



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Aéroport de Genève

Dossier après PSIA

Questions-réponses

25 novembre 2022



A. Le dossier après PSIA

1. Qu'autorise la décision sur le « dossier après PSIA » ?

Le « dossier après PSIA » contient une demande de modification du règlement d'exploitation et une demande d'approbation des plans :

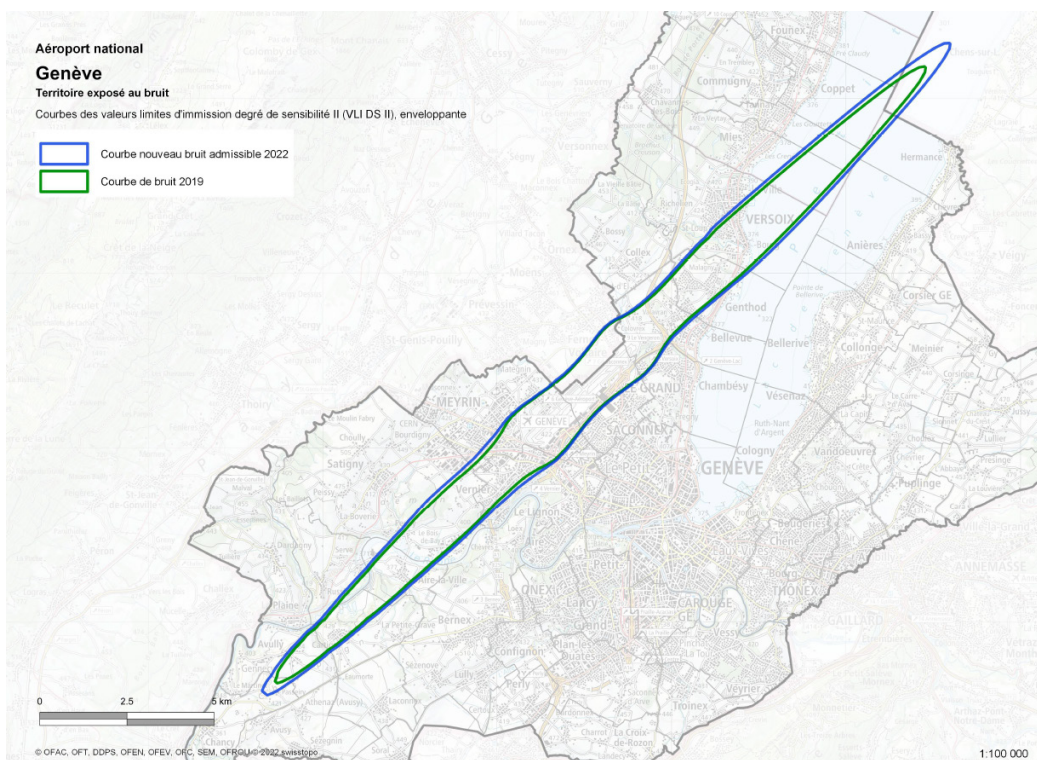
- *La demande de modification du règlement d'exploitation* vise à fixer le nouveau bruit admissible, à instaurer des quotas pour les vols prévus avant 22h00 mais décollant en retard et à permettre trois départs par semaine de vols long-courriers entre 22h00 et 24h00, exploités par les aéronefs les plus performants au niveau acoustique. D'autres départs de vols long-courriers de ce type peuvent être autorisés à condition qu'il soit démontré que les courbes de bruit déterminantes ne risquent pas d'être dépassées. Les vols décollant entre 22h00 et 24h00 ont l'impact acoustique le plus important ; le système de quotas vise à limiter l'exposition au bruit durant ces heures sensibles. Une fois les quotas épuisés, les compagnies doivent s'acquitter d'une taxe progressive fortement dissuasive.
- *La demande d'approbation des plans* porte sur la construction d'une sortie rapide en piste 04 (équivalente à celle existante déjà pour les atterrissages en piste 22) ainsi que sur l'autorisation d'utiliser simultanément tous les postes de stationnement existants pour les avions. Jusqu'à présent, certains postes ne pouvaient être utilisés qu'à condition que d'autres ne le soient pas, l'OFAC n'ayant pas autorisé l'AIG à augmenter le nombre de postes de stationnement avant l'adoption de la fiche PSIA.

2. Qu'est-ce qui va changer fondamentalement ?

Le cadastre de bruit aérien de 2009 sera mis à jour sur la base du nouveau bruit admissible fixé dans le « dossier après PSIA ». Avec ce nouveau bruit admissible, l'exploitant devra calculer et analyser chaque année l'exposition au bruit provoquée par le trafic aérien. En cas de dépassement confirmé, il devra prendre les mesures nécessaires afin d'en garantir le respect.

3. Le nouveau bruit admissible va-t-il engendrer une augmentation des nuisances sonores ?

Le nouveau bruit admissible (« courbe nouveau bruit admissible 2022 », en bleu dans le graphique) couvre un territoire légèrement plus important que le bruit effectif généré en 2019 (« courbe de bruit 2019 », en vert dans le graphique). Sa forme est plus allongée et l'exposition au bruit est presque identique le long de l'aéroport.



4. Le cadastre de bruit de 2009 sera-t-il mis à jour ?

Oui. L'OFAC mettra à jour le cadastre de bruit dès que le nouveau bruit admissible sera entré en force.

5. Qu'en est-il des mesures d'isolation acoustique prévues en faveur des riverains ?

Le concept d'isolation acoustique a été validé par l'OFAC le 18 septembre 2017. L'AIG devra le mettre à jour dès que le nouveau bruit admissible sera entré en force.

6. Le « dossier après PSIA » modifie-t-il les heures d'ouverture de l'aéroport ?

Non. L'aéroport est ouvert de 6h00 à 24h00, l'AIG n'exploitant pas la tranche horaire 5h00-6h00. Les avions en retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à 00h30 au plus tard. Selon l'art. 39a de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), des restrictions s'appliquent pour les vols durant les heures de nuit. Selon l'art. 39d OSIA, certains décollages et atterrissages ne sont soumis à aucune restriction horaire (notamment les atterrissages de détresse et les décollages et atterrissages liés à des vols de recherche et de sauvetage et vols d'État).

7. La route KONIL courte après 22h00 est-elle supprimée ?

La route KONIL courte correspond à la trajectoire de départ en piste 22 avec virage à droite en direction du massif du Jura. La fermeture de la route KONIL courte après 22h00 fait l'objet d'une procédure distincte ; elle n'est donc pas traitée dans le « dossier après PSIA ». L'AIG déposera une demande auprès de l'OFAC en vue de fermer la route KONIL courte après 22h00. Cette demande fera l'objet d'une mise à l'enquête publique.

B. Contexte

8. L'horaire actuel comprend le départ après 22h00 de quatre vols hebdomadaires long-courriers à destination d'Addis Abeba. Quid de ces vols ?

Ces départs ont été introduits sous le régime du règlement d'exploitation en force jusqu'à présent, qui permettait l'exploitation de ces vols. La situation devra être réévaluée avec l'entrée en vigueur du nouveau règlement d'exploitation, qui permet l'exploitation de trois vols long-courriers après 22h00 ainsi que la possibilité d'introduire d'autres vols de ce type sous certaines conditions (voir réponse 1).

9. La fiche PSIA prévoit une réduction du bruit à l'horizon 2030. Cet objectif est-il réaliste et quelles sont les étapes prévues ?

Avant la crise du COVID-19, on prévoyait une phase de stabilisation de l'exposition au bruit sur plusieurs années avec un début de réduction du bruit au milieu de cette décennie. Dans le contexte incertain actuel, il est difficile de se prononcer sur une évolution réaliste du trafic aérien et donc de l'exposition au bruit. Le renouvellement de la flotte par les compagnies aériennes reste un élément prépondérant pour réduire l'exposition au bruit. Pour l'heure, le taux de renouvellement de la flotte indique que l'objectif de réduction du bruit à l'horizon 2030 est réaliste. L'introduction du système de quotas pour maîtriser les décollages retardés après 22 heures va renforcer cette évolution.

10. Suite à la crise du COVID-19, l'exposition au bruit a-t-elle été revue ?

Non. L'exposition au bruit contenue dans le « dossier après PSIA » reste valable. Jusqu'ici, le secteur aérien s'est toujours relevé après chaque crise. L'IATA estime que le trafic aérien retrouvera en 2024 le niveau d'avant la crise du COVID-19. Les dernières statistiques de l'aéroport de Genève montrent clairement une reprise. Dans ce contexte, la crise COVID-19 n'aura fait que décaler de quelques années l'évolution du trafic aérien à Genève. Le nouveau bruit admissible permet de concilier la reprise et le développement du trafic aérien avec les objectifs visés dans la fiche PSIA.

Par ailleurs, les valeurs limites nocturnes étant plus strictes que les valeurs diurnes selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), c'est le trafic aérien opéré durant les heures de la nuit qui détermine la taille de la courbe enveloppante dans le cas de l'aéroport de Genève. Concrètement, ce n'est donc pas le nombre total de mouvements qui définit l'ampleur de l'exposition au bruit, respectivement la taille de la courbe de bruit, mais en particulier le nombre de mouvements opérés après 22h00 et les caractéristiques acoustiques des aéronefs. Ces éléments, spécifiques à l'aéroport de Genève, doivent nuancer les conséquences de l'écart qui existe temporairement entre le pronostic de trafic contenu dans le « dossier après PSIA » et la réalité post-crise sanitaire. Ainsi, une adaptation à la baisse du nombre de mouvements totaux, mais comprenant toujours un nombre réaliste de vols opérés durant les heures de la nuit, n'aurait qu'un impact marginal sur la courbe de bruit enveloppante.

L'instabilité générée par le conflit en Ukraine rend d'autant plus difficile l'établissement de pronostics de trafic fiables. Comme l'indique la fiche PSIA, il est prévu de fixer un bruit PSIA plus petit durant la deuxième phase, qui débutera d'ici trois à quatre ans. Il s'agira alors de fixer une nouvelle exposition au bruit, fondée sur des pronostics qui pourront être établis sur des bases plus stables qu'actuellement.

C. Procédure

11. Comment s'est déroulée la procédure depuis l'adoption de la fiche PSIA jusqu'à la décision actuelle ?

La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. La mise en œuvre du PSIA s'est concrétisée dans le « dossier après PSIA », mis à l'enquête publique en Suisse et en France à l'automne 2019. Fin 2021, une deuxième consultation a été menée sur la réponse de l'AIG aux oppositions et sur les prises de position des autorités. Dans le cadre de cette procédure, plusieurs centaines d'oppositions ont été transmises à l'OFAC.

12. Pour qui le « dossier après PSIA » est-il contraignant ?

La décision sur le « dossier après PSIA », comprenant notamment le nouveau bruit admissible, est contraignante pour l'exploitant, les autorités (cantonales et communales) et les tiers.

13. Le nouveau règlement entre en force à partir de quand ? Qu'en est-il du système de quotas ?

La décision sur le « dossier après PSIA » entre en force trente jours après sa publication, pour autant qu'aucun recours ne soit formé auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF), le nouveau bruit admissible devenant ainsi contraignant. Le système de quotas devra être mis en place au plus tard une année après l'entrée en force de la décision.

14. Quels sont les temps de réalisation des projets (sortie rapide), y a-t-il un planning ?

La réalisation de la sortie rapide en piste 04 sera considérée par l'exploitant une fois que la décision du DETEC sera entrée en force. La durée d'un tel chantier est d'environ une année et demie.