détriment de la qualité de la vie, le but n'est pas atteint. Il est question d'une augmentation de +34% de vols entre 23h et minuit, et d'une augmentation quelque peu inférieure aux heures suivantes. Il rappelle qu'il s'agit de dérogations données par l'aéroport en raison des retards et il pense que l'aéroport pourrait être plus rigoureux, comme à Zurich.

En effet, l'aéroport de Kloten est un hub, alors que Cointrin est un lieu de départ. Il constate qu'à Zurich il y a une grande volonté de faire respecter les horaires, ce qui n'est pas le cas à Genève. M. Poget ajoute que Zurich se défend mieux et que l'Allemagne a par ailleurs opéré une forte pression sur l'aéroport pour réduire les nuisances, ce qui n'est pas le cas de la France voisine. Cela pourrait changer puisque la France est en train de revoir ses plans d'aménagement et il imagine qu'elle va discuter plus activement de l'avenir de l'aéroport en raison des zones de bruit qui impactent son territoire et remettent en cause son développement.

M. Bouvier signale que 400 000 m² seront dans des zones de bruit inconstructibles, ce qui représente la moitié de la surface de la commune de Vernier alors que Satigny est en train de revoir ses zones également péjorées par le bruit.

Répondant à une question, M. Bouvier explique que le fait d'habiter à proximité de la zone aéroportuaire a été longtemps un argument de vente. Mais aujourd'hui, avec l'augmentation du trafic, cela devient plutôt un gros inconvénient de loger dans la proximité de ses courbes de bruit. Il ajoute que ce ne sont pas les nouveaux habitants qui se plaignent du bruit mais les personnes qui habitent depuis plusieurs générations sur la rive droite. C'est d'ailleurs auprès de ces habitants que la pétition a rencontré son plus large succès, les riverains insistant sur la demande de respecter les horaires actuels de l'aéroport. Il y a une tolérance acceptable pour des vols gouvernementaux ou sanitaires mais l'évolution qui est planifiée a été le principal grief fait aux autorités responsables.

M. Martin signale encore que le bruit impacte moins les habitants durant la journée en comparaison à la nuit, puisque le canton est alors plus silencieux.

M. Bouvier précise que le trafic constaté entre 24h30 et 6h30 est en augmentation de 49%, et que les vols avec dérogation sont au nombre de 5 sur 76. Il pense que ce sont des dérogations qui ne devraient pas exister. Il répète que le plus simple serait bien de fermer l'aéroport à 23h sauf exception. Il rappelle que pour le moment, les avions se posent dans les faits dès 5h du matin.

Suite à une question concernant les résistances des communes voisines de l'aéroport, M. Poget informe que Vernier et Meyrin ont votés des résolutions municipales en soutien à cette pétition. Ces communes ont surtout demandé qu'une pesée d'intérêts soit opérée. Il rappelle en outre que les communes n'ont rien à dire en matière d'aménagement.

Par ailleurs, M. Poget répondant à une question (S) informe qu'une étude sur les impacts du bruit et de la pollution sur la santé est mandatée par les communes et le canton, et devrait sortir d'ici la fin de l'année.

Pour conclure, M. Bouvier précise que l'intention de cette pétition est de protéger la population du bruit au moment où les contraintes sont de plus en plus fortes. Il ajoute que les limites des zones d'inconstructibilité vont aller augmentant.

Les habitants des communes impactées par la croissance de l'aéroport sont très inquiets des conséquences de la révision du PSIA (plan sectoriel d'infrastructure aéroportuaire). Les communes sont déjà consultées mais la population devra attendre la mise à l'enquête publique du PSIA pour en savoir davantage. Dès lors, un premier signal est lancé avec le soutien des milieux associatifs par le biais de cette pétition. **Elle demande aux autorités cantonales de garantir, comme à Zurich, une interdiction de tout trafic aérien commercial à l'aéroport de Genève entre 23h et 6h du matin.**

Ainsi, maintenir voire obtenir plus de logements et moins de nuisances ne restera pas un vœu pieux pour les communes riveraines de l'aéroport et leurs habitants.

Séance du lundi 8 janvier 2016

Audition de M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, et de M. Venizelos, chef de service du plan directeur cantonal

M. Hodgers évoque le processus PSIA qui a suscité cette pétition. La compétence sur les aéroports internationaux relève de la Confédération, et plus particulièrement de l'OFAC qui édicte les normes en la matière. Un plan sectoriel des infrastructures aéronautiques (PSIA) est en cours, précisant que le canton est engagé depuis trois ans dans la révision de ce plan avec une vue à l'horizon 2030. Ce plan, lorsqu'il sera abouti en 2017, sera validé par le Conseil fédéral et aura dès lors une importance juridique similaire à celle du plan directeur cantonal.

L'aéroport, dans le cadre de ces travaux, a mandaté une étude pour estimer le nombre de vols et de passagers à l'horizon 2030. Les courbes de bruit sont évidemment prises en considération, et les premières estimations se sont largement étalées par rapport aux courbes mesurées en 2000. La projection pour 2030 est de 25 millions de passagers ce qui lui fait dire que la réaction des pétitionnaires lui semble en l'occurrence logique et provient essentiellement des communes concernées.

M. Hodgers précise en outre que le Conseil d'Etat est largement rentré en matière sur la revendication des communes riveraines et il mentionne que M. Maudet et lui-même ont fait paraître un article dans la presse exprimant l'avis du Conseil d'Etat (voir annexe). Il ajoute que ce dernier souhaite figer les courbes de bruit et ne veut pas donner suite aux projections 2030 qui ont été établies. Cette décision impacte bien évidemment l'aéroport qui peut se développer, mais qui doit le faire dans le cadre de l'enveloppe de protection phonique qui va être définie par le Conseil d'Etat et qui sera validée par le Conseil fédéral.

La réaction des communes riveraines à l'égard de cette position du Conseil d'Etat lui paraît être positive. Il pense en l'occurrence que si l'aéroport doit être efficace, il devra également prendre en compte l'avis des riverains.

Le Conseil d'Etat entre donc en matière sur le gel de ces enveloppes phoniques, notamment sur l'horaire 23h-24h qui fait plus particulièrement exploser les statistiques. Il signale toutefois que le Conseil d'Etat ne veut pas interdire complètement les vols à cet horaire puisqu'il est question d'un aéroport international. Une trop forte restriction aurait des conséquences commerciales et économiques trop importantes à son avis.

Le conseiller d'Etat indique que les courbes de bruit ont un impact sur la construction de logements. Pour les respecter, il n'est parfois pas possible de construire de logement, alors que des bureaux y sont autorisés. Ainsi, les premières courbes faisaient perdre quelques 1700 logements, soit l'équivalent d'un grand projet de construction. Le Conseil d'Etat souhaite donc entrer en matière sur les revendications des pétitionnaires à l'exception d'une interdiction formelle des vols entre 23h et 24h.

Les vols resteront-ils interdits entre 24h et 6h du matin ?

M. Hodgers répond que la concession définit que les vols sont autorisés dès 5h. Mais il remarque que l'aéroport estime qu'il n'est pas utile d'ouvrir les vols à 5h, faute de demande. La norme dite « zurichoise » (fermeture automatique des fenêtres entre 22h et 24h) n'est pas possible à Genève puisqu'il est nécessaire d'avoir une pause formelle de 6h, ce qui n'est pas le cas en vertu de la concession. Et il remarque que le Conseil d'Etat ne souhaite pas de cette exception « zurichoise » pour des raisons de santé publique.

Serait possible d'interdire l'horaire 5h-6h en échange de l'ouverture 23h-24h ?

M. Hodgers répond que la tranche horaire 23h-24h n'est pour le moment pas fermée aux vols. L'idée du Conseil d'Etat est de geler les courbes de bruit et non d'interdire les vols entre 23h et 24h. L'aéroport doit donc se débrouiller pour se développer tout en respectant les émissions sonores autorisées.

En quoi les zones de bruit seraient augmentées si des vols étaient envisagés durant la nuit ?

M. Hodgers explique que la courbe est agrégée de plusieurs courbes journalières, formant ainsi une courbe moyenne. Il précise que l'OPB protège plus largement la population la nuit que la journée, ce qui implique que les vols de nuit augmentent très largement ces courbes de bruit. Actuellement 15 millions de passagers transitent annuellement par l'AIG. Le Conseil d'Etat a décidé d'intervenir sur les courbes de bruit, autant que sur les tonnes de CO₂ émises. Si l'aéroport réussit à contenir ces courbes, il conserve la liberté de se développer. Il fait toutefois remarquer que les 25 millions de passagers ne représentent pas un objectif pour 2030, mais une estimation qu'il faudrait mieux contenir.

Un commissaire (PLR) déclare habiter sous le trafic aérien. Il a ainsi constaté que la motorisation a fait de réels progrès en termes de nuisances sonores. Il signale toutefois que l'augmentation du nombre de vols, entre 6h et 7h n'est pas négligeable. Il évoque à cet égard les départs de *Jumbolino* (BAe 146) qui émettent beaucoup plus de bruit que les Airbus. Il souhaite que des mesures soient prises à cet égard.

Suite à une remarque d'une députée (S), M. Hodgers explique que la nouvelle courbe dessinée par le Conseil d'Etat permet de diminuer le nombre d'habitants touchés et de m² inconstructibles. Il rappelle qu'en 2009, 25 000 habitants étaient touchés alors que les nouvelles courbes diminuent cet impact à 19 000 personnes grâce à l'amélioration de la motorisation.

M. Venizelos annonce qu'une évaluation des impacts des pollutions sonores et atmosphériques sur la santé a été réalisée. Il ressort de cette étude que l'impact le plus important sur la santé est lié au bruit, la nuit. Il ajoute que la mesure prise par le Conseil d'Etat vise directement cet aspect, et donc la santé publique. Il mentionne, par ailleurs, que c'est le développement du canton et de la mobilité individuelle qui contribuent à la pollution de l'air ayant un gros impact (PM10) sur la santé.

C'est finalement l'addition des nuisances inhérentes à l'aéroport, à l'autoroute et au secteur industriel qui entraîne une mauvaise qualité de l'air et une détérioration de la qualité de vie.

Zurich interdit tout vol commercial entre 23h et 6h du matin. Pourquoi cela ne serait-il pas possible à Genève également puisque la législation fédérale le permet ? interroge un commissaire (S).

Le conseiller d'Etat répond que les zones survolées à Zurich sont plus importantes qu'à Genève et il remarque que les Zurichois ont décidé d'interdire ces vols. Il ajoute que l'OFAC pourrait refuser cette demande à Genève au vu de la présence des organisations internationales.

M. Venizelos ajoute que l'aéroport de Genève n'a pas le même modèle économique que l'aéroport de Zurich. La Confédération refuserait certainement une telle demande puisqu'elle entend conserver ses services aéroportuaires.

Qui, du Canton ou de la Confédération, prend la décision ?

Pour M. Hodgers, la compétence relève de la Confédération, mais il ajoute que le canton a tout de même une marge de manœuvre puisqu'il est propriétaire de l'aéroport. Cela étant, il ne sait pas si les impacts du modèle zurichois, en concentrant les vols à 19h, seraient préférables.

La décision actuelle du Conseil d'Etat concernant les courbes de bruit est un compromis, mais représente une décision forte. Il pense que cette décision s'inscrit dans le sens des vœux des pétitionnaires et représente un progrès évident.

Un commissaire (PDC) déclare que l'aéroport est un joyau du canton qui lui rapporte beaucoup d'argent. Il se demande alors si les habitants qui sont impactés ont des avantages en contrepartie des nuisances qu'ils supportent.

M. Hodgers lui répond que l'aéroport rapporte quelques 40 millions de francs par année. Il ajoute que c'est un chiffre qui va fondre au vu des projets qui sont envisagés. M. Venizelos déclare que la loi règle le principe des compensations au travers de mesures d'isolation financées par un fonds alimenté par l'aéroport.

Le Conseil d'Etat pense qu'il serait possible d'améliorer les contacts avec les communes riveraines et compte motiver l'aéroport à faire de même. Il signale ainsi qu'un groupe de suivi est prévu pour observer année après année l'évolution des courbes. Il est urgent de trouver ensemble une solution qui sera forcément un compromis. Le modèle économique de Cointrin diffère de

celui de Zurich puisqu'il est question d'un aéroport de destination et non d'un *hub*. Pour M. Hodgers, le processus genevois est beaucoup plus consensuel et participatif que ce qui s'est passé à Zurich vis-à-vis des Allemands.

Une commissaire (EAG) déclare avoir l'impression que la zone riveraine à l'aéroport est de toute façon sacrifiée, compte tenu du nombre de nuisances auxquelles elle est soumise. Elle ajoute qu'il s'agit donc de zones destinées à des personnes modestes qui peuvent s'en satisfaire !

Le conseiller d'Etat n'est pas d'accord. Il estime qu'il est nécessaire de construire la ville en ville, dans les zones qui sont bien desservies par les transports publics, et il prétend qu'il est possible de construire des quartiers de qualité, même dans les zones concernées par ces nuisances.

Il explique encore que les normes appliquées sont déterminées de manière scientifique. Ainsi, l'impact du bruit autour de l'aéroport va diminuer, ce qui permettra de construire des logements dans des zones qui jusque-là étaient déclarées inappropriées à la construction.

Cette pétition traduit également l'intention d'une recherche de solution commune pour développer une activité commerciale à l'AIG tout en limitant au maximum les atteintes à la santé des riverains de l'aéroport.

Le message du Conseil d'Etat se veut rassurant, parce qu'il travaille dans cette direction également.

Séance du lundi 8 février 2016

Audition de M^{me} Corine Moinat, présidente du conseil d'administration, et M. Robert Deillon, directeur général de l'Aéroport international de Genève

M. Deillon confirme que l'aéroport de Genève est basé principalement sur la réponse à la demande. Il s'agit de la politique aéronautique Suisse qui exige que les aéroports nationaux doivent répondre à la demande. Bien entendu, les normes de développement durable doivent aussi être appliquées.

Concernant la croissance de l'aéroport, elle a été relativement forte ces dernières années. Cependant, ce n'est pas l'aéroport de Genève qui a connu le plus de croissance en Europe.

Faisant allusion à l'objectif de croissance de l'aéroport qui est mentionné dans la pétition, M. Deillon précise qu'il n'existe aucun objectif en l'occurrence. La croissance répond à la demande et donc, elle est liée à la situation économique. Par contre, l'objectif étant d'améliorer la desserte de l'aéroport, l'AIG doit anticiper sur une évolution probable du nombre de ses passagers. En effet, le but est de diversifier au maximum la desserte. La

qualité de la desserte de l'aéroport par rapport à sa taille est exceptionnelle. Cela contribue à attirer des voyageurs ou des entreprises.

Concernant les logements aux alentours des aéroports de Zurich et de Genève, M. Deillon explique qu'une modification de l'OPB (ordonnance pour la protection contre le bruit) a eu lieu l'année dernière. Cette modification a donné la possibilité de construire des maisons dans des zones interdites auparavant, à la condition d'introduire une fermeture automatique des fenêtres et de prévoir une plage sans trafic aérien d'au moins 6 heures. Ce dispositif a été mis en place à Zurich. Lorsque cela a été mis en consultation à Genève, cela n'a pas été accepté. Par conséquent, l'aéroport de Genève pourrait appliquer ce dispositif si les 6 heures de couvre-feu étaient maintenues.

En outre, le fait que l'aéroport de Genève soit fermé est erroné. Il interrompt son activité de minuit à 6h du matin, mais il reste ouvert en cas d'accueil de vols d'urgences ou de vols diplomatiques.

Le fait que l'aéroport de Genève puisse autoriser des vols de nuit est exceptionnel et se fait à des conditions très strictes (tout comme celui de Zurich). Durant l'année 2015, 79 vols sont partis de nuit (après minuit) et seuls 6 vols ont été autorisés par l'aéroport de Genève (dont 4 vols durant la nuit du 21 janvier 2015 où il avait beaucoup neigé). Les autres étaient des vols diplomatiques et d'urgence qui ne pouvaient être interdits.

A propos des prévisions de croissance de l'aéroport de Genève, elles ne correspondent pas à ce qui est indiqué dans la pétition. En effet, une croissance de 25 millions de passagers a été prévue d'ici à 2030. L'augmentation de mouvement est de 46 000 vols d'ici à 2030. La croissance est plus faible en ce qui concerne le mouvement par rapport aux passagers, car les avions sont plus grands.

L'aéroport de Zurich est un HUB, donc environ 30% des passagers arrivant et partant de Zurich ne voient pas la ville. A Genève, la quasi-totalité des passagers a comme destination ou comme point de départ la ville. A Zurich, les longs courriers arrivent et partent avant 23h, donc l'aéroport n'a plus besoin d'avoir des vols après 23h étant donné que les passagers sont déjà partis ou arrivés. A Genève, l'aéroport doit accueillir par exemple les passagers arrivant de Zurich (qui sont partis avant 23h) après 23h. C'est pour cette raison qu'en fermant l'aéroport de Genève à 23h, cela appauvrirait la desserte de l'aéroport car certains vols n'y atterrieraient plus.

Le Président demande si l'aéroport de Genève pourrait être fermé de minuit à 6h (contrairement à ce qui est proposé dans la pétition qui demande une fermeture de 23h à 6h du matin).

M. Deillon explique que l'aéroport a déjà une période de couvre-feu entre minuit et 6h du matin. Il y a une « grace period » d'une demi-heure, avant la fermeture, afin de permettre aux éventuels vols retardataires d'atterrir quand-même. Il faut savoir que, dans la loi, les aéroports nationaux doivent être fermés entre minuit et 5h du matin. Les craintes des pétitionnaires de voir l'aéroport ouvert toute la nuit ne sont pas fondées car la Confédération n'a pas l'intention de changer la loi. La Suisse est l'un des pays les plus restrictifs en ce qui concerne les vols de nuit.

Dans le règlement d'exploitation, le couvre-feu est fixé entre minuit et 5h du matin, mais l'aéroport de Genève a un couvre-feu de minuit à 6h et n'a pas l'intention de le changer car il n'y a pas assez de demande de vols entre 5h et 6h du matin. Les seuls vols qui seraient intéressés de voler entre 5h et 6h sont les vols destinés au courrier rapide. Cela n'est pas intéressant pour Genève d'ouvrir durant cette plage horaire car les courriers rapides sont peu nombreux.

M. Deillon précise encore que, dans le cadre du PSIA, le canton a demandé de limiter le bruit à partir de 22h d'ici à l'horizon 2020. Donc l'aéroport devra être plus restrictif entre 22h et 24h en matière de bruit. En revanche, le canton a confirmé qu'il voulait maintenir l'ouverture de l'aéroport jusqu'à minuit.

Quelles sont les perspectives des compagnies aériennes (en matière technologique) dans le cadre de l'assainissement de leur flotte dans les années à venir ? demande un commissaire (PLR).

M. Deillon explique que le bruit des avions est classé en 5 catégories. La 5^e catégorie est la moins bruyante et ne souffre d'aucune taxe. Les autres catégories sont taxées sur le bruit. Ces taxes sont encaissées par l'aéroport, puis utilisées dans le fond environnement. A Genève, 88% des avions sont en catégorie 4. La catégorie 5 n'existe pas encore en ce qui concerne les gros avions. La catégorie 5 est une nouvelle génération d'avion qui arrivera dans les années à venir.

Il se demande si la taxe bruit est véritablement incitative pour qu'une compagnie change sa flotte. Concernant des compagnies comme Swiss ou EasyJet, cela est pris en compte. Néanmoins, pour les compagnies se posant 2 ou 3 fois par semaine sur l'aéroport de Genève, cette taxe a probablement peu d'impact.

M. Deillon répondant à une remarque qu'en effet les vols décollant entre 6h et 7h sont en augmentation. Cela est dû à l'augmentation des vols

d'affaires et des touristes voulant arriver tôt à destination. Il précise cependant que cela n'est pas dû aux compagnies « low-cost ».

Un député (MCG) prétend que personne ne conteste fondamentalement l'existence et l'importance de l'AIG. Il pense que cette pétition a eu un succès notable car il y a eu un **déficit de communication**. Il demande ce qui est fait afin de prévenir ce manque de communication. Comment rendre publiques par exemple les mesures qui sont prises afin de réduire le **bruit des avions au sol**.

M. Deillon répond qu'au niveau de la communication, les élus communaux sont conviés deux fois par année afin qu'ils soient informés des changements et nouveautés au niveau de l'aéroport. La transmission de l'information à la population n'est pas du ressort de l'aéroport mais des communes riveraines.

Le bruit sur la plateforme de l'aéroport est un sujet traité de manière diligente. De nombreuses directives sont mises en place afin de réduire le bruit. En effet, un amortisseur de bruit sera prévu pour que les essais-moteurs des avions puissent se faire de manière moins bruyante. Il y a aussi un système d'appel, à disposition des personnes qui entendraient du bruit pendant la nuit, pour prévenir l'aéroport et pour que ce dernier essaie de réduire ce bruit.

Un député (UDC) aimerait savoir si **l'agrandissement de la capacité des avions** et le renouvellement de la flotte font partie de la politique commerciale des compagnies sur le long terme. Est-ce que les constructeurs de moteurs d'avions se soucient de la lutte contre le bruit ?

M. Deillon répond que la capacité des avions à Genève a grandi de façon naturelle. Donc une augmentation des passagers aura lieu sans pour autant augmenter le nombre de vols. Ces dernières années, ce phénomène s'est accentué.

Les constructeurs de moteurs d'avion et les compagnies d'aviation sont très sensibles au bruit. En effet, dans tous les aéroports européens, le bruit est un problème. Au sujet du renouvellement de la flotte, un avion s'amortit selon la compagnie qui l'exploite donc il est difficile de répondre à la question du temps d'amortissement d'un avion. Cela dépendra des compagnies. Mais en Suisse, les avions trop bruyants (comme la catégorie 2) sont interdits, mis à part les avions diplomatiques.

Une loi fédérale fixe un couvre-feu entre minuit et 5h du matin, puis chaque aéroport décide lui-même de son couvre-feu. Qui décide quoi en finalité ? demande un commissaire (S).

M. Deillon répond qu'il y a un règlement d'exploitation édicté par la Confédération. Si cela ne tenait qu'à la Confédération, elle fixerait le couvre-feu entre 24h et 5h du matin.

Mais l'aéroport de Zurich a fixé son couvre-feu de 23h à 6h du matin car il y avait de nombreux problèmes avec l'Allemagne. En effet, les avions ne pouvaient pas atterrir par le nord (manœuvre plus facile mais du côté Allemand). En fixant ce couvre-feu, Zurich espérait que l'Allemagne accepte les approches par le nord, mais elle les a refusées. Le problème est que Zurich a dû quand même mettre en place le couvre-feu proposé suite à une décision du Tribunal fédéral. Suite à cela, Zurich a demandé si les avions devant atterrir après 23h pouvaient le faire à Bâle ou à Genève, mais les deux aéroports ont refusé cette requête.

Le député comprend que si l'aéroport de Genève décidait de faire une demande de couvre-feu de 23h à 6h du matin, cela serait possible.

Le directeur de l'AIG réplique que si l'aéroport de Genève demandait un changement du couvre-feu de 23h à 6h du matin à la Confédération, cette dernière analyserait la demande avant de rendre une décision.

Discussion et vote

Le groupe MCG propose **le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.**

Le PS est en faveur **d'un renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.** En effet, il y a une marge de manœuvre pour le Conseil d'Etat qui peut être exploitée en tenant compte des revendications des pétitionnaires.

Pour le PLR, l'attrait économique de l'aéroport est une priorité. Les auditions qui ont eu lieu ont confirmé que les médiations entre l'aéroport et les riverains marchaient bien. Par conséquent, le PLR propose **le dépôt de cette pétition sur le bureau.**

La représentante des Verts est en faveur **d'un renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.** En effet, accepter cette pétition en la renvoyant au Conseil d'Etat montre qu'il doit continuer à se battre afin de réduire le bruit causé par l'aéroport. Par ailleurs, elle rappelle que l'aéroport de Genève est très proche des habitations, ce qui n'est pas le cas dans les autres pays en Europe qui, par conséquent, peuvent se permettre d'avoir des règles moins strictes au sujet de la protection des riverains.

EAG propose **un renvoi au Conseil d'Etat de la pétition.**

Le député UDC considère que cette pétition est une attaque frontale contre l'aéroport de Genève. En effet, la gauche défend le statut de la Genève internationale et de l'ouverture sur l'extérieur, donc il ne comprend pas pourquoi la gauche a cette position vis-à-vis de l'aéroport. Par conséquent, il est en faveur **du dépôt de la pétition**.

Pour le PDC, son député estime que le confort des riverains doit être pris en considération. Néanmoins, il est en faveur **d'un dépôt de la pétition** car de nombreuses améliorations sont déjà mises en place et fonctionnent bien.

Le Président met aux voix le renvoi au Conseil d'Etat de la P 1954 :

Pour :	7 (2 MCG, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre :	6 (2 UDC, 3 PLR, 1 PDC)
Abstentions :	2 (1 PLR, 1 MCG)

Le renvoi de la P 1954 au Conseil d'Etat est accepté.

Conclusion

La majorité de la commission approuve cette pétition qui **demande aux autorités du canton de Genève de garantir aux habitants des communes riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien commercial entre 23h et 6h du matin**.

Suite à leur audition par la commission, les pétitionnaires responsables ont envoyé une lettre de remerciements à l'adresse des commissaires. A cette occasion, ils ont précisé l'intention fondamentale de leur pétition. L'extrait que je cite ci-dessous, résume parfaitement la problématique :

« La question de fond qui est posée est celle de savoir si l'Etat protège ses concitoyens (6-7 % des habitants du canton) d'une nuisance (pollution) sonore forte ou s'il préfère raisonner en termes purement économique et financier (avec 27'000 passagers de plus / jour) et augmenter fortement cette pollution sonore (et d'émissions de CO2 et NOx).

Oser prétendre que le maintien de l'activité économique impose de fait ces nuisances augmentées, au nom d'un pseudo-progrès n'est pas acceptable en 2015, ce d'autant moins qu'absolument personne ne demande à ce qu'il y ait plus de mouvements d'avions ; ni les ONG, ni les sièges des multinationales, ni les banques.

De se retrancher derrière l'OFAC et/ou la Confédération est une imposture. L'Etat possède une bonne marge de manœuvre tout comme l'AIG, et seule la volonté de circonscrire un problème qui est devenu un problème de santé fait défaut. » Extrait de la lettre du 4 décembre 2015 (voir annexe).

Nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à transmettre cette pétition au Conseil d'Etat qui nous a d'ailleurs déjà assuré de son intention de lui réserver un accueil bienveillant.

Annexes :

- Lettre du 4 décembre 2015*
- Article de la TG*

Pétition (1954)

demandant aux autorités du canton de Genève de garantir aux habitants des communes riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien commercial entre 23 heures et 6 heures du matin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Nos autorités cantonales préfèrent la croissance de l'aéroport

Le développement de l'aéroport de Genève est actuellement basé principalement sur la réponse à la demande de même que sur un système de taxations des mouvements d'avions (atterrissages et décollages) particulièrement avantageux. De 2000 à 2012, le trafic a connu une croissance de +65% ! En 2014, la barre des 15 millions de passagers annuels a été franchie. En 2018, l'objectif poursuivi est d'atteindre 18 millions et, en 2030, 25 millions de passagers et 60 000 vols en plus ! En Europe, aucun autre aéroport ne connaît un tel taux de croissance. Cet objectif de croissance sans limites du trafic aérien n'est ni raisonnable ni soutenable. Il induit des nuisances très importantes pour les riverains, des atteintes à l'environnement et limite très fortement les communes dans leur aménagements territorial. **A Vernier par exemple, du fait de ces nuisances, la commune ne peut plus construire et/ou rénover de logements sur une grande partie de son territoire** et le canton utilise tous les moyens pour que les habitants des zones concernées les quittent.

Des logements à Zurich et pas à Genève ? Discriminatoire !

Depuis peu, le Conseil fédéral a autorisé la construction de logements autour de l'aéroport de Zurich mais PAS autour de l'aéroport de Genève. Dès le 1^{er} février 2015, il sera possible de bâtir (construire et rénover) dans les secteurs exposés au bruit du trafic aérien, **pour autant que les vols soient interdits entre minuit et six heures du matin sur l'aéroport en question.** Ce qui est le cas de l'aéroport de Zurich mais PAS de l'aéroport de Genève. C'est ainsi qu'au détour d'une révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, les Genevois découvrent stupéfaits que leur aéroport est ouvert en permanence et que l'exploitant peut autoriser en tout temps les vols de nuit !

Aucune restriction majeure d'expansion à Genève ! Vraiment ?

Vu l'objectif de l'aéroport de répondre à la demande sans limite, que la construction d'une deuxième piste est inimaginable, que les créneaux horaires actuels sont saturés, il est donc légitime de redouter la prochaine étape, à savoir : des décollages et atterrissages dès 5h du matin et après 23h, notre aéroport n'étant pas fermé la nuit comme Zurich (aucun vol autorisé entre 23h et 6h).

Moins de nuisances à Zurich et plus à Genève ? Discriminatoire !

Les prévisions de croissance de l'aéroport de Genève se basent sur une augmentation de la population régionale et cantonale de +12% d'ici 2030. Il faudra bien loger cette population. Mais où ? Sur notre territoire exigu, la croissance de l'aéroport en autorisant des vols de nuit impliquera de restreindre les possibilités de logements dans les communes riveraines exposées au bruit des avions ! **Plus de 400 000 m² de terrains actuellement constructibles ne le seront plus.** Cherchez l'erreur...

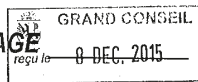
Les habitants des communes impactées par la croissance de l'aéroport sont très inquiets des conséquences de la révision du PSIA (plan sectoriel d'infrastructure aéroportuaire). Les communes sont déjà consultées mais la population devra attendre la mise à l'enquête publique du PSIA pour en savoir davantage. Dès lors, un premier signal est lancé avec le soutien des milieux associatifs par le biais d'une pétition. Elle demande aux autorités cantonales **de garantir, comme à Zurich, une interdiction de tout trafic aérien commercial à l'aéroport de Genève entre 23h et 6h du matin.** Ainsi, maintenir voire obtenir plus de logements et moins de nuisances ne restera pas un vœu pieux pour les communes riveraines de l'aéroport et leurs habitants.

N.B. 4800 signatures
*p.a. Association des intérêts de
Vernier-Village
M. Jean-François Bouvier
Président
Case postale 434
1214 Vernier*

ASSOCIATION

DES INTÉRÊTS

DE VERNIER-VILLAGE



CASE POSTALE 434

1214 VERNIER

Compte CCP No 12-588196-7

Grand Conseil
Commission des pétitions
2 rue de l'Hôtel-de-Ville
CP 3970
1211 Genève 3

Vernier, le 4 décembre 2015

Concerne : P 1954 demandant aux autorités du canton de Genève de garantir aux habitants des communes riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien commercial entre 23 heures et 6 heures du matin

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les commissaires,

Permettez-nous par ces quelques lignes de vous remercier de nous avoir auditionnés ce lundi 30 novembre.

Nous espérons avoir pu vous convaincre de la nécessité absolue de prendre en compte les conditions de vie de quelques 30'000 habitants aujourd'hui déjà (estimation à 40'000 d'ici 15 ans).

Bien que personne ne remette en cause l'utilité de l'AIG force est de constater que les prévisions de l'AIG qui se retranche derrière l'étude d'INTRAPLAN annonce 1 mouvement toutes les 90 secondes, 18 h / jour soit de 05h00 à 23h00 ceci conformément au règlement actuel de l'AIG. En réalité cela signifie qu'il y aura un bruit continu.

Même si le bruit moyen par avion a diminué par rapport aux années 60-70, il apparaît clairement qu'avec 250'000 mouvements annoncés d'ici 15 ans et en prenant en compte les multiples retards cumulés la journée, les vols de nuit augmenteront fortement.

Les dérogations accordées par l'AIG allant en augmentant nul n'est besoin d'être un grand spécialiste pour prévoir la situation nocturne qui sera imposée aux riverains de l'AIG.

Notre pétition est soutenue par 8 associations situées de Chancy à Genthod. C'est dire que le problème déborde largement la seule commune de Vernier.

La question de fond qui est posée est celle de savoir si l'Etat protège ses concitoyens (6-7 % des habitants du canton) d'une nuisance (pollution) sonore forte ou s'il préfère raisonner en termes purement économique et financier (à vérifier avec 27'000 passagers de plus / jour) et augmenter fortement cette pollution sonore (et d'émissions de CO2 et NOx).

Oser prétendre que le maintien de l'activité économique impose de fait ces nuisances augmentées, au nom d'un pseudo-progrès n'est pas acceptable en 2015, ce d'autant moins qu'absolument personne ne demande à ce qu'il y ait plus de mouvements d'avions ; ni les ONG, ni les sièges des multinationales, ni les banques.

Se retrancher derrière l'OFAC et / ou la confédération est une imposture. L'Etat possède une bonne marge de manœuvre tout comme l'AIG, et seule la volonté de circonscrire un problème qui est devenu un problème de santé publique fait défaut.

Nous sommes convaincus que vouloir tout simplement dormir normalement entre 23h00 et 06h00 n'est pas une demande abusive.

Pour terminer nous tenons à rappeler que se sont 400'000 m2 qui sont inconstructibles sur la rive droite du fait des zones de bruit liées à l'activité aéroportuaire et dans un canton qui veut construire des logements cette situation mérite d'être débattue au niveau cantonal ; les pétitionnaires et habitants de la rive droite ne demandent pas moins d'avions...simplement pas plus.

En vous remerciant de prendre note de ce qui précède, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les commissaires, à notre parfaite considération.

Pour le Comité

 Dominique Martin

Membre du Comité

 Jean-François Bouvier

Président

Copie aux communes de la rive droite

Date: 16.12.2015

**Tribune
de Genève**

 Tribune de Genève SA
 1211 Genève 11
 022/ 322 40 00
 www.tdg.ch

 Genre de média: Médias imprimés
 Type de média: Presse jour./hebd.
 Tirage: 43'860
 Parution: 6x/semaine

 REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

PORT TENEVAS LUX

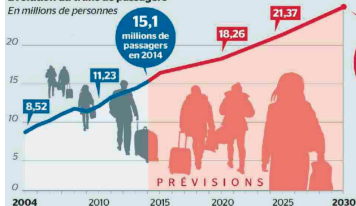
 N° de thème: 350.001
 N° d'abonnement: 1095693
 Page: 3
 Surface: 97'496 mm²

L'Etat oblige l'aéroport à contenir le bruit la nuit

Sous la pression des communes, le Canton bride l'essor du trafic. L'aéroport ne pourra pas dépasser un certain seuil de bruit après 22 heures. D'autres cauteles pourraient encore venir

Le développement du trafic aérien jusqu'à 2030
Evolution du trafic de passagers

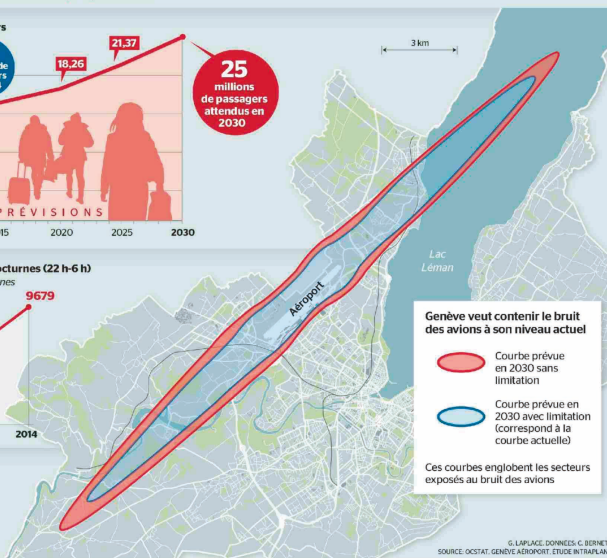
En millions de personnes




Evolution des mouvements nocturnes (22 h-6 h)

(la grande majorité des vols nocturnes a lieu entre 22 h et 23 h)


Nombre total des vols et pourcentage des vols nocturnes

Année	Total	%
2003	163 760	3,7
2014	187 596	5,1


Genève veut contenir le bruit des avions à son niveau actuel

-  Courbe prévue en 2030 sans limitation
-  Courbe prévue en 2030 avec limitation (correspond à la courbe actuelle)

Ces courbes englobent les secteurs exposés au bruit des avions

 G. LAPLACE, DOMINIQUE C. BENEI
 SOURCE: OCSTAT, GENEVE AÉROPORT, ETUDE INTRAFLAN

Date: 16.12.2015

Tribune de Genève

Tribune de Genève SA
1211 Genève 11
022/ 322 40 00
www.tdg.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 43 860
Parution: 6x/semaine



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

N° de thème: 350.001
N° d'abonnement: 1095693
Page: 3
Surface: 97496 mm²

L'essentiel

● **Inédit** Pour la première fois, le Canton prend une mesure qui entrave la croissance de Genève Aéroport.

● **Bruit** Le volume sonore des vols de nuit devra rester à son niveau actuel.

● **Pollution** D'autres mesures devront encore suivre si Genève veut respecter son Plan climat.

Christian Bernet

Bonne nouvelle pour les Genevois qui dorment sous les avions. Le Conseil d'Etat a décidé de s'attaquer au bruit du trafic aérien entre 22 h et minuit. Certes, il n'est pas question de supprimer ces vols, mais d'éviter que le volume sonore n'augmente ces prochaines années. En clair, le gouvernement va imposer à l'aéroport que le bruit global durant la nuit en reste au niveau actuel. «Nous lui accordons une enveloppe de bruit à ne pas dépasser, explique le conseiller d'Etat Antonio Hodgers. A lui de gérer son exploitation comme il le souhaite dans ce cadre.» En clair, l'aéroport pourra même faire voler plus d'avions le soir si ceux-ci sont moins bruyants.

Cette cautèle au développement de l'aéroport est une première, comme le reconnaît Pierre Maudet lui-même, conseiller d'Etat en charge notamment de l'Economie. «Jusqu'alors, Genève Aéroport a toujours fixé lui-même sa stratégie de développement. Désormais, le politicien reprend la main.»

Cette décision ne tombe pas du ciel. Elle répond au ras-le-bol des communes riveraines. Depuis ce printemps, elles se sont fortement mobilisées pour faire entendre leur voix. Car la Confédération et le Canton sont en train de fixer les futures orientations de Cointrin. Ce document en préparation s'appelle Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Il se base sur des prévisions de croissance qui voient le nombre de passagers passer de 15 millions à 25 millions en 2030.

L'inquiétude des communes est d'autant plus fondée que le trafic nocturne s'est fortement accru depuis dix ans (voir infographie). En 2014, 9600 mouvements ont été enregistrés après 22 h, soit 5% du total des vols.

Trouver un «équilibre»

Le bruit n'a pas que des conséquences sur la qualité de vie. Il limite aussi les possibilités de construire du logement. Il menace des opérations immobilières vers Meyrin et Le Grand-Saconnex. Il empêche aussi des propriétaires de villas de valoriser leur parcelle.

Ces éléments justifient ainsi de brider un peu le développement aéroportuaire, dans un souci d'équilibre», comme l'indique Pierre Maudet. «Nous tenons compte du souci des riverains, du maintien des droits à bâtir et des besoins de développement de notre économie, dont l'aéroport constitue l'épine dorsale.»

La limitation imposée à Cointrin prend la forme de courbes à l'intérieur desquelles les gens sont exposés au bruit. Elle s'étend sur près de 25 km de part et d'autre de Cointrin. Cette courbe ne pourra plus s'étendre à l'avenir, ni en longueur ni en épaisseur. «Si nous n'étions pas intervenus, 31 000 habitants auraient été exposés au bruit en

2030. Avec les mesures, nous arriverons à 19 000», indique Antonio Hodgers. Ce dernier chiffre est même moins élevé qu'aujourd'hui. Car les avions seront moins bruyants à l'avenir. Autre avantage, la construction de logements sera moins limitée. De 1700 unités potentiellement menacées, on passe à 280.

Gaz à effet de serre

Cette décision n'est qu'un premier pas. Il y a deux semaines, le Canton a présenté son Plan climat qui vise à réduire les gaz à effet de serre. Or «les émissions liées aux déplacements de personnes par avion représentent aujourd'hui 23% des émissions totales de ces gaz pour le canton de Genève», indique ce document. Le Conseil d'Etat s'est donc donné quinze ans pour les limiter au niveau de 2014. Compte tenu de la croissance attendue, chaque vol devrait réduire ses émissions de 44% d'ici à 2030.

Le défi est de taille. Il nécessitera des mesures «ambitieuses». Lesquelles? Elles seront définies à partir de l'année prochaine. «La discussion aura lieu sur le plan politique, assure Pierre Maudet. Il faudra faire des choix et, à l'avenir, sans doute remettre en cause certaines habitudes de déplacement.»



**Consultez
notre dossier sur**
www.aeroport.tdg.ch



**Lire l'éditorial
en page une:** «L'Etat tire
sur le manche à balai»

Date: 16.12.2015

Tribune de Genève

Tribune de Genève SA
1211 Genève 11
022/ 322 40 00
www.tdg.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 43'860
Parution: 6x/semaine



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

N° de thème: 350.001
N° d'abonnement: 1095693
Page: 3
Surface: 97'496 mm²

Des impacts pour l'aéroport

● L'enveloppe de bruit dans laquelle l'aéroport va devoir se contenir ne sera pas sans douleur. «Il ne faut pas s'en cacher, elle aura un impact important sur l'exploitation», assure Bertrand Stämpfli, porte-parole de Genève Aéroport. Il est trop tôt pour décrire les mesures qui seront prises. «Mais il y aura des limitations. Peut-être devrions-nous refuser de nouveaux vols à des compagnies.»

Le créneau du soir, entre 22 h et 24 heures, est important pour l'aéroport, insiste Bertrand Stämpfli. «Nous desservons la plupart des hubs européens. Nos voyageurs qui rentrent à Genève transitent par ces hubs et il nous faut ensuite les ramener à la maison. Ces heures du soir leur évitent

donc de passer une nuit à Amsterdam ou à Zurich.»

Raison pour laquelle la solution consistant à interdire tout vol après 23 heures, réclamée par certains, n'a pas été retenue. La solution de l'enveloppe offre plus de flexibilité. Elle permet même d'augmenter les vols si ces derniers sont moins bruyants.

Parmi les vols de nuit, certains sont programmés dans l'horaire (surtout des atterrissages), d'autres sont des vols avec retard. En revanche, il n'y a plus de vols non commerciaux, indique le porte-parole. Les premiers vols du matin partiront comme aujourd'hui à 6 heures. «Nous aurions le droit de commencer à 5 heures, mais il n'y a pas de demande.» **C.B.**

Les communes en alerte

● Les communes riveraines ont été informées la semaine dernière des mesures prises par le Conseil d'Etat. «Nous sommes satisfaits car le Canton prend enfin au sérieux nos préoccupations, relate Wolfgang Honegger, maire de Genthod. Mais cela ne représente qu'un tout petit pas.»

Le maire souligne que nombre de propriétaires sont limités dans leurs projets de construction, en raison du bruit trop important produit par le trafic aérien. La limitation décidée par le Conseil d'Etat évite à la situation d'empirer, mais elle ne rétablit pas une situation antérieure. «C'est pourquoi la bataille continue.»

Genthod est un exemple de ces communes de droite qui en ont rejoint

d'autres, comme Vernier ou Meyrin, plus à gauche. Elles ont sans doute contribué à faire bouger le Conseil d'Etat.

Conseiller administratif de Vernier, Yvan Rochat est aussi président de l'Association des communes riveraines. «Nous saluons cette plus grande sévérité par rapport aux vols de nuit. Nous allons toutefois analyser dans le détail les propositions du Conseil d'Etat avant de prendre position. Nous demanderons en tout cas à pouvoir être intégrés au suivi de ce dispositif.» L'élue écologiste rappelle toutefois que la pollution de l'air n'est pas concernée par ces mesures. «Tout n'est pas résolu, loin de là.» **C.B.**

Date de dépôt : 24 mars 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Alexis Barbey

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ici, c'est Genève !

Pourquoi une ville de taille moyenne et dont le territoire exigü est délimité par un lac et deux chaînes de montagnes a réussi à devenir à la fois une référence mondiale pour le monde diplomatique et pour celui des ONG, un point d'ancrage majeur du développement économique de la région lémanique et la porte d'entrée en Suisse de nombreux touristes ?

Genève Aéroport (GA) a contribué de manière décisive à l'évolution de notre canton réputé pour son ouverture, ce dont même les pétitionnaires se félicitent. Toutefois, à leurs yeux, les conséquences en termes de nuisances de bruit et de limitation des zones constructibles les amènent à demander une fermeture de Genève Aéroport entre 23h00 et 06h00.

Une partie de la commission, sans nier que la présence d'un aéroport international ait ses contraintes, vous propose d'examiner les éléments suivants :

- 1) Contribution de Genève Aéroport à l'économie cantonale et régionale
- 2) Pourquoi des horaires plus larges qu'à Kloten ?
- 3) Prise en compte par le Conseil d'Etat des souhaits des communes riveraines
- 4) Contribution de la technologie
- 5) Conclusion

1) Genève Aéroport contribue fortement à l'économie du canton et de la région

Outre les 40 millions de francs qu'il amène dans l'escarcelle cantonale, Genève Aéroport remplit pleinement son rôle d'élément structurant de la vie de Genève. Grâce à lui, notre canton est relié à 46 pays par une ligne

régulière. Ce réseau est clé à la fois pour les entreprises multinationales. Elles le considèrent comme l'une des conditions de leur implantation dans la région lémanique. Il en va de même pour l'ONU, pour de nombreuses ONG, et bien sûr notre tourisme de congrès. Les personnes privées en bénéficient également pour leurs loisirs comme pour leurs affaires. Londres est ainsi de loin la première destination des lignes régulières depuis Genève. Enfin, le fret aérien contribue à l'activité économique.

Cette réussite ne doit rien au hasard. Elle est le fruit d'une stratégie mise en place à la suite du recentrage de Swissair sur Kloten. A un moment où personne ne donnait cher de la survie de notre aéroport, ses responsables ont su lui façonner une place unique qui, en mélangeant lignes régulières traditionnelles, « low cost » et fret, a largement contribué au développement de la région lémanique. Cette activité assure plus de 920 emplois, a dégagé 110 millions d'investissement internes en 2014 qui ont donné du travail aux entreprises, a permis d'insonoriser 3000 logements riverains et, cerise sur le gâteau, accueille 10 000 m² de panneaux photovoltaïques.

2) Pourquoi des horaires plus larges qu'à Kloten ?

Sans vouloir rentrer dans les complications d'une double tutelle (Office fédéral de l'aviation civile d'une part, Conseil d'Etat de l'autre), il convient de mentionner que, contrairement à Zurich-Kloten qui est un « hub » – une plate-forme de correspondance internationale – et dont 30% des passagers ne sortent pas de l'aéroport, Genève est un aéroport terminal dont 94% des passagers sont des locaux ou des visiteurs de la région qui viennent participer à l'économie du « Grand Genève ».

Pour accueillir ces passagers qui viennent d'autres aéroports, il est indispensable d'avoir des heures d'ouverture plus larges qui leur permettent d'effectuer leur transfert.

Les horaires vont de 6h00 à 24h00. Le matin, il s'agit de remplir la demande des passagers partant de Genève, notamment via des compagnies « low-cost » et le soir de permettre les transferts.

Enfin, il faut noter la contribution de GA au rôle international de Genève avec plus de 4400 vols diplomatiques par année.

3) Prise en compte par le Conseil d'État des souhaits des communes riveraines

Les fortes réactions des communes riveraines au plan de développement de Genève Aéroport (25 millions de passagers par an, 60 000 mouvements

supplémentaires) ont amené le Conseil d'Etat à montrer comment il a considéré cette évolution sous un angle nouveau dans l'élaboration de son plan à l'horizon 2030.

D'un point de vue stratégique, le Conseil d'Etat ne s'immisce pas dans les choix de l'aéroport mais il leur fixe un certain nombre de limites.

Croissance des passagers : le Conseil d'Etat ne considère pas l'objectif de 25 millions de passagers comme impératif, mais comme une hypothèse de travail.

Enveloppes de bruit : plutôt que des interdictions de vol à certaines heures, le Conseil d'Etat choisit de responsabiliser Genève Aéroport en lui allouant une enveloppe de bruit à répartir, en particulier sur le créneau 22h00-24h00. L'aéroport pourra donc gérer sa croissance pour autant qu'elle n'ait pas de répercussions sur les riverains.

Nuisances sonores : les courbes de bruit (voir annexe) sont figées à leur état actuel. Cela signifie en particulier qu'un accroissement du trafic aérien ne devra pas avoir de répercussion géographique sur les communes riveraines plus forte qu'aujourd'hui. Cela permet de limiter le nombre de personnes concernées par le bruit.

Construction : les différentes mesures permettront de réduire l'impact sur les autorisations de construire de 1700 logements à 280 et de 31 000 habitants touchés à 19 000, ce qui est un progrès indéniable.

Dialogue avec les communes : le Conseil d'Etat entend poursuivre et intensifier ses efforts en la matière, en addition des deux rencontres annuelles entre aéroport et communes qui existent déjà.

L'ensemble de ces mesures et de ces évolutions prend très largement en compte les demandes des pétitionnaires tout en rendant possible l'exploitation de l'aéroport dans le créneau 23h00-24h00.

4) La technologie contribue à l'effort

Ce n'est pas le nombre de passagers qui affecte les riverains, mais le nombre de mouvements (décollage et atterrissage) des avions. Or, la taille des avions croît régulièrement, permettant d'emmener plus de passagers par vol et donc d'augmenter moins les mouvements que le nombre de passagers.

D'autre part, les constructeurs améliorent en permanence leurs avions pour qu'ils soient moins bruyants. Ceci se traduit par des moteurs plus silencieux et par un écoulement de l'air plus discret. Chaque passage d'avion produit donc des nuisances sonores moindres.

5) Conclusion

Il ne s'agit pas de minimiser les revendications des pétitionnaires. Celles-ci reflètent une préoccupation légitime. Pourtant, l'approche fixée par le Conseil d'Etat est la bonne : ne pas figer la croissance mais mettre des limites strictes aux contraintes qu'elle peut impliquer pour les habitants des communes riveraines. A un moment où Genève doit faire face à des défis majeurs pour son économie, où la présence des organisations internationales n'est plus un acquis et où les entreprises multinationales qui créent 20% de la richesse genevoise sont contraintes à d'importantes économies qui pourraient remettre en cause leur présence sur notre territoire, il s'agit de mettre en valeur nos atouts et non de s'en priver.

L'approche choisie par le Conseil d'Etat pour Genève Aéroport va dans le sens du maintien de nos avantages en prenant en compte la qualité de vie de nos concitoyens. Renvoyer ce texte au Conseil d'Etat voudrait dire qu'il n'a pas entendu les pétitionnaires. Il convient au contraire de valider la démarche constructive et raisonnable du Conseil d'Etat.

C'est pourquoi nous vous suggérons, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer la pétition P 1954 sur le bureau du Grand Conseil.

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Situation au cumul à fin décembre 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	7'260	7'455	-195	- 2.6 %
dont: atterrissages	6'138	6'501	-363	- 5.6 %
décollages	1'122	954	168	+ 17.6 %
23:00 - 23:59	2'702	2'026	676	+ 33.4 %
dont: atterrissages	2'406	1'814	592	+ 32.6 %
décollages	296	212	84	+ 39.6 %
00:00 - 00:29	160	133	27	+ 20.3 %
dont: atterrissages	135	111	24	+ 21.6 %
décollages	25	22	3	+ 13.6 %
00:30 - 05:59	81	65	16	+ 24.6 %
dont: atterrissages	47	34	13	+ 38.2 %
décollages	34	31	3	+ 9.7 %
22:00 - 05:59	10'203	9'679	524	+ 5.4 %
dont: atterrissages	8'726	8'460	266	+ 3.1 %
décollages	1'477	1'219	258	+ 21.2 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	6	12
dont: atterrissages	2	4
décollages	4	8
Sanitaires	64	45
dont: atterrissages	39	25
décollages	25	20
Vois calibrations	4	4
dont: atterrissages	4	4
décollages	0	0
Vois d'Etat	5	4
dont: atterrissages	1	2
décollages	4	2
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
TOTAL	79	65
dont: atterrissages	46	35
décollages	33	30

Dérogations GA entre 00:30 et 05:59 cumulées à fin décembre 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Motifs des dérogations
			Atterr.	Décoll.	
21.févr	Airbus A319	4	01:09		Autorisation spéciale GA
21.févr	Airbus A320	4		00:39	Autorisation spéciale GA
21.févr	Airbus A320	4		00:51	Autorisation spéciale GA
21.févr	Airbus A320	4		00:57	Autorisation spéciale GA
19.sept	Airbus A319	5		03:44	Autorisation spéciale GA
27.déc	Airbus A320	4	00:31		Autorisation spéciale GA

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de décembre 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	553	548	5	+ 0.9 %
dont: atterrissages	442	489	-47	- 9.6 %
décollages	111	59	52	+ 88.1 %
23:00 - 23:59	207	152	55	+ 36.2 %
dont: atterrissages	162	120	42	+ 35.0 %
décollages	45	32	13	+ 40.6 %
00:00 - 00:29	23	20	3	+ 15.0 %
dont: atterrissages	20	16	4	+ 25.0 %
décollages	3	4	-1	- 25.0 %
00:30 - 05:59	4	10	-6	- 60.0 %
dont: atterrissages	3	2	1	+ 50.0 %
décollages	1	8	-7	- 87.5 %
22:00 - 05:59	787	730	57	+ 7.8 %
dont: atterrissages	627	627	0	+ 0.0 %
décollages	160	103	57	+ 55.3 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	1	7
dont: atterrissages	1	1
décollages	0	6
Sanitaires	1	1
dont: atterrissages	1	1
décollages	0	0
Vois calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vois d'Etat	0	2
dont: atterrissages	0	1
décollages	0	1
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de décembre 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Atterr.	Décoll.	
12.déc	Challenger CL60	5	03:22		Vol sanitaire
27.déc	Airbus A320	5	00:31		Autorisation spéciale GA

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de novembre 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	498	524	-26	- 5.0 %
dont: atterrissages	440	504	-64	- 12.7 %
décollages	58	20	38	+ 190.0 %
23:00 - 23:59	121	104	17	+ 16.3 %
dont: atterrissages	113	91	22	+ 24.2 %
décollages	8	13	-5	- 38.5 %
00:00 - 00:29	1	2	-1	- 50.0 %
dont: atterrissages	1	2	-1	- 50.0 %
décollages	0	0	0	*
00:30 - 05:59	1	4	-3	- 75.0 %
dont: atterrissages	1	2	-1	- 50.0 %
décollages	0	2	-2	- 100.0 %
22:00 - 05:59	621	634	-13	- 2.1 %
dont: atterrissages	555	599	-44	- 7.3 %
décollages	66	35	31	+ 88.6 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Sanitaires	1	3
dont: atterrissages	1	1
décollages	0	2
Vois calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vois d'Etat	0	1
dont: atterrissages	0	1
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de novembre 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Atterr.	Décoll.	
26.nov.	Citation Excel C510	5	05:36		Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois d' octobre 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	649	694	-45	- 6.5 %
dont: atterrissages	580	605	-25	- 4.1 %
décollages	69	89	-20	- 22.5 %
23:00 - 23:59	215	203	12	+ 5.9 %
dont: atterrissages	199	188	11	+ 5.9 %
décollages	16	15	1	+ 6.7 %
00:00 - 00:29	4	9	-5	- 55.6 %
dont: atterrissages	4	8	-4	- 50.0 %
décollages	0	1	-1	- 100.0 %
00:30 - 05:59	4	2	2	+ 100.0 %
dont: atterrissages	3	1	2	+ 200.0 %
décollages	1	1	0	+ 0.0 %
22:00 - 05:59	872	908	-36	- 4.0 %
dont: atterrissages	786	802	-16	- 2.0 %
décollages	86	106	-20	- 18.9 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Sanitaires	4	2
dont: atterrissages	3	1
décollages	1	1
Vois calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vois d'Etat	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de octobre 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Atterr.	Décoll.	
04 oct	Eurocopter EC35	-	02:39	01:15	Vois Sanitaire
06 oct	Cessna Citation C550	5	01:00		Vol Sanitaire
06 oct	Citation Sovereign C680	5	02:56		Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de septembre 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	631	688	-57	-8.3 %
dont: atterrissages	545	595	-50	-8.4 %
décollages	86	93	-7	-7.5 %
23:00 - 23:59	281	206	75	+36.4 %
dont: atterrissages	260	184	76	+41.3 %
décollages	21	22	-1	-4.5 %
00:00 - 00:29	15	15	0	+0.0 %
dont: atterrissages	12	15	-3	-20.0 %
décollages	3	0	3	*
00:30 - 05:59	15	5	10	+200.0 %
dont: atterrissages	9	4	5	+125.0 %
décollages	6	1	5	+500.0 %
22:00 - 05:59	942	914	28	+3.1 %
dont: atterrissages	826	798	28	+3.5 %
décollages	116	116	0	+0.0 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	1	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	1	0
Sanitaires	12	3
dont: atterrissages	7	2
décollages	5	1
Vois calibrations	2	2
dont: atterrissages	2	2
décollages	0	0
Vois d'Etat	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de septembre 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Attterr.	Décoll.	
04.sept	Eurocopter EC35	-	05:47	03:32	Vois Sanitaire
07.sept	Eurocopter EC35	-	05:23	03:07	Vois Sanitaire
12.sept	Eurocopter EC35	-	04:06	02:57	Vois Sanitaire
14.sept	Challenger CL60	5	01:31	03:16	Vois Sanitaire
14.sept	Beechcraft B350	5	03:42		Vol de calibration ILS
15.sept	Beechcraft B350	5	02:58		Vol de calibration ILS
19.sept	Airbus A319	5	01:18		Diversion sanitaire
19.sept	Airbus A319	5		03:44	Autorisation spéciale GA
20.sept	Eurocopter EC35	-	02:36		Vol Sanitaire
30.sept	Citation C550	5	01:11	01:38	Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois d' août 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	656	687	-31	-4.5 %
dont: atterrissages	528	586	-58	-9.9 %
décollages	128	101	27	+26.7 %
23:00 - 23:59	352	227	125	+55.1 %
dont: atterrissages	317	205	112	+54.6 %
décollages	35	22	13	+59.1 %
00:00 - 00:29	20	18	2	+11.1 %
dont: atterrissages	16	14	2	+14.3 %
décollages	4	4	0	+0.0 %
00:30 - 05:59	12	6	6	+100.0 %
dont: atterrissages	7	2	5	+250.0 %
décollages	5	4	1	+25.0 %
22:00 - 05:59	1040	938	102	+10.9 %
dont: atterrissages	868	807	61	+7.6 %
décollages	172	131	41	+31.3 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Sanitaires	12	6
dont: atterrissages	7	2
décollages	5	4
Vols calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vols d'Etat	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de août 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Atterr.	Décoll.	
03.août	Eurocopter EC35	-		05:43	Vol Sanitaire
16.août	Challenger CL60	5	03:27		Vol Sanitaire
16.août	Beechcraft B200 King Air	B	05:15		Vol Sanitaire
22.août	Eurocopter EC35	-	05:13	02:14	Vols Sanitaire
24.août	Eurocopter EC35	-	01:14	00:48	Vol Sanitaire
27.août	Citation C550	5	02:08	02:40	Vols Sanitaire
27.août	Citation C510	5	04:25		Vol Sanitaire
29.août	Eurocopter EC35	-	02:08	01:12	Vols Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de juillet 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	691	683	8	+ 1.2 %
dont: atterrissages	549	544	5	+ 0.9 %
décollages	142	139	3	+ 2.2 %
23:00 - 23:59	349	293	56	+ 19.1 %
dont: atterrissages	316	265	51	+ 19.2 %
décollages	33	28	5	+ 17.9 %
00:00 - 00:29	28	36	-8	- 22.2 %
dont: atterrissages	26	31	-5	- 16.1 %
décollages	2	5	-3	- 60.0 %
00:30 - 05:59	3	9	-6	- 66.7 %
dont: atterrissages	2	5	-3	- 60.0 %
décollages	1	4	-3	- 75.0 %
22:00 - 05:59	1071	1021	50	+ 4.9 %
dont: atterrissages	893	845	48	+ 5.7 %
décollages	178	176	2	+ 1.1 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	2
dont: atterrissages	0	1
décollages	0	1
Sanitaires	3	7
dont: atterrissages	2	4
décollages	1	3
Vois calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vois d'Etat	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de juillet 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Attarr.	Décoll.	
23.juil	Eurocopter EC35	-	01:12	03:00	Vois Sanitaire
31.juil	Challenger CL60	5	05:52		Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de juin 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	598	701	-103	-14.7 %
dont: atterrissages	511	592	-81	-13.7 %
décollages	87	109	-22	-20.2 %
23:00 - 23:59	278	228	50	+21.9 %
dont: atterrissages	253	212	41	+19.3 %
décollages	25	16	9	+56.3 %
00:00 - 00:29	17	15	2	+13.3 %
dont: atterrissages	12	14	-2	-14.3 %
décollages	5	1	4	+400.0 %
00:30 - 05:59	2	3	-1	-33.3 %
dont: atterrissages	1	2	-1	-50.0 %
décollages	1	1	0	+0.0 %
22:00 - 05:59	895	947	-52	-5.5 %
dont: atterrissages	777	820	-43	-5.2 %
décollages	118	127	-9	-7.1 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	2
dont: atterrissages	0	1
décollages	0	1
Sanitaires	2	1
dont: atterrissages	1	1
décollages	1	0
Vois calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vois d'Etat	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de juin 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Attterr.	Décoll.	
10 juin	Learjet 45	5	00:32		Vol Sanitaire
12 juin	Learjet 35	5		00:54	Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de mai 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	611	693	-82	- 11.8 %
dont: atterrissages	528	612	-84	- 13.7 %
décollages	83	81	2	+ 2.5 %
23:00 - 23:59	200	171	29	+ 17.0 %
dont: atterrissages	181	159	22	+ 13.8 %
décollages	19	12	7	+ 58.3 %
00:00 - 00:29	14	5	9	+ 180.0 %
dont: atterrissages	13	1	12	+ 1200.0 %
décollages	1	4	-3	- 75.0 %
00:30 - 05:59	2	4	-2	- 50.0 %
dont: atterrissages	1	4	-3	- 75.0 %
décollages	1	0	1	*
22:00 - 05:59	827	873	-46	- 5.3 %
dont: atterrissages	723	776	-53	- 6.8 %
décollages	104	97	7	+ 7.2 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	1
dont: atterrissages	0	1
décollages	0	0
Sanitaires	2	3
dont: atterrissages	1	3
décollages	1	0
Vois calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vois d'Etat	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de mai 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Atterr.	Décoll.	
01.mai	Beechcraft BE20	B		00:54	Vol sanitaire
11.mai	Eurocopter EC35	-	00:48		Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois d' avril 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	624	666	-42	- 6.3 %
dont: atterrissages	526	589	-63	- 10.7 %
décollages	98	77	21	+ 27.3 %
23:00 - 23:59	207	159	48	+ 30.2 %
dont: atterrissages	185	146	39	+ 26.7 %
décollages	22	13	9	+ 69.2 %
00:00 - 00:29	11	4	7	+ 175.0 %
dont: atterrissages	8	3	5	+ 166.7 %
décollages	3	1	2	+ 200.0 %
00:30 - 05:59	20	7	13	+ 185.7 %
dont: atterrissages	12	4	8	+ 200.0 %
décollages	8	3	5	+ 166.7 %
22:00 - 05:59	862	836	26	+ 3.1 %
dont: atterrissages	731	742	-11	- 1.5 %
décollages	131	94	37	+ 39.4 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Sanitaires	17	7
dont: atterrissages	11	4
décollages	6	3
Vols calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vols d'Etat	3	0
dont: atterrissages	1	0
décollages	2	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois d' avril 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Attarr.	Décoll.	
01.avr.	BA146-100	5	01:01		Vol d'Etat
02.avr.	Airbus A320	4		00:53	Vol d'Etat
02.avr.	Boeing 757	3		03:12	Vol d'Etat
03.avr.	Eurocopter EC35	-	01:30		Vol Sanitaire
09.avr.	Citation C510	5	03:29		Vol Sanitaire
09.avr.	Citation C510	5	04:16		Vol Sanitaire
11.avr.	Eurocopter EC35	-	01:58	01:33	Vols Sanitaire
11.avr.	Eurocopter EC35	-	05:41	03:35	Vols Sanitaire
16.avr.	Cessna Citation C550	5	01:12		Vol Sanitaire
16.avr.	Eurocopter EC35	-		01:20	Vol Sanitaire
18.avr.	Eurocopter EC35	-	05:47	01:44	Vols Sanitaire
21.avr.	Beechcraft BE20	B	05:36		Vol Sanitaire
25.avr.	Eurocopter EC35	-	03:32	02:38	Vol Sanitaire
29.avr.	Eurocopter EC35	-	01:26	01:44	Vols Sanitaire
29.avr.	Eurocopter EC35	-	03:45		Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de mars 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	605	573	32	+ 5.6 %
dont: atterrissages	534	512	22	+ 4.3 %
décollages	71	61	10	+ 16.4 %
23:00 - 23:59	163	92	71	+ 77.2 %
dont: atterrissages	144	75	69	+ 92.0 %
décollages	19	17	2	+ 11.8 %
00:00 - 00:29	4	1	3	+ 300.0 %
dont: atterrissages	4	1	3	+ 300.0 %
décollages	0	0	0	*
00:30 - 05:59	8	8	0	+ 0.0 %
dont: atterrissages	4	5	-1	- 20.0 %
décollages	4	3	1	+ 33.3 %
22:00 - 05:59	780	674	106	+ 15.7 %
dont: atterrissages	686	593	93	+ 15.7 %
décollages	94	81	13	+ 16.0 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Sanitaires	5	6
dont: atterrissages	2	3
décollages	3	3
Vois calibrations	2	2
dont: atterrissages	2	2
décollages	0	0
Vois d'Etat	1	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	1	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de mars 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Atterr.	Décoll.	
02.mars	Citation C510	5		03:50	Vol Sanitaire
08.mars	Eurocopter EC35	-	01:02		Vol Sanitaire
10.mars	Challenger CL60	5		03:42	Vol Sanitaire
16.mars	Learjet LJ35	5	01:49	04:30	Vol Sanitaire
23.mars	Beechcraft B350	5	03:16		Vol de calibration ILS
24.mars	Beechcraft B350	5	03:16		Vol de calibration ILS
31.mars	Dassault Falcon 2000	4		02:45	Vol d'Etat

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de février 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	551	487	64	+ 13.1 %
dont: atterrissages	469	427	42	+ 9.8 %
décollages	82	60	22	+ 36.7 %
23:00 - 23:59	171	88	83	+ 94.3 %
dont: atterrissages	136	78	58	+ 74.4 %
décollages	35	10	25	+ 250.0 %
00:00 - 00:29	9	3	6	+ 200.0 %
dont: atterrissages	8	3	5	+ 166.7 %
décollages	1	0	1	*
00:30 - 05:59	7	2	5	+ 250.0 %
dont: atterrissages	3	1	2	+ 200.0 %
décollages	4	1	3	+ 300.0 %
22:00 - 05:59	738	580	158	+ 27.2 %
dont: atterrissages	616	509	107	+ 21.0 %
décollages	122	71	51	+ 71.8 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	4	0
dont: atterrissages	1	0
décollages	3	0
Sanitaires	3	2
dont: atterrissages	2	1
décollages	1	1
Vols calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vols d'Etat	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de février 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Attterr.	Décoll.	
09.févr.	Eurocopter EC35	-	01:30		Vol Sanitaire
14.févr	Cessna Citation Sovereign	5	00:31	01:02	Vol Sanitaire
21.févr	Airbus A319	4	01:09		Autorisation spéciale GA
21.févr	Airbus A320	4		00:39	Autorisation spéciale GA
21.févr	Airbus A320	4		00:51	Autorisation spéciale GA
21.févr	Airbus A320	4		00:57	Autorisation spéciale GA

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

Mouvements du mois de janvier 2015

PERIODES	MOUVEMENTS NOCTURNES TOTAUX			
	2015	2014	VAR.	VAR. EN %
22:00 - 22:59	593	511	82	+ 16.0 %
dont: atterrissages	486	446	40	+ 9.0 %
décollages	107	65	42	+ 64.6 %
23:00 - 23:59	158	103	55	+ 53.4 %
dont: atterrissages	140	91	49	+ 53.8 %
décollages	18	12	6	+ 50.0 %
00:00 - 00:29	14	5	9	+ 180.0 %
dont: atterrissages	11	3	8	+ 266.7 %
décollages	3	2	1	+ 50.0 %
00:30 - 05:59	3	5	-2	- 40.0 %
dont: atterrissages	1	2	-1	- 50.0 %
décollages	2	3	-1	- 33.3 %
22:00 - 05:59	768	624	144	+ 23.1 %
dont: atterrissages	638	542	96	+ 17.7 %
décollages	130	82	48	+ 58.5 %

NATURE DES MOUVEMENTS	PERIODE ENTRE 00:30 et 05:59	
	2015	2014
Dérogations GA	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Sanitaires	2	4
dont: atterrissages	1	2
décollages	1	2
Vois calibrations	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0
Vois d'Etat	1	1
dont: atterrissages	0	0
décollages	1	1
Autres	0	0
dont: atterrissages	0	0
décollages	0	0

Mouvements entre 00:30 et 05:59 du mois de janvier 2015

Date	Type d'aéronef	Classe de bruit	Heure		Remarques
			Attterr.	Décoll.	
27.janv	Eurocopter EC35	-	00:33		Vol Sanitaire
27.janv	Boeing B757	3		04:11	Vol d'Etat
28.janv	Eurocopter EC35	-		04:43	Vol Sanitaire

SYNOPSIS DES MOUVEMENTS NOCTURNES

REMARQUES

Pour des raisons d'exploitation, les dates communiquées dans le présent document correspondent à celle de la première partie de la nuit (par exemple: pour la nuit du 1er janvier au 2 janvier, la date sera 1).

Le cumul des vols opérés durant le couvre-feu (00h30-05h00) ainsi que des explications sur la raison de ces mouvements sont présentés dans le document: "Mouvements durant couvre-feu", téléchargeable sur le site de Genève aéroport (www.gva.ch).

Mois	Date	Type d'aéronef	Classe bruit	Heure		Catégorie	Motifs des dérogations
				Atterr.	Décoll.		
Janvier	27	Eurocopter EC35	-	00:33		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	27	Boeing B757	III		04:11	Vol d'Etat	Pas soumis aux restrictions
	28	Eurocopter EC35	-		04:43	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
Février	9	Eurocopter EC35	-	01:30		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	14	Cessna Citation Sovereign	V	00:31	01:02	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	21	Airbus A319	IV	01:09		Dérégulation GA	
	21	Airbus A320	IV		00:39	Dérégulation GA	
	21	Airbus A321	IV		00:51	Dérégulation GA	(1) Conditions d'exploitation et conditions météorologiques
Mars	21	Airbus A320	IV		00:57	Dérégulation GA	
	2	Citation C510	V		03:50	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	8	Eurocopter EC35	-	01:02		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	10	Challenger CL60	V		03:42	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	16	Learjet LJ35	V	01:49	04:30	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	23	Beechcraft B350	V	03:16		Dérégulation OFAC	
Avril	24	Beechcraft B350	V	03:16		Dérégulation OFAC	(2) Calibration installations ILS
	31	Dassault Falcon 2000	IV		02:45	Vol d'Etat	Pas soumis aux restrictions
Mai	1	BA146-100	V	01:01		Vol d'Etat	Pas soumis aux restrictions
	2	Airbus A320	IV		00:53	Vol d'Etat	Pas soumis aux restrictions
	2	Boeing 757	III		03:12	Vol d'Etat	Pas soumis aux restrictions
	3	Eurocopter EC35	-	01:30		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	9	Citation C510	V	03:29		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	9	Citation C510	V	04:16		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	11	Eurocopter EC35	-	01:58	01:33	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	11	Eurocopter EC35	-	05:41	03:35	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	16	Cessna Citation C550	V	01:12		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	16	Eurocopter EC35	-		01:20	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	18	Eurocopter EC35	-	05:47	01:44	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	Juin	21	Beechcraft BE20	B	05:36		Vol Sanitaire
25		Eurocopter EC35	-	03:32	02:38	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
29		Eurocopter EC35	-	01:26	01:44	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
29		Eurocopter EC35	-	03:45		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
1		Beechcraft BE20	B		00:54	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
11		Eurocopter EC35	-	00:48		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
Juillet	10	Learjet 45	V	00:32		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	12	Learjet 35	V		00:54	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	23	Eurocopter EC35	-	01:12	03:00	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
Août	31	Challenger CL60	V	05:52		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	3	Eurocopter EC35	-		05:43	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	16	Challenger CL60	V	03:27		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	16	Beechcraft B200 King Air	B	05:15		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	22	Eurocopter EC35	-	05:13	02:14	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	24	Eurocopter EC35	-	01:14	00:48	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	27	Citation C550	V	02:08	02:40	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	27	Citation C510	V	04:25		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	29	Eurocopter EC35	-	02:08	01:12	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	Septembre	4	Eurocopter EC35	-	05:47	03:32	Vol Sanitaire
7		Eurocopter EC35	-	05:23	03:07	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
12		Eurocopter EC35	-	04:06	02:57	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
14		Challenger CL60	V	01:31	03:16	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
14		Beechcraft B350	V	03:42		Dérégulation OFAC	
15		Beechcraft B350	V	02:58		Dérégulation OFAC	(2) Calibration installations ILS
19		Airbus A319	V	01:18		Dérogation sanitaire	Pas soumis aux restrictions
Octobre	20	Eurocopter EC35	-	02:36		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	30	Citation C550	V	01:11	01:38	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	4	Eurocopter EC35	-	02:39	01:15	Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	6	Cessna Citation C550	V	01:00		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
Déc	6	Citation Sovereign C680	V	02:56		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	26	Citation Excel C510	V	05:36		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
	12	Challenger CL60	V	03:22		Vol Sanitaire	Pas soumis aux restrictions
27	Airbus A320	V	00:31		Dérégulation GA	retard due à la mauvaise visibilité (conditions météo)	

* Pour des raisons d'exploitation, la date correspond à celle de la première partie de la nuit (par exemple: pour la nuit du 1er janvier au 2 janvier, la date sera 1)

Motifs des dérogations (détail)

Au sens de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, l'exploitant d'aérodrome peut accorder des dérogations aux prescriptions applicables aux vols de nuit en cas d'événements exceptionnels imprévus (Art. 39 al. 3 OSIA).

- (1) Une averse imprévisible de problèmes indépendants les uns des autres ont fortement affecté l'exploitation de la plateforme aéroportuaire tant au niveau des infrastructures que des opérations de cette journée. Outre la météo défavorable sur toute la région (neige), une panne informatique est survenue sur le système de tri des bagages, nécessitant le tri manuel des bagages pendant une partie de la journée. A mi-journée, le système d'atterrissage aux instruments (ILS), souffrant d'une accumulation de neige, a été rendu inopérant pendant près d'une heure. Peu avant midi, un avion a dû atterrir en urgence à Genève. Deux départs de feu (escalator et pont de restauration) ont encore compliqué cette journée peu ordinaire.
- (2) Vols de calibration des installations de radionavigation pour l'approche aux instruments (ILS) autorisés par l'Office fédéral de l'aviation civile (Art. 39d al. 3 OSIA).
- (3) Un A319 en route pour Colonge transportant 142 passagers a dû faire une diversion sanitaire et atterrir d'urgence à Genève Aéroport. Après l'intervention des secours et la prise en charge du passager souffrant, l'avion a été autorisé à redécoller et à poursuivre sa route.