



Date de dépôt : 15 avril 2024

Rapport

de la commission de l'économie chargée d'étudier la proposition de motion de Christina Meissner, Claude Bocquet, Marjorie de Chastonay, Marta Julia Macchiavelli, David Martin, Maria José Quijano Garcia, Yves de Matteis pour une limitation stricte des vols de nuit

Rapport de majorité de Jacques Béné (page 3)

Rapport de minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 21)

Proposition de motion (2918-A)

pour une limitation stricte des vols de nuit

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

que l'exploitant de l'Aéroport international de Genève, à savoir le conseil d'administration, se réserve le droit de limiter ou d'exclure certains types d'aéronefs ou de mouvements ou certains genres de trafic pour des raisons de sécurité ou d'exploitation ou pour des motifs de protection de l'environnement,

invite le Conseil d'Etat

- à intervenir auprès de toutes les autorités compétentes afin d'interdire totalement les mouvements d'aéronefs commerciaux d'affaires et privés à l'aéroport de Genève entre 22 heures et 6 heures, cas d'urgence, vols d'Etat ou humanitaires exceptés ;
- à intervenir afin que le règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève soit modifié en conséquence.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Béné

La commission de l'économie s'est réunie à 4 reprises pour traiter de cette proposition de motion, soit le 15 mai, les 12 et 26 juin ainsi que le 28 août 2023, sous les présidences de MM. Jean-Marc Guinchard et Romain de Sainte Marie.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{mes} Alice Venuti et Clara Veuthey.

Qu'ils soient tous remerciés de leur contribution aux travaux de la commission.

Audition de M^{me} Christina Meissner, auteure

M^{me} Meissner a déposé la motion au mois de mars à la suite d'un débat réunissant plusieurs candidats au Conseil d'Etat. Tous les candidats ont répondu positivement à l'idée d'une fermeture des aéroports entre 22h et 6h. En 2015, le Grand Conseil a traité la pétition 1954 signée par près de 5000 habitants. Toutefois, le Conseil d'Etat a souhaité attendre la mise en œuvre de la fiche PSIA. Après l'adoption de la fiche, les vols de nuit restent autorisés entre 22h et 6h. La motion demande ainsi de modifier le règlement international d'exploitation de l'aéroport de Genève.

Cette demande n'est pas isolée et témoigne de la prise d'ampleur d'un mouvement européen. Le 1^{er} mai, l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol a pris une décision de fermeture nocturne à partir de l'année 2025. Le 9 mai, 70 associations françaises ont proposé une mesure similaire.

De plus, le bruit rend inconstructible 25% des communes de Veyrier, Genthod et Versoix. A Versoix, on chiffre ainsi la moins-value à près de 300 millions de francs. Diminuer les nuisances en restreignant l'avion permettrait à 100 000 habitants d'améliorer leur qualité de vie.

Un député (S) demande si la législation se fait au niveau de la Confédération ou s'il s'agit d'une norme dont les cantons ont l'entière compétence.

M^{me} Meissner répond qu'il n'y a pas d'interdiction uniforme en Suisse. A Zurich, elle est de 23h à 6h.

Le député (S) demande si la motion est favorable à une décroissance totale du nombre de vols.

M^{me} Meissner explique qu'il y a une marge de manœuvre sur la journée.

Un député (UDC) demande combien de vols seraient concernés par l'interdiction.

M^{me} Meissner répond que l'ARAG possède les données. A titre d'exemple : le 20 avril 2023, il y a eu 7 vols entre 23h et 24h.

Un député (PLR) explique que les vols en question sont uniquement des vols retardés et il demande si la motion est portée par l'ensemble du Centre, car le nombre de signataires est faible. **Aucun vol n'est programmé après 22h et il est totalement faux de soutenir qu'il n'y a pas de restriction.**

M^{me} Meissner répond qu'un seul avion suffit pour réveiller. Une dérogation de 30 minutes peut être adoptée, mais cela ne doit pas rester une norme. Les candidats au Conseil d'Etat se sont tous positionnés en faveur d'un encadrement strict, et la motion réunit peu de signataires en raison de son dépôt tardif.

Le député (PLR) répond que les candidats ne se sont pas tous montrés explicitement pour cette interdiction. Certains souhaitaient garder en exception les vols retardés, comme cela est le cas aujourd'hui.

Un député (Ve) ajoute qu'un atterrissage crée également du bruit et il rejoint M^{me} Meissner sur l'idée d'une tolérance faible pour les retards. Il questionne l'auditionnée sur sa perception desdits retards.

M^{me} Meissner explique que ces retards sont liés à un problème d'organisation des rotations.

Le député (Ve) constate que le règlement international régissant ces départs et arrivées suit la fiche PSIA et est remis en question par plusieurs communes. C'est ce règlement qui doit être contesté.

Un député (MCG) note qu'un des vols concernés par ce départ après 22h est celui de l'Ethiopian Airlines. L'amputer pourrait être un obstacle pour la Genève internationale. Il mentionne également les vols commerciaux, notamment DHL.

M^{me} Meissner explique qu'il n'y a pas d'impact sur la Genève internationale, notamment depuis l'essor de la visioconférence. Il n'y a de plus pas de vols commerciaux DHL dans cette tranche horaire.

Un député (Ve) appuie la différence sonore entre atterrissages et décollages : ces derniers sont des nuisances beaucoup plus fortes pour les communes proches de l'aéroport. Lorsque l'on s'en éloigne, ce sont les atterrissages qui posent problème. Il demande à l'auditionnée si les vols à bas prix sont les principaux visés. Enfin, il questionne l'origine de ces bornes de

22h à 6h proposées. A titre d'exemple, le tapage nocturne existe entre 21h et 7h, et n'est même pas autorisé certains jours.

M^{me} Meissner confirme qu'il faut remettre en cause le modèle du bas prix. La motion est amendable à la guise du Grand Conseil et les bornes ne sont pas immuables. L'important est d'avoir une restriction.

Un député (PLR) considère qu'il est possible de passer par le dissuasif : des amendes ne sont pas anodines pour les compagnies aériennes. De plus, ces faits ne sont souvent pas imputables à l'aéroport, mais à un effet domino. Certaines compagnies peuvent certes abuser du système, mais un vol comme Ethiopian Airlines disposant d'un appareil récent a sa pertinence et tient compte des paramètres horaires.

Un député (LJS) souhaiterait comprendre les motivations techniques et déplore l'absence de statistiques liées au bruit. Une telle mesure prônerait la suppression du loisir. D'autres paramètres, comme la typologie d'avion, pourraient être pris en compte.

M^{me} Meissner répond que même l'avion le plus moderne peut réveiller le riverain. Le problème est le pic de bruit, notamment celui causé par l'Ethiopian Airlines.

Un député (PLR) précise qu'aucun avion n'est programmé aujourd'hui 15 mai entre 22h et 23h. A contrario, on en compte 7 aujourd'hui à Zurich.

Une telle motion existe pour remplir un objectif politique : s'attaquer principalement à des modèles économiques comme celui d'EasyJet. Leurs avions stationnent à Genève et doivent donc revenir la nuit pour l'entretien.

De plus, les vols sanitaires peuvent décoller à n'importe quelle heure.

Audition de M. André Schneider, directeur général, et de M. Pierre Bernheim, président du conseil d'administration de Genève Aéroport

Voir annexe 1

M. Schneider rappelle que les heures d'ouverture sont définies par le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) adopté en novembre 2018 par la Confédération. Celui-ci spécifie que l'exploitation doit se poursuivre dans le cadre actuel. **Genève Aéroport a toutefois réduit les créneaux disponibles entre 22h et 24h**, concédant la nécessité d'une réduction. Conformément à la fiche PSIA, **il a renoncé à la tranche 5h-6h, et contraint les vols post-22h à l'utilisation d'avions modernes.**

Ces quelques vols après 22h sont nécessaires pour permettre aux compagnies de retourner leurs appareils à Genève, tandis que d'autres sont dus à des retards non liés à la gestion de Genève Aéroport.

En 2022, on compte par jour environ 25 vols sur 450 ayant lieu post-22h. En comparaison, Zurich a une tolérance aux retards plus élevée. De plus, le nouveau règlement d'exploitation prévoit un système de quotas limitant le nombre de décollages en retard après 22h. En cas de dépassement du quota, la compagnie concernée sera soumise à une taxe financière contraignante.

Enfin, les appareils modernes bénéficient d'une incitation financière, qui a permis à Genève d'atteindre 25% de mouvements avec ces mêmes avions. M. Schneider considère que l'aéroport de Genève respecte ainsi ses engagements liés à la limitation de bruit.

M. Bernheim ajoute que **le système de quotas est innovant et devrait avoir un effet remarquable sur la réduction de décollages/atterrissages post-22h, qui sont surtout des vols historiques.**

Un député (Ve) demande pourquoi se concentrer surtout sur les décollages, alors que le problème est posé par les atterrissages dans les zones éloignées du site de l'aéroport. Il note que seuls 5 des vols proviennent de hubs internationaux. La plupart des avions revenant à Genève sont attribués par exemple à EasyJet, et il faudrait questionner ce modèle. Enfin, si environ 5% des vols sont programmés après 22h, c'est un nombre dérisoire que l'on pourrait réduire.

M. Schneider répond que, **depuis 2015, le nombre de mouvements après 22h est dû à + de 90% à des décollages.** Les atterrissages ne sont pas prévus après 23h, grâce au système de quotas. **Supprimer les retours d'avions va péjorer la collectivité genevoise.** S'il y a velléité politique d'interdire ces vols, l'aéroport s'adaptera, mais il n'y a pas vraiment d'alternative ferroviaire. Il rappelle que Genève Aéroport est certifié pour ses travaux d'amélioration sur les émissions carbone.

Le député (Ve) note que les SIG sont dans une logique de réduction globale des GES pour améliorer la qualité de vie. Il a l'impression que Genève Aéroport n'a pas vraiment pris ce tournant qui s'inscrit dans le cadre de la loi climat.

M. Schneider explique que **25% de la consommation énergétique a été réduite depuis 2006.** L'aéroport ne stimule pas la demande, mais répond à un statu quo historique et international. Il est soumis à la législation fédérale et à l'objectif climatique de 2050.

Un député (PLR) demande s'il y a eu une analyse large comparative pour étudier l'impact du CO₂ lié à l'aviation sur le bassin genevois. Il demande où se rendraient les compagnies si l'on venait à fermer à 22h.

M. Schneider explique que la comparaison est difficile à cause de la situation transfrontalière. En Suisse, qui est plus consommatrice, l'aviation

tient un pourcentage d'émissions plus élevé. Toutefois, l'on prend en compte les émissions produites hors du territoire suisse. Le premier choix de report en cas de fermeture serait Lyon ou Bâle.

M. Bernheim rajoute que la suppression de connectivités internes crée généralement un report. La suppression de vols Paris-Lyon a provoqué une redirection des passagers vers d'autres villes comme Zurich ou Amsterdam.

M. Schneider explique enfin que le problème est international, et qu'il ne vaut mieux pas le résoudre de façon locale.

Un député (PLR) s'inquiète de la limitation intercontinentale. Aujourd'hui, trois décollages sont prévus après 22h, opérés par Ethiopian Airlines. Ce type de vols est important pour la Genève internationale, et il espère que l'aéroport le maintiendra.

M. Schneider explique que ces vols doivent rester dans la courbe de bruit, ce que permettent les appareils de dernière génération.

Le député (PLR) demande également si l'aéroport serait prêt à ajouter une nouvelle destination post-22h pour une compagnie intercontinentale.

M. Schneider acquiesce. Cela serait possible tant que la courbe de bruit est respectée.

Un député (Ve) peine à entendre qu'il n'y a pas de stimulation de la demande, Genève Aéroport proposant des publicités pour ses vols.

M. Bernheim répond que la promotion de destinations est nécessaire pour assurer le modèle de rentabilité de l'aéroport.

Le député (Ve) note que l'on entend plusieurs décollages entre 23h et minuit. Il demande si le modèle de rotation n'est pas conçu pour créer de façon inhérente des retards.

M. Schneider répond que les quotas permettent d'empêcher cela.

Un député (S) comprend la dépendance de Genève par rapport aux *hubs*. Il note que cela est contradictoire avec les horaires de train, eux aussi plutôt restreints. Il demande comment il est possible de faire de Genève, qui n'est pas un *hub*, une ville développée et durable sans avoir de liaisons trop fréquentes. Il demande si l'aéroport envisage d'autres pistes à cet égard.

M. Schneider explique que la solution est la suppression de l'avion pour des destinations courtes, mais que Genève doit maintenir ses connexions intercantionales par train. Il faut combattre les décollages inutiles. Il y a cette vision de faire de l'aéroport un « centre de mobilité convivial ».

Audition de M^{me} Nathalie Fontanet, conseillère d'Etat, et M^{me} Emanuela Dose Sarfatis, secrétaire générale adjointe, DF

M^{me} Fontanet rappelle l'importance de l'aéroport pour la Genève internationale et ajoute que, dans le cadre de son mandat, elle entretient un dialogue avec Genève Aéroport, mais également avec l'organisation de riverains.

Le PSIA régit la construction des infrastructures aéronautiques et l'exploitation des aéroports suisses. L'article 39 de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) fixe les principes applicables des vols et le 39a précise les restrictions des vols de Genève et Zurich. Ledit article prévoit que des avions peuvent atterrir ou décoller entre 5h du matin et minuit, et que l'aéroport doit rester ouvert durant ces tranches horaires. Il prévoit également l'interdiction des décollages entre 24h et 6h et l'autorisation de vols commerciaux entre 22h et 24h. Les avions éprouvant un retard sont autorisés jusqu'à 00h30. Les heures d'ouverture ont été définies dans le PSIA, et sa version négociée reprend l'ensemble des demandes de l'ancien Conseil d'Etat. **Le PSIA est contraignant pour le canton qui ne peut pas s'en écarter.** La Confédération peut par ailleurs refuser des demandes de restriction des horaires émanant des cantons. L'aéroport de Genève est conscient des nuisances sonores et a proposé des limitations soumises à l'OFAC. Plusieurs mesures sont proposées pour limiter les vols tardifs.

Les compagnies aériennes ne peuvent aujourd'hui plus planifier de décollages après 22h, à l'exception de trois destinations intercontinentales. Enfin, un système de quotas pour limiter les décollages est prévu. Le retard peut être causé par le manque de personnel, le vol nécessitant la présence de chacun des acteurs durant toute la durée du trajet.

D'un point de vue cantonal, il est important que les concessions de l'aéroport ne soient pas remises en question et de continuer à travailler en bonne collaboration avec la Confédération, mais **il est également important que les riverains soient entendus. Un fonds pour les insonorisations a été ralenti par le COVID, mais doit être utilisé plus largement.** Il est important que ces outils soient utilisés. La loi de l'AIG a été révisée en 2022 et plusieurs sous-commissions travaillent sur les questions du bruit et des émissions.

Le Conseil d'Etat ne souhaite ainsi pas soutenir les invites de la motion.

Un député (Ve) observe que l'ordonnance autorise les décollages après 22h, mais il demande si l'aéroport garde une maîtrise de ces choix, ou si les compagnies peuvent imposer des programmations tardives.

M^{me} Fontanet répond que **la diminution récente et drastique des vols témoigne de la maîtrise gardée par l'aéroport. Il y a une prise de**

conscience et une volonté partagée par l'Etat d'améliorer la qualité de vie des riverains. L'aéroport ne peut toutefois pas renoncer à toute exception, et les réductions doivent être validées par la Confédération.

Un député (PLR) souligne l'importance de l'aéroport de Genève pour la tenue des finances de l'Etat.

M^{me} Fontanet confirme que l'aéroport de Genève reverse en effet près de la moitié de ses bénéfices à l'Etat.

Un député (S) note que le fonctionnement de l'aéroport est interdépendant d'autres aéroports et instances. Elle demande si des changements ont lieu au niveau européen ou fédéral pour modifier ce paradigme, et si le canton de Genève, international, est consulté à ce niveau.

M^{me} Fontanet répond qu'il y a un contact avec l'aéroport de Zurich et Berne et qu'elle se tiendra au courant des changements législatifs majeurs à venir par le biais de la nouvelle politique publique qui lui est rattachée, celle des affaires extérieures.

Un député (MCG) lit dans la motion que « l'aéroport ne serait pas conforme, et bénéficierait d'un passe-droit de la Confédération ». Il demande à l'auditionnée son avis sur la question.

M^{me} Fontanet répond que l'aéroport est conforme aux normes établies par les courbes de bruit.

Le président met aux voix les auditions de l'ARAG et de la CARPE :

Oui : 4 (2 S, 2 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC, 1 LC)

La commission n'auditionnera pas l'ARAG et la CARPE.

Audition de M^{me} Francine Zimmermann, vice-directrice, coresponsable de la division stratégie et politique, au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), OFAC

Voir le Rapport politique aéronautique 2016 sur le site de la Confédération : <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2016/423/fr>

M^{me} Zimmermann commence par présenter plusieurs statistiques. Elle rappelle qu'en 2016, dans l'ensemble de la Suisse de jour, 27 000 personnes vivaient dans une zone à la courbe de bruit au-dessus des normes en raison de l'aviation, contre 1,2 million pour le trafic routier et 70 000 pour le ferroviaire. De nuit, 57 000 personnes sont concernées pour le transport lié à l'aviation.

Elle rappelle que, selon la fiche PSIA, l'aéroport de Genève possède un rôle international et donc central. Zurich est considéré comme un hub et Genève fonctionne par le système de point à point. Ainsi, 95% des passagers de l'AIG sont locaux ou proviennent des régions avoisinantes. Cette même fiche PSIA prend en compte les questions environnementales et sonores et plusieurs mesures sont mises en place. D'après l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, l'aéroport pourrait ouvrir dès 5h, mais ils ont souhaité commencer à 6h afin de limiter les horaires.

Des recours ressortent plusieurs idées afin de limiter les nuisances sonores. En premier lieu, l'on peut noter la mise en place d'un système de quotas de vols pouvant être retardés. Les compagnies dépassant ces quotas doivent alors payer une amende. Enfin, à l'heure actuelle, seuls trois départs après 22h sont autorisés. Pour en rajouter d'autres, l'aéroport devra vérifier que la courbe de bruit n'est pas dépassée, et recourir à des avions de dernière génération.

Un député (Ve) remarque que les retards ne sont pas systématiquement dus aux conditions météorologiques, comme on peut l'entendre fréquemment. Cela est plutôt causé par le système de rotations très serrées utilisé par certaines compagnies. Il demande également si le système de quotas est légal et soutenu par l'OFAC.

M^{me} Zimmermann répond que l'OFAC est en faveur du système, bien qu'il faille encore attendre d'observer les résultats.

Le député (Ve) demande quel serait le quota attribué à chaque compagnie.

M^{me} Zimmermann répond que cela serait choisi par l'aéroport. Le modèle sera proportionnel au nombre de vols.

Un député (UDC) explique que restreindre les horaires de fermeture pousserait les avions à vouloir arriver plus vite, ce qui causerait des problèmes sécuritaires.

M^{me} Zimmermann répond que la sécurité est en effet une priorité, mais que les règles sont très strictes. Ce type de situation ne devrait donc pas arriver.

Un député (UDC) demande le détail de la méthode de calcul des normes PSIA, et il souhaiterait savoir comment fonctionnent les autres cantons.

M^{me} Zimmermann répond qu'un institut spécialisé produit le calcul de façon annuelle. D'autres modèles existent et peuvent être soumis à des normes extranationales. Bâle, par exemple, est soumis à un décret français qui sanctionne par amendes les vols retardés.

Un député (PLR) observe que les chiffres présentés sont à l'échelle nationale, et il pose la question de ceux cantonaux. Il demande si l'OFAC

demande à Genève Aéroport d'obtenir un certain nombre de passagers annuels, ou si le but est simplement de répondre à la demande.

M^{me} Zimmermann transmettra à la commission les chiffres genevois (voir annexe 2). Elle répond qu'il n'y a aucune pression de l'OFAC quant au nombre de passagers de l'aéroport.

Un député (PLR) rappelle que la motion n'est par définition pas contraignante, mais il demande ce qu'il arriverait en cas de projet de loi approuvé.

M^{me} Zimmermann répond que cela ne serait pas un problème et que la PSIA devrait être révisée. Cependant, l'aéroport fonctionnant notamment grâce à des compagnies comme EasyJet devant être rapatriées, le modèle économique serait amené à changer drastiquement.

Un député (PLR) demande dans combien de temps les recours seront traités, et combien de vols ont lieu après 23h par rapport à Zurich.

M^{me} Zimmermann répond que les recours sont assez longs et prendront plusieurs mois. Elle explique que la comparaison est difficile, car Zurich tolère des vols après 23h.

Un député (LJS) demande si la Confédération pourrait empêcher la fermeture à 22h de l'aéroport.

M^{me} Zimmermann répond que la décision ne pourrait pas se faire de façon unilatérale, car l'infrastructure est nationale.

Un député (Ve) demande comment l'aéroport a pu déroger à l'OSIA en n'ouvrant pas à 5h. Si une exception a pu être faite à ce niveau-là, cela serait envisageable de réduire l'heure de fermeture également.

M^{me} Zimmermann répond qu'un paragraphe dans l'ordonnance indique normalement que l'aéroport n'exploite pas la première heure. L'OFAC est moins dérangé par cette fermeture matinale, car le créneau est moins important économiquement, ne constituant pas de connexions.

Un député (MCG) note l'accusation de « passe-droit » dans le texte de la motion. Il demande si l'application est bien conforme aux réglementations.

M^{me} Zimmermann confirme que l'aéroport n'a pas de passe-droit, et que l'OFAC doit faire un rapport si la courbe de bruit est dépassée trois années successives.

Une députée (S) demande ce qui est mis en place dans les quartiers souffrant de ces nuisances sonores.

M^{me} Zimmermann explique qu'un plan d'insonorisation est en place dans le canton de Genève, qu'il convient d'accélérer.

Vote sur la M 2918 :

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	8 (1 LJS, 4 PLR, 2 UDC, 1 LC)
Abstentions :	2 (2 MCG)

La M 2918 est refusée.

Conclusions

La majorité de la commission est consciente du rôle crucial de l'aéroport international de Genève pour la prospérité de notre canton. Elle est également consciente des nuisances que l'exploitation de l'aéroport représente pour les riverains.

Elle salue les efforts fournis par la direction de l'aéroport pour diminuer ces nuisances, notamment en réduisant les créneaux horaires disponibles pour les vols, en introduisant des quotas et en incitant les vols avec des appareils de dernière génération, faisant moins de bruit et consommant moins de carburant.

Ces mesures visent à trouver un équilibre entre les avantages économiques et sociaux de l'aéroport et les préoccupations légitimes des riverains en matière de bruit et d'environnement.

La majorité de la commission vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser cette proposition de motion.

Catégorie de débat préavisée : II (30 min)

AUDITION PAR DEVANT LA COMMISSION D'ÉCONOMIE AU SUJET DE LA MOTION M 2918

12.06.2023

HEURES D'OUVERTURE – SITUATION ACTUELLE

- Les heures d'ouverture ont été définies dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) adopté en novembre 2018 par la Confédération.
- Le PSIA a été négocié entre la Confédération et le canton qui se sont mis d'accord pour finalement aboutir à la version adoptée en novembre par le Conseil fédéral.
- La fiche PSIA de l'aéroport de Genève spécifie que l'exploitation doit se poursuivre dans le cadre actuel, les heures d'exploitation correspondant à celles qui sont décrites à l'art. 39 et suivants de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA, RS 748.131.1).



12.06.2023

HEURES D'OUVERTURE – ENGAGEMENT CONCRET

- En 2017, Genève Aéroport a réduit de 32% les créneaux disponibles entre 22h et 24h.
- Conformément à la fiche PSIA, Genève Aéroport a renoncé à utiliser la tranche horaire 5h – 6h.
- Conformément au règlement d'exploitation, Genève Aéroport a renoncé aux décollages planifiés après 22h, à l'exception de trois vols intercontinentaux (seulement possible avec des appareils de dernière génération).

12.06.2023

GENÈVE
AÉROPORT

NOS OPÉRATIONS

- Les atterrissages après 22h permettent à nos passagers qui habitent Genève et sa région
 - De revenir des hubs, comme Zürich, en arrivant avec les dernières vols intercontinentaux ou européens s'il n'existe pas de liaisons directes de/vers GVA
 - De revenir en soirée de villes européennes avec des aéroports plus éloignés de la ville
- Les atterrissages après 22h permettent aux compagnies de rentrer avec leurs appareils à Genève en effectuant assez de rotations dans la journée pour être rentable et d'être disponibles pour les premiers départs entre 6h et 8h
- La vaste majorité des départs après 22h sont la conséquence de retards accumulés au cours de la journée pour des raisons sur lesquelles Genève Aéroport et les compagnies n'ont que peu d'influence (p. ex. restrictions de capacité, grève, mauvais temps)

12.06.2023

GENÈVE
AÉROPORT

CE QUE NOUS UTILISONS

- Pour planifier les vols



- Ce qui est volé en incluant les vols en retard

	2022			2022 par jour		
	Total	Décollages	Atterissages	Total	Décollages	Atterissages
6h-22h	163 168	81 573	81 595	447	223	224
22h-24h	8 988	1 646	7 342	25	5	20
24h-24h30	239	55	184	0.65	0.15	0.50

12.06.2023

COMPARAISON AVEC ZÜRICH

- Heures de vols



12.06.2023

COMPARAISON AVEC ZÜRICH

- A Genève, nous avons 9'227 vols entre 22h et 00h30, avec 239 vols durant la demi-heure de tolérance (00h-00h30)
- A Zürich, nous avons 10'050 vols entre 22h et 23h30, avec 2'332 vols durant la demi-heure de tolérance (23h-23h30)

GVA	2022			2022 par jour		
	Total	Décollages	Atterissages	Total	Décollages	Atterissages
6h-22h	163 168	81 573	81 595	447	223	224
22h-24h	8 988	1 646	7 342	25	5	20
24h-24h30	239	55	184	0.65	0.15	0.50
ZRH	2022			2022 par jour		
	Total	Décollages	Atterissages	Total	Décollages	Atterissages
6h-22h	216 399	108 285	108 114	593	297	296
22h-23h	7 728	1 645	6 083	21	5	17
23h-23h30	2 322	1 423	899	6	4	2
22h-23h30	10 050	3 068	6 982	28	8	19

12.06.2023



ACTIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR RÉDUIRE LE BRUIT (1/2)

- Nous avons proposé, pour alléger l'impact bruit, une **courbe de bruit cible** dans le PSIA. Cette courbe cible réduit de plus de 20% l'impact bruit en km² par rapport à la courbe de bruit initiale telle que définie dans le PSIA. Cet engagement implique pour Genève Aéroport de réduire le bruit lié aux mouvements après 22h en particulier.
- Dans le nouveau règlement d'exploitation, qui fait l'objet d'un recours (effet suspensif), il est prévu de mettre en œuvre un **système de quotas** pour limiter les décollages en retard après 22h, qui sont essentiellement liés aux problèmes du contrôle aérien (p. ex. manque de personnel, grève) dans les pays limitrophes de la Suisse. En cas de dépassement du quota attribué, la compagnie aérienne sera soumise à une taxe financière dissuasive.

12.06.2023



ACTIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR RÉDUIRE LE BRUIT (2/2)

- Nous proposons une **incitation financière** aux compagnies qui viennent avec des avions de dernière génération qui réduisent le bruit de 40% et la consommation de kérosène de 20%. Cette incitation a permis à Genève Aéroport d'atteindre 24.95% de mouvements avec ces avions de dernière génération (même plus pour les vols après 22h).
- Nous travaillons avec les compagnies aériennes susceptibles d'avoir des décollages retardés après 22h pour trouver des solutions et **avancer les heures de décollage à l'horaire**.

12.06.2023

GENÈVE
AÉROPORT

De : Francine.Zimmermann@bazl.admin.ch
 A : [Pestalozzi Patrizia \(SEC-GC\)](#)
 Objet : Commission de l'économie : M 2918 audition de l'OFAC - suivi
 Date : mercredi 28 juin 2023 17:49:22
 Pièces jointes : [image001.png](#)
[Rapport sur la politique aeronautique_francais.pdf](#)

INFORMATION. Ce message provient d'un partenaire reconnu par l'Etat.

Chère Madame,

A la suite de l'audition de lundi, j'ai promis de vous transmettre le rapport sur la politique aéronautique (cf. annexe et publié sur notre site internet) et d'apporter encore quelques réponses par écrit. J'ai tenté de reproduire les questions de lundi et mettre les réponses directement ci-dessous.

- **Dans le rapport de politique aéronautique, il y a les chiffres des personnes impactées par le bruit au niveau suisse. A-t-on ces chiffres seulement pour Genève et des chiffres plus récents ?**

Les nuisances causées par le trafic aérien de l'aéroport de Genève ont été consignées dans le cadastre du bruit de l'aéroport de Genève. Ce cadastre date de 2009 et se base sur les chiffres des mouvements et de la population de l'année 2000 ([geneve.pdf](#)). Le chapitre 3.7 contient les données pertinentes sur le nombre de personnes concernées par les dépassements des valeurs de planification, des valeurs limites d'immission et des valeurs d'alarme

3.7 Population exposée au bruit des aéronefs selon les valeurs limites

Nombre de personnes exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites:

	VP	VLI	VA	TOTAL
Degré de sensibilité II	17'947	15'268	1'506	34'721
Degré de sensibilité III	2'266	2'213	8	4'487
Degré de sensibilité IV	293	253	0	546

Le tableau ci-dessus se lit de la façon suivante:

17'947 personnes vivent dans des bâtiments construits dans des zones auxquelles il a été attribué le degré de sensibilité II (DSII). Ces bâtiments sont situés entre la courbe de bruit enveloppante (tous les aéronefs, jour et nuit) des valeurs de planification (VP) pour les degrés de sensibilité II et la courbe de bruit enveloppante des valeurs limites (VLI) pour les degrés de sensibilité II. 15'268 personnes (DSII) habitent entre la courbe de bruit VLI (DSII) et la courbe de bruit des valeurs d'alarme (VA) pour DSII. 1'506 personnes (DSII) habitent à l'intérieur de la courbe de bruit des valeurs d'alarme (DSII).

Cf. Lien sur le site de l'aéroport [NoiseLab \(casper.aero\)](#):

La fiche PSIA de l'aéroport de Genève précise ce qui suit :

Le bruit admissible actuellement en vigueur, consigné dans le cadastre d'exposition au bruit de 2009, doit être mis à jour et fixé dans une procédure dure administrative déterminante. Sur cette

base, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour de suite.

Je ne sais pas si l'AIG a éventuellement calculé le nombre de personnes concernées par les nuisances prévues dans le cadre du projet PSIA.

• **Comment les émissions CO₂ et les particules fines sont-elles prises en compte dans le calcul (toute la trajectoire, une partie) ?**

L'OFAC calcule les émissions de CO₂ et de poussières fines du trafic aérien que de manière intégrale pour l'ensemble du trafic aérien au départ des aéroports et aéroports suisses (toute la trajectoire). Comme il s'agit de calculer les émissions du trafic aérien ayant un impact sur le climat, pour lesquelles l'endroit où elles ont lieu ne joue aucun rôle, il n'est ni judicieux ni approprié de les décomposer en fonction des différentes installations.

• **Estimations/statistiques du comportement des passagers au cas où l'aéroport fermerait à 22h ?**

L'OFAC n'a pas à disposition d'études sur cette question.

• **Combien de temps faudrait-il pour traiter les recours du Dossier après PSIA ?**

Par expérience, ces procédures peuvent prendre plusieurs années.

• **Y a-t-il eue des recours par rapport au système de quotas ?**

La procédure de recours est menée intégralement par le Tribunal administratif fédéral.

• **Y a-t-il d'autres aéroports qui ferment à 22h ?**

En matière d'heures d'ouverture des aéroports nationaux, le Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse indique que « de nouvelles limitations des heures d'ouverture des aéroports nationaux ne devraient entrer en ligne de compte que lorsque des périodes de repos nocturne plus étendues que ce que pratique la Suisse s'imposent en Europe » (page 1743). Nous n'avons pas connaissance d'aéroport similaire à Genève qui ferment à 22h.

• **Que peut-on faire pour pallier au bruit des avions ?**

Le programme d'insonorisation est en cours et l'AIG continue de prendre les mesures y relatives.

• **Qui doit-on contacter pour avoir son bâtiment insonorisé ?**

L'AIG met à disposition sur son site Internet une brochure à l'attention des propriétaires qui souhaiteraient faire une demande d'insonorisation (« Découvrez le programme d'insonorisation »). L'adresse de contact est insonorisation@gva.ch

• **L'AIG a décidé de ne pas exploiter le créneau 5h-6h, pourrait-il faire la même chose pour le soir et décider par exemple de ne pas exploiter 23h-24h ?**

Les heures d'exploitation de l'aéroport de Genève ont été traitées dans le cadre du processus d'élaboration de la fiche PSIA ; l'exploitant de l'aéroport national de Genève ne peut pas unilatéralement modifier les heures d'exploitation.

En espérant que ces infos vous seront utiles, je vous adresse, chère Madame, mes cordiales salutations

Francine Zimmermann, Vice-directrice

Co-responsable de la division Stratégie et politique aéronautique

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

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Papiermühlestrasse 172, CH - 3063 Ittigen, Adresse postale : CH - 3003 Berne
tél. +41 58 464 22 52

francine.zimmermann@bazl.admin.ch

www.foca.admin.ch

Date de dépôt : 25 septembre 2023

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

En novembre 2019, le peuple acceptait l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » dont l'objectif était de trouver un équilibre entre la nécessité pour les habitants, l'économie et la Genève internationale de disposer d'un aéroport performant et la limitation des importantes nuisances que cette infrastructure située dans l'immédiate proximité de la ville fait subir à ses très nombreux riverains. C'est dans ce sens que la LAIG a été modifiée en janvier 2022¹.

La motion 2918, déposée par une députée du Centre, s'inscrit dans cette recherche d'équilibre entre nécessité de faire fonctionner notre aéroport et limitation des nuisances excessives ou inutiles. Elle pose en effet le principe que les vols, sauf exception majeure, ne devraient pas avoir lieu entre 22 heures et 6 heures, au même titre que les autres activités excessivement bruyantes.

Cette demande paraît tout à fait proportionnée au regard des arguments suivants :

Une exposition au bruit extrêmement dommageable pour la santé

La littérature scientifique abonde en publications documentant les effets nuisibles du bruit, en particulier celui des avions, sur la santé humaine. En France, dès 2004, le Conseil supérieur d'hygiène publique rend un avis² concernant les effets sur la santé du bruit aérien et des conseils pour protéger les riverains.

Une étude publiée en 2021³ démontre que les riverains des grands aéroports français ont une santé autoévaluée significativement moins bonne que la moyenne.

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/loisvotee/L12879.pdf>

² https://www.hcsp.fr/Explore.cgi/Telecharger?NomFichier=a_mv_060504_bruit_avion.pdf

³ <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/33423666/>

Sans surprise, ce sont les troubles du sommeil et leurs conséquences néfastes, stress et maladies cardio-vasculaires, qui sont pointés, au point qu'un aréopage d'une centaine de spécialistes français a demandé⁴, en 2022, la fermeture nocturne des aéroports dans un but de santé publique.

A n'en pas douter, un aéroport urbain, comme celui de Genève, génère des nuisances particulièrement dommageables pour la santé des riverains et les mesures de régulation permettant d'éviter ces effets négatifs permettront à la fois d'améliorer leur qualité de vie, leur santé, mais auront également des effets bénéfiques sur l'économie locale, puisque les coûts causés par la maladie, qu'il s'agisse de soins ou de baisse de productivité, se répartissent sur la collectivité.

Un effet marginal sur les activités de l'aéroport

Aujourd'hui, les décollages au-delà de 22 heures sont extrêmement rares et les atterrissages après 22 heures représentent environ 5% des vols quotidiens. De l'aveu même du directeur de l'aéroport, cette quantité est faible et n'impacte que marginalement le fonctionnement de l'aéroport.

Il est également à relever que, sauf exception, aucun mouvement n'a lieu avant 6 heures, puisqu'il a été possible d'obtenir une dérogation à la fiche PSIA, qui autorise les mouvements dès 5 heures, dérogation qu'il serait possible d'obtenir, par analogie, pour la tranche de 22 heures à minuit.

Or, les objectifs du Plan climat cantonal étant de diminuer de 60% les émissions de CO₂, restreindre de 5% les vols sur notre plateforme aéroportuaire semble non seulement acceptable, mais très vraisemblablement insuffisant. Il s'agit donc plutôt d'une première étape qui cumule les avantages de limiter les émissions tout en protégeant le sommeil des riverains.

Deux arguments ont cependant été exposés pour défendre le maintien d'arrivées tard dans la nuit, qui sont tous deux aisément contestables :

1. Genève accueille passablement de passagers en provenance d'un hub européen, sur un vol de correspondance. Les vols long-courriers arrivant parfois tard dans les capitales européennes, il serait alors impossible aux passagers de rejoindre Genève le même jour. Cet argument met surtout en évidence l'incapacité de certains passagers à se représenter l'immensité de la distance parcourue et donc l'impact environnemental d'un vol long-courrier. En regard de cet impact et des milliers de kilomètres parcourus, une arrivée différée de quelques heures semble dérisoire. Par

⁴ https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/12/09/plus-de-cent-professionnels-de-sante-alertent-sur-le-bruit-aerien-c-est-l-espe-rance-de-vie-qui-est-menace-e_6153601_3232.html

ailleurs, statistiquement, la plupart des vols long-courriers arrivent en Europe le matin, quelle que soit leur origine, ce qui affaiblit d'autant plus l'argument. De ce fait, sur les quelque 25 à 30 vols quotidiens atterrissant après 22 heures, seuls 4 ou 5 sont assurés par des compagnies proposant des vols en correspondance (Air France, KLM, Iberia, British Airways et TAP, les trois premiers atterrissant entre 22h15 et 22h20, ce qui semble rendre un ajustement envisageable).

2. De ce fait, l'écrasante majorité (entre 70 et 80% selon les soirs) des mouvements après 22 heures sont le fait de compagnies « low cost », principalement EasyJet, dont les arrivées aussi tardives sont consubstantielles au modèle d'affaires. En effet, pour proposer des prix aussi bas, ces compagnies multiplient les rotations quotidiennes et l'interdiction d'atterrir après 22 heures diminuerait mécaniquement le nombre possible de rotations pour chaque appareil. Cela aurait un inévitable impact sur le coût des billets et, selon la direction de l'aéroport, cela comporte le risque que ces compagnies se rabattent sur d'autres aéroports. Or, du point de vue de la minorité, c'est précisément ce modèle d'affaires qui pose un important problème en matière environnementale. En effet, ces compagnies, par leurs annonces et leurs prix cassés, cherchent à s'attirer une clientèle qui n'aurait sans doute pas voyagé à un prix plus élevé et qui multiplie les séjours courts dans des destinations qu'elle n'aurait pas songé à visiter autrement. Il ne s'agit donc pas de « besoins de la population », selon les termes de l'art. 10 de la convention d'objectifs entre l'Etat et l'AIG, mais bien de décisions impulsives dont les effets sont ravageurs tant en termes de nuisances que pour notre économie. En effet, ces vols font miroiter aux consommateurs genevois les prix dans les boutiques de Lisbonne ou d'Athènes et certains voyageurs ne prennent l'avion que dans la perspective de faire du shopping ailleurs qu'à Genève. Dans ce sens, la diminution du nombre de vols « low cost » à Genève aurait des effets à long terme largement positifs tant pour les commerces locaux que pour la quiétude des riverains.

Une incitation aux modes de transport plus respectueux de l'environnement

Compte tenu de ce qui précède, il n'y aurait donc aucun inconvénient économique ou pratique à ce que ces vols disparaissent de l'horaire de l'AIG, en particulier lorsqu'il s'agit de destinations aisément accessibles par le train. On assiste en effet à un essor des trains de nuit et il est à regretter que notre ville, au contraire de Bâle ou Zurich, ne propose encore aucune liaison directe nocturne avec des destinations largement desservies par ces compagnies. On

peut citer par exemple Rome, Madrid, Amsterdam, Copenhague, Berlin, Varsovie, Prague, Vienne ou Zagreb. A cela s'ajoute le fait que le développement des lignes à grande vitesse européennes permettrait des liaisons ferroviaires rapides entre Genève et des destinations comme Nice, Barcelone, Bordeaux, Londres ou Bruxelles. Dans un récent rapport⁵, l'association Noé21 a ainsi calculé que 42% des passagers de l'AIG (soit 6 millions de personnes) pourraient rejoindre leur destination en moins de 8 heures de train, si la liaison directe existait. Nul doute que la disparition de certaines liaisons aériennes constituerait un puissant incitatif pour l'amélioration des dessertes ferroviaires européennes au départ de Genève, au bénéfice de chacun.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, les objectifs et les moyens proposés par la motion 2918 semblent raisonnables et proportionnés et la minorité vous invite à la soutenir.

⁵ *Aéroport de Genève : Radiographie d'un redécollage post-COVID*, page 9 : https://www.noe21.org/_files/ugd/ffb10e_0e2a332205864f709539dc5b13219a7f.pdf