



Date de dépôt : 7 mai 2025

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de Diego Esteban : Méthode de calcul du** **bruit des avions**

En date du 21 mars 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Le 26 novembre dernier, la RTS publiait un article intitulé « Un système de points pour limiter les décollages nocturnes va entrer en vigueur à l'aéroport de Genève ». Dans cet article, M. Russo, directeur des opérations, indiquait que – par exemple – un point serait attribué à un Airbus A230 classique de modèle ancien, alors qu'un Airbus A320 NEO avec la dernière motorisation vaudrait un huitième de point. En d'autres termes, un seul départ du premier équivaut à huit du second.

En consultant les données de l'OFAC pour les deux types d'avions immatriculés par easyJet en Suisse, ainsi qu'avec les données de l'OACI, on remarque que l'exemple donné par la RTS manque de cohérence. Voici les valeurs observées pour les deux appareils en question :

<i>Appareil</i>	<i>Noise Level Sideline</i>	<i>Take Off</i>	<i>Approach</i>
<i>HB-JXA</i>	<i>93,6 EPNdB</i>	<i>83,7 EPNdB</i>	<i>95,5 EPNdB</i>
<i>HB-AYE</i>	<i>86,4 EPNdB</i>	<i>79,3 EPNdB</i>	<i>92,2 EPNdB</i>

Il saute aux yeux que le rapport entre les deux appareils, en termes d'émissions de bruit, est bien loin du rapport de 1 à 8 cité précédemment. Ajouté à la récurrence de vols en dehors des horaires autorisés, et parfois même programmés pour un départ après 22h, cet état de fait crée un risque de nuisances excessives pour les riverain-es.

Ces éléments m'amènent à poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- Est-il possible d'expliquer en détail le fonctionnement de ce système d'attribution de points en fonction du bruit émis par chaque appareil ?*
- L'aéroport se base-t-il sur les données de l'OFAC et/ou de l'OACI pour attribuer les points ?*
- Des mesures du bruit effectif sont-elles par ailleurs réalisées sur le site de l'aéroport ? Si tel est le cas, correspondent-elles aux données précitées ?*
- Quels sont les quotas de départs retardés attribués aux compagnies pour les prochaines périodes ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

- Est-il possible d'expliquer en détail le fonctionnement de ce système d'attribution de points en fonction du bruit émis par chaque appareil ?*

Les compagnies aériennes qui ont des vols planifiés entre 20 h et 22 h (soit celles qui disposent de créneaux de décollage durant ce laps de temps), sont éligibles à l'obtention d'un certain nombre de « quotas bruit » par année.

Ces quotas sont distribués à ces compagnies au prorata de leurs vols planifiés entre 20 h et 22 h de l'année précédente.

Si une compagnie a utilisé tous ses quotas, les décollages hors quotas sont soumis au paiement d'une redevance fortement progressive et rapidement dissuasive pour la compagnie aérienne, d'un point de vue économique.

Les « points bruit » sont déterminés par type d'aéronef sur la base des normes de certification acoustique adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) :

Valeurs certification Moyenne 'Lateral' & 'Flyover'	Points Bruit
< 81 EPNdB	0
81 - 83,9 EPNdB	0,125
84 - 86,9 EPNdB	0,25
87 - 89,9 EPNdB	0,5
90 - 92,9 EPNdB	1
93 - 95,9 EPNdB	2
96 - 98,9 EPNdB	4
99 - 101,9 EPNdB	8
≥ 102 EPNdB	16

De façon simplifiée, une compagnie X qui aurait obtenu 32 quotas pour l'année 2025 pourrait bénéficier de 2 départs retardés avec un avion bruyant (plus de 102 EPNdB¹ selon la table ci-dessus), tandis qu'elle pourrait bénéficier de 8 départs retardés si l'appareil est moins bruyant (96-98.9 EPNdB).

Pour le surplus, il convient de rappeler les éléments suivants :

- les règles de fonctionnement du système de quotas sont détaillées et publiées sur le site Internet de Genève Aéroport;²
- le but de ce système est de limiter les décollages planifiés avant 22 h mais retardés au-delà de cette échéance;
- ce système a été approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 17 novembre 2022;
- il est conforme à la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'Aéroport international de Genève (AIG);
- sauf circonstances exceptionnelles (situation d'urgence), aucun mouvement n'a lieu entre 00 h 30 et 05 h 59; l'AIG est très strict en la matière.

¹ L'unité de mesure du bruit est exprimée en EPNdB (*Effective Perceived Noise deciBel*) qui quantifie le niveau effectif de bruit perçu.

² [https://www.gva.ch/fr/Site/Professionnels/prestations-aeronautiques/Exploitation-aeroportuaire-\(1\)/Exploitation-aeroportuaire](https://www.gva.ch/fr/Site/Professionnels/prestations-aeronautiques/Exploitation-aeroportuaire-(1)/Exploitation-aeroportuaire).

- ***L'aéroport se base-t-il sur les données de l'OFAC et/ou de l'OACI pour attribuer les points ?***

Comme mentionné ci-dessus, l'AIG se base sur les normes de certification acoustique de l'OACI. Les points sont attribués en fonction de la moyenne des valeurs de certification figurant sur le certificat acoustique de chaque avion, selon une échelle logarithmique inspirée du système en vigueur à l'aéroport de Londres-Heathrow.

- ***Des mesures du bruit effectif sont-elles par ailleurs réalisées sur le site de l'aéroport ? Si tel est le cas, correspondent-elles aux données précitées ?***

Les mesures de bruit sont réalisées de manière centralisée à l'aéroport de Zurich. Elles reflètent le bruit effectif des appareils et valent donc pour l'ensemble de la Suisse.

- ***Quels sont les quotas de départs retardés attribués aux compagnies pour les prochaines périodes ?***

Pour l'année 2025, le nombre total des quotas (ou points) attribués aux compagnies aériennes est de 789, tout compris.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :
Nathalie FONTANET