REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Chancellerie d'Etat
**Service communication et information**

Genève, le 25 novembre 2022

Aux représentantes et représentants
des médias

**communiqué de presse conjoint du département des infrastructures et du département du territoire**

# Plafonnement du bruit aérien: approbation fédérale d'un nouveau cadre règlementaire pour l'Aéroport de Genève

**Genève salue l'approbation par la Confédération d'un nouveau cadre réglementaire régissant l'exploitation de l'Aéroport international de Genève. Cette décision attendue marque une étape importante dans la mise en œuvre du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et permet de fixer un plafond contraignant pour les nuisances sonores engendrées par le trafic aérien dans notre canton.**

La Confédération, par le biais du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, a annoncé ce jour son approbation du nouveau règlement d'exploitation de l'Aéroport de Genève, à l'issue d'une longue procédure impliquant des mises à l'enquête publique et de nombreuses consultations des côtés suisses et français. La décision fédérale intègre également l'adoption d'un plan technique permettant notamment la construction d'une nouvelle sortie de piste rapide, nécessaire pour l'Aéroport de Genève.

## Fiche PSIA: plafonner le bruit aérien

Cette approbation marque un tournant dans un processus débuté déjà en 2013, en donnant une base réglementaire à la mise en œuvre de la fiche PSIA de l'Aéroport de Genève, adoptée par le Conseil fédéral en 2018. Cette fiche stratégique revêt un rôle clé pour notre agglomération, tant en termes de planification territoriale que de maîtrise des nuisances découlant de l'aviation, car c'est elle qui fixe un cadre précis pour l'exploitation du trafic aérien local durant les années à venir. Ainsi, la fiche PSIA introduit notamment une limite maximum au bruit admissible (courbe plafond), ainsi qu'une réduction de bruit à l'horizon 2030 (courbe cible), conformément aux enjeux de protection de la population mis en avant par Genève.

## Une réduction des nuisances nocturnes

Le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport intègre désormais ces objectifs, en visant notamment une réduction du bruit nocturne, déterminant en matière d'excès sonores. A cette fin, il introduit un système contraignant destiné à réduire le nombre des vols après 22h suite à des retards, ces derniers constituant une source importante de nuisances pour les riverains. Grâce à ces nouvelles dispositions, l'Aéroport international de Genève (AIG) dispose désormais des moyens de mise en œuvre de ces objectifs de réduction du bruit, fixés également par l'Etat de Genève dans la convention d'objectifs régissant l'aéroport.

## Un tournant déterminant pour l'aménagement du territoire cantonal

En établissant une nouvelle limite du bruit admissible conforme à la fiche PSIA, le processus fédéral est également déterminant pour l'aménagement du territoire cantonal. Ainsi, à l'avenir, les projets de construction et de développement territorial prendront formellement en compte les espaces couverts par les courbes de limite de bruit ainsi instituées, le cadastre du bruit de l'AIG, datant de 2009, sera mis à jour sur cette base. Conformément aux récentes modifications de la loi sur l'aéroport (LAIG), la nouvelle commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire permettra en outre de suivre la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions, en garantissant les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leur population, les associations et les utilisateurs de la plateforme.

## Une diminution du bruit visée pour l'horizon 2030

Pour le canton de Genève, la décision fédérale annoncée ce jour permet de disposer d'un cadre transparent, exigeant et réaliste pour la poursuite des activités de l'aéroport. Avec l'institution d'une courbe de bruit plafonnée, elle constitue dès lors une étape marquante, bien qu'intermédiaire, en vue de la limitation des nuisances engendrées par le trafic aérien. "Nous devons saluer cette avancée d'étape. L'objectif principal pour Genève demeure la diminution sensible de l'exposition des riverains au bruit aérien avec l'atteinte de la courbe cible qui est plus restreinte, telle que nous l'avons fixée dans la convention d'objectifs avec l'Aéroport. Plus généralement, il convient de réduire les impacts environnementaux et climatiques du trafic aérien" rappelle M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du département du territoire. Le conseiller d'Etat chargé des infrastructures, M. Serge Dal Busco souligne pour sa part "Nous allons nous employer activement avec l'aéroport et les autorités fédérales à concilier au mieux l'exploitation de la plateforme aéroportuaire avec la protection du bien-être des riverains."

## En quoi consiste la démarche PSIA et quels sont les objectifs visés ?

La fiche PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) constitue un document stratégique fixant un cadre pour l'exploitation et la modernisation des infrastructures de l'Aéroport de Genève. En matière de bruit, la fiche PSIA fixe ainsi une courbe (projection sur le territoire de l'espace impacté par le bruit aérien) qui plafonne les nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire. Progressivement, l'exposition au bruit doit diminuer pour atteindre, à l'horizon 2030, une courbe de bruit "cible" plus restreinte.

## Quelles étapes ont été franchies ?

Faisant suite à un processus initié en 2013, la fiche PSIA a été adoptée par le Conseil fédéral en 2018, après avoir été coordonnée par les différentes parties prenantes. Sa mise en œuvre 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 dernière consultation sur les prises de position des autorités a été menée. En 2022, une étape marquante est franchie avec l'approbation par la Confédération du nouveau règlement d'exploitation de l'Aéroport de Genève intégrant les objectifs de la fiche PSIA et l'approbation des plans.

## Quelles mesures concrètes seront mises en œuvre pour limiter l'exposition au bruit ?

Le "Dossier après PSIA" fixe une nouvelle limite du bruit admissible plafonnant le bruit maximal de l'aéroport. Cet objectif repose d'une part sur l'instauration de quotas pour les vols en retard décollant après 22h00, et la possibilité d'autre part de prévoir trois départs après 22h (vols long-courriers planifiés), à condition qu'ils soient exploités par les aéronefs les plus performants au niveau acoustique. D'autres départs de vols long-courriers de ce type pourront être autorisés à condition que les courbes de bruits déterminantes ne risquent pas d'être dépassées. En cas d'épuisement des quotas, les compagnies devront s'acquitter d'une taxe progressive fortement dissuasive. Un système de contrôle annuel est prévu: en cas de dépassement, l'exploitant a l'obligation de mettre en place les mesures nécessaires pour respecter la limite de bruit admissible.

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

Le concept de mesures d'isolation acoustique validé par l'OFAC le 18 septembre 2017 est maintenu. Sur la base de la nouvelle limite du bruit admissible et de l'évolution du bruit future, l'Aéroport de Genève devra mettre à jour ce concept d'isolation acoustique et poursuivre sa mise en œuvre.

## La crise sanitaire et les perturbations du trafic aérien qui en ont découlé ont-elles fait évoluer le dossier soumis en automne 2019 ?

Non. La Confédération a confirmé la nécessité de conserver les paramètres d'avant la crise sanitaire. L'exposition au bruit contenue dans le "Dossier après PSIA" reste valide. Sur la base des données actuelles, la reprise du trafic aérien devrait retrouver son niveau d'avant la crise sanitaire en 2024. Les dernières statistiques de l'aéroport de Genève à disposition indiquent une reprise, même si le conflit en Ukraine et le contexte instable qui s'ensuit ajoutent des incertitudes à ce sujet. A noter qu'en matière de réduction des nuisances sonores, ce n'est pas le nombre de mouvements total qui est déterminant, mais le nombre de mouvements opérés durant les heures de la nuit. En effet, les valeurs limites durant la nuit sont plus strictes que celles du jour - c'est donc le trafic aérien nocturne qui détermine la taille de la courbe d'impact du bruit de l'aéroport de Genève.

## Quelles sont les prochaines étapes ?

La décision sur le "Dossier après PSIA", et notamment l'adoption du nouveau règlement d'exploitation de l'Aéroport de Genève, entre en force trente jours après son annonce, si aucun recours n'est transmis auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF). La nouvelle limite du bruit admissible deviendra ainsi contraignante. Les projets opérationnels (système de quotas) ou infrastructurels (construction de la sortie rapide), nécessiteront un certain laps de temps pour leur mise en œuvre ou leur construction.

*Pour toute information complémentaire:*


- *M. Antonio Hodgers, en contactant Mme Pauline de Salis, secrétaire générale adjointe responsable de la communication, DT, T. 076 304 20 66;*

- *M. Serge Dal Busco, en contactant M. Roland Godel, porte-parole, DI, T. 078 802 90 07.*