

OBSERVATIONS

pour

Aéroport International de Genève

Me Olivier Jornot

Vu la décision rendue le 23 mars 2006 par la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (ci-après : « CRINEN ») dans la cause n° Z-2001-79 ;

Vu les études commandées par l'AIG auprès de l'EMPA et du bureau SH&E International Air Transport Consultancy (ci-après : « SH&E ») ;

Vu les observations de l'AIG du 5 octobre 2007 ;

Vu les diverses observations des recourants des 7 janvier, 14 janvier et 31 mars 2008 ;

Vu la prise de position de l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : « OFEV ») du 21 décembre 2009 ;

Attendu que par communication du 5 février 2010, l'OFAC a fixé aux parties un délai au 19 mars 2010, ultérieurement prolongé au 30 avril 2010, pour se déterminer sur les propositions formulées par l'OFEV dans sa prise de position précitée, respectivement pour faire part de compléments dans le cadre des points à trancher ;

L'AIG expose respectueusement ce qui suit :

A. Rappel du contexte

1. En premier lieu, l'AIG entend confirmer le contenu de ses observations du 5 octobre 2007. Il prie l'OFAC de bien vouloir s'y référer. Afin d'éviter d'inutiles redites, le contenu de ces observations ne sera pas repris dans la présente écriture, sous réserve de situations particulières qui l'exigeraient. Au surplus, l'AIG prendra position sur les propositions de l'OFEV et consacrera quelques remarques complémentaires aux trois objets sur lesquels

l'OFAC devra statuer, faisant le cas échéant usage de son droit de réplique aux observations déposées en 2008 par les recourants.

2. A titre liminaire, il convient de rappeler avec précision quel est le mandat que la CRINEN a imparti à l'AIG dans sa décision sur recours du 23 mars 2006. Une certaine confusion semble en effet s'être installée depuis lors, qu'il convient de dissiper. Le premier point qu'il convient de rappeler, c'est que la CRINEN a invité l'AIG lui-même à étudier les divers objets mentionnés dans le dispositif de sa décision. Dans les trois cas, il est précisé que « *l'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC* ». Pour se conformer à la décision de la CRINEN, l'AIG aurait donc pu, en se fondant sur ses propres ressources, produire des rapports dont il aurait entièrement élaboré le contenu. Pour être en mesure d'approfondir la matière dans le détail et échapper à tout reproche de partialité, l'AIG a préféré mandater deux prestataires externes, à savoir l'EMPA – qui a mis au point le modèle au moyen duquel le bruit aérien est mesuré en Suisse – et l'Institut SH&E, spécialiste mondialement réputé en matière d'expertises dans le secteur du transport aérien. Le sérieux de l'EMPA n'est plus à démontrer et on soulignera que l'Institut SH&E a précisément été choisi en raison de sa vaste expérience dans la réalisation d'études sur l'impact de restrictions environnementales sur les aéroports. Aux Etats-Unis, SH&E a notamment réalisé d'importantes études de bruit relatives notamment aux aéroports de Burbank, Naples, San Francisco, Pease et San José.
3. En mandatant des instituts aussi compétents, l'AIG est allé au-delà des exigences de la CRINEN.
4. En outre, il s'agit de garder à l'esprit que la CRINEN a strictement délimité le champ des investigations que l'AIG devait mener :
 - S'agissant du plafonnement du nombre des mouvements nocturnes (chiffre 3 du dispositif), la CRINEN a demandé à l'AIG d'en « *établir les incidences* » et « *d'évaluer les conséquences socio-économiques de cette mesure, pour lui-même, pour les compagnies aériennes et pour l'agglomération genevoise* » ;

- S'agissant de l'extension du couvre-feu nocturne (chiffre 4 du dispositif), la CRINEN a demandé à l'AIG d'en « *examiner la faisabilité* » et « *d'établir les incidences opérationnelles, financières et techniques de cette mesure* » ;
- Enfin, s'agissant de la suppression des routes KONIL avec virage à droite à partir de 22h00 (chiffre 5 du dispositif), la CRINEN a demandé à l'AIG d'en « *examiner la faisabilité technique, opérationnelle et les incidences financières* ».

5. Il résulte de ce qui précède que la CRINEN n'a pas donné pour instructions à l'AIG de mener des investigations quant à l'effet sur les riverains des mesures proposées. Bien au contraire, l'exposé des motifs de sa décision montre qu'elle avait exclusivement en tête les incidences financières et économiques des mesures envisagées. S'agissant du plafonnement du nombre des mouvements, on lit que l'AIG devra en établir les incidences en termes de réduction du nombre des mouvements, pour déterminer « *les conséquences socio-économiques et financières d'une telle mesure, pour lui-même, pour celle de ses usagers et pour la région genevoise* » (décision CRINEN, page 69). Pour le couvre-feu, la CRINEN demandait à l'AIG d'examiner les incidences de cette mesure « *sur son exploitation et sur sa trésorerie* » (décision CRINEN, page 71). Il en allait de même pour la suppression des routes KONIL avec virage à droite après 22h00, pour laquelle l'AIG devait examiner la faisabilité de la mesure, « *ses conséquences pour l'exploitation et les conséquences économiques pour l'aéroport* » (décision CRINEN, page 75). Dans les trois cas, la CRINEN a demandé à l'AIG d'examiner les conséquences des mesures pour lui-même et pour ses utilisateurs, et non pour les riverains.

6. Quant à la pesée des intérêts exigées par la législation, il n'appartenait pas à l'AIG d'y procéder, s'agissant d'une prérogative qui revient à l'autorité. Il n'était pas davantage demandé à l'AIG de mener des études sur les effets du bruit sur la santé des riverains ni même d'ailleurs de se prononcer sur les améliorations possibles, en termes acoustiques, susceptibles de découler des mesures envisagées par l'OFAC. En d'autres termes, l'AIG était

invité à se prononcer sur ce qui le touche directement, à savoir les conditions de son exploitation et sa situation financière. Par extension, il devait se prononcer sur les conséquences possibles sur les compagnies aériennes et sur l'économie genevoise.

7. L'AIG a constaté qu'il ne pouvait donner suite aux demandes de la CRINEN qu'en déterminant préalablement l'ampleur de la réduction du trafic aérien potentiellement nécessaire pour obtenir un plein respect des VLI. C'est la raison pour laquelle il a mandaté l'EMPA, aux fins de déterminer quelle réduction du trafic serait nécessaire pour obtenir le respect des VLI. Il a ensuite confié à SH&E le soin d'analyser les conséquences économiques directes pour lui-même et pour les compagnies aériennes.
8. Compte tenu de l'ampleur de la réduction du trafic nécessaire pour obtenir le plein respect des VLI (division du trafic par 10, rapport EMPA, page 24), l'hypothèse d'un contingentement des mouvements et celle d'un couvre-feu ne se distinguaient pas suffisamment pour justifier deux études séparées. L'AIG a jugé préférable de faire examiner les effets d'un plafonnement des mouvements au niveau de l'activité enregistrée en 2005 (Chapitre 10 rapport SH&E). L'OFEV a raison de souligner que la CRINEN n'a pas sollicité ce calcul. Il a tort de considérer que les résultats en sont faux : il s'agit simplement d'une hypothèse de travail supplémentaire.
9. En outre, l'AIG a pris l'initiative d'étendre le contenu de l'étude au-delà des exigences de la CRINEN et de considérer les conséquences pour les riverains d'une extension du couvre-feu nocturne aux différentes tranches horaires figurant dans la décision de la CRINEN, quantitativement, c'est-à-dire en considération du nombre de personnes bénéficiant des effets d'une telle extension du couvre-feu.
10. Enfin, les experts ont œuvré à trouver un moyen de mettre en parallèle les conséquences économiques des mesures étudiées pour l'aéroport et les compagnies aériennes avec leur bénéfice pour les riverains, dans la perspective de fournir à l'autorité des éléments utiles à la pesée des intérêts. A cet égard, les conclusions livrées par l'Institut SH&E (Chiffre 15 du

rapport SH&E) ont été dans une certaine mesure critiquées par les riverains et l'OFEV ; mais jusqu'à ce jour, trois ans après leur livraison, elles n'ont pas été égalées. On soulignera encore une fois la difficulté de l'exercice, entrepris par l'AIG au-delà même des termes de la décision de la CRINEN. Dans sa prise de position (page 6), l'OFEV confirme « *qu'il n'existe actuellement pas de méthodologie précise pour déterminer concrètement une valeur monétaire des bénéfices pour les scénarios d'avancement du couvre-feu ou de plafonnement des immissions en vue de les comparer aux coûts (= manques à gagner) estimés* ». Le résultat auquel l'Institut SH&E est parvenu (coût économique moyen par personne des mesures de réduction du bruit, Tableau 15.1, page 109) est exprimé dans les mêmes termes qu'une étude de l'OFEV intitulée « Assainissement du bruit routier : situation et perspectives, décembre 2006, Office fédéral de l'environnement »⁽¹⁾, dans laquelle est exprimé le coût par personne du programme d'assainissement du bruit routier.

11. L'AIG est prêt à entendre les critiques. Mais il faut donner crédit aux experts qu'ils ont su maintenir un équilibre dans l'examen des incidences considérées. Les incidences sur l'économie (coûts) ont été examinées avec la même profondeur que les incidences sur les riverains (bénéfices). Seuls les coûts directs (pour l'aéroport et les compagnies aériennes et les sociétés de maintenance) ont été pris en considération, à l'exclusion des coûts indirects, infiniment plus conséquents, mais très difficiles à chiffrer, pour l'agglomération genevoise et toute la région transfrontalière. De même, le bénéfice d'une extension du couvre-feu nocturne aux diverses tranches horaires pour les riverains a été soigneusement étudié (contrairement à ce qu'affirment les riverains), en termes du nombre de personnes bénéficiant des effets d'une telle extension du couvre-feu.

12. L'AIG a même demandé à l'EMPA de considérer pour le calcul non seulement le nombre de personnes exposées, mais également un indice supplémentaire particulièrement bien adapté à la période nocturne, à savoir l'indice du nombre de personnes fortement perturbées dans leur sommeil (Highly Sleep Disturbed Persons, HSD). On rappellera à toutes fins utiles que cet indice, que tant les riverains que l'OFEV décrivent, est l'une des composantes du

⁽¹⁾ <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00066/index.html?lang=fr>

« Zürcher Fluglärmindex » (ZFI), comme le rappelle l'EMPA dans son rapport (chiffre 3.2, pages 55 et suivantes).

13. On soulignera enfin un dernier point, qui aura échappé à l'OFEV. Dans sa décision du 23 mars 2006, la CRINEN demande à l'AIG « *d'examiner la faisabilité d'une extension du couvre-feu nocturne aux tranches horaires 22 heures – 23 heures, 23 heures – 24 heures, ainsi qu'à celle de 06 heures – 07 heures, [...]* ». La CRINEN dit aussi que « *il [l'AIG] sera également tenu d'examiner la faisabilité et les incidences d'une extension des heures de fermeture de l'aéroport au trafic à la période entre 22 heures et 08 heures les samedis et dimanches* ». Les périodes horaires mentionnées sortent du cadre normatif de l'OPB. L'AIG et les experts en étaient parfaitement conscients et c'est précisément afin de pouvoir comparer des scénarios entre eux, à cheval sur la période diurne et la période nocturne, par tranches horaires d'une heure, qu'une valeur limite moyenne de 60 dB(A) a été considérée, ainsi que l'indice HSD. La remarque de l'OFEV selon laquelle « *le recours à des valeurs HSD pour comparer les effets du trafic aérien pour des heures du jour (p. ex. 6-7h) avec celles de la nuit (p. ex. 23-24) n'a pas possible dans le contexte de l'OPB* » est sans pertinence, puisque ce sont les études demandées par la CRINEN à l'AIG qui sortent du contexte de l'OPB.
14. Tous ces éléments ont été soigneusement documentés dans les rapports soumis, traduits en deux (rapport SH&E) voire trois (rapport EMPA) langues. La méthodologie appliquée, innovante et complexe, a été explicitée étape par étape, de même que les hypothèses de travail, les options décidées et les limitations de l'étude. Il est donc incompréhensible et particulièrement nuisible à la crédibilité de cette instance de lire sous la plume de l'OFEV que les informations sur les coûts (manques à gagner) présentés dans le rapport SH&E manquent de transparence ou de consistance, ou seraient même fausses pour le cas des scénarios de plafonnement.
15. Dans ce contexte, les propos des recourants qui reprochent à l'AIG d'avoir chiffré les coûts directs et indirects des mesures envisagées, sans avoir cherché à faire de même des coûts découlant selon eux de l'existence de la charge sonore (observations ATCR, pages 9 et 10)

sont également dénuées de toute pertinence. De même, l'AIG s'étonne que les recourants lui reprochent, et singulièrement au rapport SH&E – de ne pas avoir procédé à une véritable pesée des intérêts, notamment en n'ayant pas cherché à déterminer la dévalorisation des biens immobiliers ou les bénéfices sur la santé des mesures envisagées (observations ATCR, pages 11 et suivantes).

16. Ces critiques tombent à faux. L'AIG n'avait pas à aller au-delà des exigences de la CRINEN ni à prendre la place de l'autorité. Cela étant, il a néanmoins cherché à répondre au mieux à ces exigences de la CRINEN, en recourant à des spécialistes reconnus. Et le spécialiste, soit le bureau SH&E, est parvenu à la conclusion que les mesures envisagées auraient un prix à payer prohibitif tant pour l'AIG que pour les compagnies aériennes, et il les a déconseillées.

17. Ce préambule étant fait, l'AIG entend :

- apporter quelques éléments d'information, en relation avec l'évolution du trafic et de la charge de bruit ;
- compléter son analyse, s'agissant de l'effet des mesures envisagées sur l'exploitation de l'aéroport de Genève ;
- commenter brièvement certains éléments de la prise de position de l'OFEV et se prononcer sur ses propositions.

B. Evolution du trafic et de la charge de bruit

a. *Evolution du trafic*

18. Le rapport SH&E contenait des indications chiffrées faisant état de l'évolution du trafic par type d'opérateur (nature de trafic) et par tranche horaire (rapport SH&E, page 13). Les données collectées s'arrêtaient en 2006. Trois années supplémentaires sont désormais disponibles, et l'AIG produit un complément aux tableaux 4.1, 4.2 et 4.3 du rapport.

(Pièce n° 5)

19. Le nombre total des mouvements s'était élevé à 171'652 en 2006. Il s'est accru en 2007 à 187'342 mouvements (+ 9.1%) et en 2008 à 190'113 (+ 1.4%). Il a en revanche nettement diminué en 2009, crise économique oblige, à 172'671 mouvements (- 9.1%). Dans le même temps, le nombre total des mouvements nocturnes (22h00 – 06h00) qui s'était élevé à 7'161 en 2006, est passé à 8'976 en 2007 (+ 25.3%), avant de descendre à 8'542 en 2008 (- 4.8%) et de chuter à 7'097 en 2009 (- 16.9%).
20. Il convient de rappeler que la redevance bruit additionnelle est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2008. Son mécanisme a été décrit en détail dans les observations de l'AIG du 5 octobre 2007. A l'époque, le projet de redevance bruit additionnelle avait été mis en consultation (pièce 2, AIG). L'entrée en vigueur a été communiquée aux compagnies le 26 mars 2008. Le courrier de l'AIG portait sur la redevance bruit additionnelle, la redevance spécifique aux avions à hélice et l'interdiction des aéronefs présentant une faible marge de conformité par rapport à l'annexe 16 de l'OACI.
- (Pièce n° 6)
21. La redevance bruit additionnelle (avions à hélice compris) a généré, pour les neuf derniers mois de 2008, des recettes à hauteur de CHF 174'100.-. Le montant s'est élevé à CHF 199'500.- en 2009.
- (Pièce n° 7)
22. Il y a lieu d'observer qu'en 2009, le nombre des mouvements nocturnes a chuté de façon beaucoup plus marqué que l'ensemble du trafic, avec une baisse de -16.9% pour les mouvements de nuit contre - 9.1% pour l'ensemble des mouvements. La redevance bruit additionnelle, si elle n'est certainement pas le seul facteur qui a conduit à ce résultat, semble toutefois y avoir notablement contribué.
23. Dans le détail, la baisse la plus marquée a concerné la tranche horaire 22h00 - 23h00, avec 1'981 mouvements en 2009 contre 2'514 en 2008, soit une baisse de - 21.2%. La tranche 22h00 - 23h00 a toutefois également connu une forte décrue, avec 4'878 mouvements en 2009

contre 5'791 en 2008, soit une baisse de – 15.8%. Pendant la période de tolérance 24h00 – 00h30, la baisse est également marquée, de 157 mouvements en 2008 à 131 en 2009, soit une baisse de – 16.6%.

24. Pour les autres heures de la nuit, les nombres de mouvements concernés sont infiniment moindre et leur évolution est, par conséquent, beaucoup plus aléatoire. Un certain nombre de mouvements ne sont soumis à aucune restriction (vols d'ambulance et de police, vols d'aéronefs d'Etat autorisés par l'OFAC). S'agissant des vols commerciaux en retard sur l'horaire autorisés – le cas échéant – par l'AIG, ils sont tous signalés à l'OFAC, qui vérifie le caractère exceptionnel et imprévu des circonstances à l'origine du retard. Les statistiques annuelles reflètent pour une bonne partie les conditions météorologique rencontrées au cours de l'année (chutes de neige abondantes en Europe ou autres), auxquelles le trafic aérien reste très sensible, malgré les moyens techniques actuels, comme vient de le prouver la récente éruption du volcan Eyjafjöll.

(Pièce n° 8)

b. Evolution de la charge de bruit

25. Le rapport de l'EMPA se fondait sur les données les plus récentes alors à disposition, à savoir les données 2005. Il convient de noter qu'à l'époque où le rapport a été dressé, l'OFAC n'avait pas encore adopté le cadastre de bruit de l'aéroport de Genève, ce qu'il fera en mars 2009.

(Pièce n° 9)

26. Les courbes 2005 ne diffèrent guère des courbes 2000. Tout au plus peut-on affirmer que la charge de bruit, cette année-là, s'est avérée légèrement inférieure à celle de l'année 2000. L'incidence en termes de nombre de personnes pour lesquelles les VLI ne sont pas respectées, notamment, est marginale. Au cours des années 2006 à 2008, la charge sonore s'est maintenue à un niveau inférieur à celle de l'année 2000, comme en atteste une présentation faite à la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au

trafic aérien (ci-après : « Commission consultative ») le 30 novembre 2009. Il en résulte que pour les trois années en question, le nombre de personnes pour lesquelles les VLI n'étaient pas respectées était largement inférieur au nombre de l'année 2000 (- 5'639 en 2006, - 2'018 en 2007 et - 1'997 en 2008).

(Pièce n° 10)

27. C'est le lieu de préciser que la plupart de ceux des recourants qui se sont exprimés dans le cadre de la présente procédure ne sont pas concernés par l'objet des études demandées par la CRINEN, puisqu'ils se situent à l'extérieur des zones dans lesquelles les VLI sont dépassées. Parmi les communes représentées par Me Gérald Page, seules Vernier, Versoix et Ferney-Voltaire sont incluses dans l'enveloppante des VLI du DS II. Aucune des autres communes membres de l'ATCR n'est en revanche concernée.

(Pièce n° 11)

28. Il en va de même des communes de Cartigny et de Nernier (F), cette dernière se situant même à l'extérieur de l'enveloppante des valeurs de planification du DS II. L'AFRAG regroupe par ailleurs des habitants de la rive française du lac Léman, qui ne sont pas davantage concernés.

C. L'impact des mesures envisagées

29. Le rapport SH&E se prononçait sur le type de fonctionnement de l'aéroport de Genève. Il relevait que ce dernier était un fonctionnement mixte, avec une composante base (*focus city*) pour les compagnies comme easyJet et Baboo, et une composante de réseau étoilé (*hub and spoke*) pour les compagnies d'aviation classique. Le fonctionnement en *focus/spoke* impliquait des contraintes horaires spécifiques, que ne connaissait pas un aéroport comme Zurich qui fonctionne en *hub* pour une partie importante de son trafic.

30. Dans ses observations du 5 octobre 2007, l'AIG a insisté sur ces caractéristiques propres à l'AIG. En cas de réduction des heures d'ouverture de l'aéroport, les passagers en provenance de Genève ne parviendraient plus, le matin, à rejoindre à temps les *hubs* européen (*feeding*), respectivement ne pourraient plus rejoindre Genève le soir (*defeeding*). Il en résulterait une perte massive de la qualité des connexions au départ de Genève. Quant à easyJet, la réduction de la rentabilité de ses avions pourrait l'inciter à diminuer le nombre des aéronefs basés, voire à fermer sa base genevoise, au détriment de la desserte au départ de Genève.
31. L'AIG souhaite revenir sur ces points, qui revêtent une importance fondamentale. Il s'agit en outre de tenir compte de la prise de position de l'OFEV, qui estime insuffisante l'analyse des conséquences économiques des mesures envisagées, en apportant les compléments adéquats.
- a. *Hub and spoke*
32. L'AIG, pour étudier l'incidence des mesures proposées, a obtenu la collaboration active de deux compagnies aériennes, Lufthansa et British Airways, qui ont accepté de comptabiliser tous les passagers pendant une semaine durant la saison d'hiver 2009 - 2010, de manière à déterminer avec précision le parcours de chacun. Les constatations de l'AIG sont consignées dans une note. Cette dernière a été contresignée par Lufthansa et British Airways, qui atteste ainsi de l'exactitude de son contenu.

(Pièce n° 12)

33. Le premier constat, c'est qu'il y a aujourd'hui 9 compagnies aériennes classiques qui stationnent des avions à Genève (*night stop*). Sur ces 9 compagnies, 5 ont un vol quotidien planifié à l'arrivée après 22h00, et 2 un vol de départ, le lendemain matin, planifié avant 07h00. Sur 61 mouvements à l'arrivée (sur une période de 7 jours) et au départ, 34 atterrissages ont lieu après 22h00 et 14 décollages avant 07h00.

34. Les *hubs* desservis par les vols en question sont Amsterdam, Londres Heathrow, Francfort, Munich, Zurich et Bruxelles. Le comptage des passagers a permis de constater que plus des deux tiers de ceux qui décollent de Genève avec le premier vol du matin rejoignent ensuite une destination long courrier.
35. Quotidiennement, 20 atterrissages sont prévus après 22h00. Sur ces 20 mouvements, 5 correspondent à des vols de compagnies classiques en provenance de *hubs* européens, respectivement de Zurich. Deux décollages seulement étaient prévus après 22h00 en hiver 2009 - 2010 : encore faut-il préciser qu'il ne s'agit pas de vols quotidiens, mais hebdomadaires.
36. En tout, 105 mouvements sont planifiés par semaine entre 22h00 et 24h00. 34 d'entre eux, soit un tiers des mouvements nocturnes planifiés, sont de nature *hub and spoke*. Dans tous ces cas, les avions stationnent à Genève pour être prêts à alimenter les *hubs* dès le lendemain matin.
37. Le matin, sur les 14 vols planifiés entre 06h00 et 07h00 (certains une seule fois par semaine), seuls deux nourrissent des *hubs*, à savoir Zurich et Bruxelles. Les autres vols mentionnés sont planifiés entre 07h00 et 08h00. Il n'en demeure pas moins que sur 47 mouvements planifiés par semaine entre 06h00 et 07h00, 14, soit 30% des mouvements, sont de nature *hub and spoke*.
38. Pour analyser l'incidence d'une restriction des horaires d'opération, il faut garder à l'esprit que la suppression d'un vol du soir en provenance d'un *hub* empêche la compagnie aérienne de positionner un appareil à Genève et donc d'alimenter à temps un *hub* le lendemain matin. Or, si l'on supprime le premier vol d'alimentation du matin, il en résulte des conséquences particulièrement pénalisantes pour les utilisateurs. Sur la période concernée par le comptage, seuls 17% des passagers transitant par Francfort et 16% des passagers transitant par Heathrow seraient parvenus sans décalage de temps à leur destination. 42% des passagers transitant par Francfort et 61% des passagers transitant par Heathrow auraient

connu un décalage pouvant aller jusqu'à 8 heures, tandis que 41% des passagers transitant par Francfort et 23% des passagers transitant par Heathrow auraient connu un décalage supérieur à 8 heures, avec pour conséquence d'étendre le voyage sur deux jours. Il est intéressant de noter que sur la période concernée, les passagers provenant de Genève ont utilisé la totalité des possibilités offertes par les deux *hubs* en question, à savoir qu'à chaque fois, un passager au moins s'est rendu dans l'une des 69 destinations long-courrier proposées par Francfort, respectivement l'une des 57 destinations long-courrier proposées par Heathrow pendant les tranches horaires concernées.

39. A noter que si les grands *hubs* comme Francfort et Heathrow offrent des possibilités de rattrapage en cours de journée, il n'en va pas de même de Bruxelles, Madrid ou Munich, pour lesquels ne pas prendre la première connexion du matin équivaut à devoir attendre le lendemain.

40. En conclusion de cette étude complémentaire, l'AIG ne peut que confirmer l'appréciation de SH&E, respectivement sa propre analyse : en empêchant la planification d'atterrissages à partir de 22h00 ou celle de décollages jusqu'à 07h00 ou 08h00, on ne se contenterait pas de provoquer une réorganisation des mouvements, sous la forme d'un simple report sur les heures précédentes, respectivement suivantes. Au contraire, la diminution des heures d'ouverture de l'aéroport entraînerait une détérioration massive des connexions de Genève sur le monde entier. A la différence de Zurich, qui reste encore un *hub* et peut par conséquent se permettre de fermer plus tôt le soir, la Suisse romande et la région lémanique transfrontalière ne peuvent pas se permettre une réduction des horaires d'exploitation de l'aéroport de Genève, au détriment de la desserte aérienne actuelle et future.

b. EasyJet

41. Il convient encore d'analyser le cas particulier d'easyJet, dont les avions ne rejoignent pas des *hubs*, mais desservent depuis Genève des destinations de point à point. A toutes fins

utiles. on rappellera qu'après la disparition de Swissair, easyJet a repris avec succès un grand nombre de liaisons à partir de Genève. En 2009, easyJet pesait 35.1% du trafic aérien genevois. Comme pour les compagnies *hub and spoke*, l'AIG a voulu compléter les réflexions de SH&E en relation avec easyJet. Il a également consigné ces constats dans une note.

(Pièce n° 13)

42. Sans surprise, le modèle d'affaire *low cost* suppose une attention soutenue à la rentabilité des moyens mis en œuvre. Pour easyJet, un avion doit opérer 12 heures par jour (addition des déplacements de position à position). Eu égard à la situation géographique de Genève, cela suppose 4 rotations par jour, soit par hypothèse 8 déplacements d'1 heure 30. Ces déplacements sont entrecoupés d'escales réduites au minimum, soit 30 minutes par escale, le tout prenant place de 06h00 à 24h00. Une rotation plus longue peut remplacer plusieurs rotations courtes.
43. A Genève, easyJet dispose d'aujourd'hui de 10 avions basés, auxquels s'ajoute un aéronef de réserve. A chacun des avions est associé une trentaine de collaborateurs (voir aussi Tableau 14.5, en page 105 rapport SH&E). Les avions basés à Genève occasionnent des coûts d'exploitation élevés. Il n'empêche que pour easyJet, Genève est une base en l'état rentable.
44. Cependant, réduire l'horaire d'exploitation de l'AIG ne serait-ce que d'une heure aurait pour conséquence d'empêcher easyJet de mettre en œuvre ses 4 rotations quotidiennes. Même si aucun atterrissage n'est planifié au-delà de 22h30, la fréquence des rotations a pour conséquence que les aléas opérationnels des aéroports génèrent des retards. EasyJet planifie ses horaires en conservant une marge d'une heure à une heure et demie en fin de journée pour absorber les retards accumulés au cours de la journée. Si easyJet ne pouvait plus compter sur cette marge de réserve, elle ne pourrait plus planifier 4 rotations et les avions basés à Genève ne répondraient plus aux exigences de rentabilité qu'exige le modèle d'affaires d'une compagnie *low cost*.

45. L'AIG produit un document édité par easyJet, qui montre à quel point cette compagnie est sensible à la problématique des heures d'exploitation des aéroports. Ce document est intitulé « *Night curfew effect & Choice of airport* », soit « *Effet du couvre-feu nocturne et choix de l'aéroport* ». On constate que l'entrée en vigueur de *night restriction* est susceptible d'affecter la productivité des aéronefs et la productivité du personnel navigant. Dans un cas comme dans l'autre, les restrictions nocturnes sont susceptibles de faire passer la rentabilité au dessous d'un seuil critique.

(Pièce n° 14)

46. Le rapport SH&E a insisté sur les conséquences pour easyJet d'une réduction des horaires d'ouverture de l'aéroport, en insistant sur l'importance de disposer d'un horaire permettant l'exécution de 4 rotations quotidiennes. SH&E a également insisté sur les conséquences économiques directes qui résulteraient de la décision d'easyJet de réduire le nombre de ses avions basés, respectivement de fermer sa base. A noter que ces conséquences financières seraient accompagnées de la baisse de la qualité de la desserte, Genève n'étant plus desservie que par les bases easyJet et n'étant plus reliée aux aéroports qui constituent aujourd'hui des destinations desservies depuis la base genevoise.

47. Il convient de relever que le risque d'une réduction, voire d'une suppression, de la base d'easyJet ne doit pas être considéré comme purement théorique. On en veut pour preuve le sort qu'easyJet a réservé à sa base de Dortmund. Sur cet aéroport, le couvre-feu s'étend de 22h00 à 06h00. EasyJet a fermé sa base en 2008. Son communiqué de presse, cité par le journal *Ruhr Nachrichten*, invoquait la limitation des horaires d'exploitation de l'aéroport, sans exemple parmi les autres bases d'easyJet. Dans ces conditions, poursuivait easyJet, une utilisation économique des avions stationnés à Dortmund était totalement impossible.

(Pièce n° 15)

48. Pour l'AIG, l'exemple de Dortmund donne à réfléchir. Le rapport SH&E (qui ne disposait pas des informations relatives à Dortmund), notait que l'extension d'une heure du couvre-feu matinal ou vespéral ferait de Genève l'aéroport le plus restrictif de tous les aéroports

hébergeant actuellement des avions et des équipages d'easyJet (rapport SH&E, page 29). L'exemple de Dortmund montre que cela entraînerait nécessairement des conséquences néfastes. S'agissant d'une compagnie aérienne qui a généré 35.1% du trafic aérien à Genève en 2009, il est évident que l'AIG ne peut pas se permettre de voir easyJet fermer la base de Genève.

49. Une dernière précision est importante à cet égard. La situation doit être appréciée non seulement par rapport à la desserte actuelle de la région franco-valdo-genevoise, mais aussi en considération du développement futur de cette desserte. Ce ne sont pas seulement les liaisons actuellement offertes aux passagers de la région qui seraient mises en péril par la réduction de l'horaire d'exploitation, mais aussi la flexibilité dont l'aéroport a impérativement besoin pour répondre à la demande de demain.

c. Conclusion intermédiaire

50. La CRINEN a demandé à l'AIG d'examiner la faisabilité d'un plafonnement (contingentement) des vols nocturnes, respectivement celle d'une extension du couvre-feu. A la vérité, ces deux variantes, qui correspondent aux chiffres 3 et 4 du dispositif de la décision de la CRINEN, se confondent dans les faits, du moins pour ce qui concerne les tranches 22h00/23h00 et 23h00/24h00. En effet, l'EMPA étant parvenu à la conclusion que le respect des VLI supposait une division par 10 du nombre des mouvements nocturnes, un contingentement équivaut dans les faits à une extension du couvre-feu.
51. La CRINEN souhaitait que l'AIG envisage ces mesures sous l'angle de leur faisabilité et leur coût pour l'AIG, pour les compagnies aériennes et pour l'économie genevoise. Le rapport SH&E avec beaucoup de prudence, a tenté d'évaluer les coûts monétaires liés aux diverses mesures proposées. Le mandataire, avec encore plus de prudence, a estimé qu'il n'était pas possible d'évaluer les coûts indirects pour les compagnies aériennes, et encore moins les coûts induits et les coûts catalytiques, soit ceux qui concernent l'économie en général. Il appartiendra donc à l'OFAC, dans le cadre de sa pesée des intérêts, d'évaluer ces coûts.

52. Que peut-on, à ce stade, dire de ces coûts ? Pour les grandes compagnies classiques, le coût serait vraisemblablement supportable, encore que les compagnies classiques suivent aussi la rentabilité de chaque ligne sur chacun des aéroports où elles opèrent. Pour easyJet, la rentabilité des avions basés à Genève serait compromise, poussant la compagnie à réduire massivement sa base ou à la supprimer. Il est inutile de dire que l'AIG n'est pas en mesure de chiffrer en termes monétaires la perte pour easyJet, qui relève du secret des affaires. En revanche, l'AIG est en mesure, on l'a vu, de faire la démonstration que la présence d'une base représentant le 35.1% du trafic 2009 à Genève serait compromise par une diminution des horaires d'exploitation.
53. Quant à l'impact sur l'économie régionale, il serait très dévastateur, tant en raison de la perte des connections avec les *hubs* qu'en raison de la disparition de la base d'easyJet. A toutes fins utiles, on rappellera qu'il ne s'agit pas seulement de l'économie du canton de Genève, mais de celle de toute une région, aussi bien du côté suisse que du côté français. Du côté suisse, la ligne de partage entre les aéroports de Genève et Zurich a pour conséquence que la quasi-totalité de la Suisse romande dépend de l'aéroport de Genève. Une diminution massive de l'offre à Genève porterait un grand préjudice aux affaires et au développement des entreprises de toute la région.
54. A cet égard, on rappellera que les passagers et les marchandises qui transitent par l'aéroport de Genève proviennent ou se rendent, respectivement sont livrées, le long de tout l'arc lémanique, ainsi que dans les autres cantons de Suisse romande, dans les départements de l'Ain, de la Haute-Savoie et de la Savoie en France voisine, ainsi que dans la vallée d'Aoste en Italie. Le développement récent et futur de ces régions dans les différents secteurs de l'économie est exceptionnel. Le rapport SH&E dresse sommairement le portrait de l'économie genevoise (Chapitre 5.1). L'AIG soumet en complément une carte publiée par le périodique L'HEBDO n° 9 (semaine du 4 mars 2010) qui dresse un panorama des entreprises de biotechnologie et de technologie médicale du bassin lémanique. L'excellence de la desserte de l'aéroport de Genève est un facteur de la prospérité de la

région essentiel à son développement futur. Les enjeux d'une éventuelle modification des horaires d'exploitation de l'aéroport, qui aurait pour conséquence (directe ou indirecte) une détérioration massive de cette desserte actuelle et future de la plateforme, bien que difficilement mesurables, seraient néanmoins très conséquents.

(Pièce n° 16)

D. Prise de position de l'OFEV

a. *Considérations générales*

55. L'OFEV n'est pas avare en critiques envers les rapports de l'EMPA et de SH&E. Rien, ou à peu près, ne trouve grâce à ses yeux. De manière générale, ce qui frappe, c'est que l'OFEV a calqué sur le dossier sa vision de la lutte contre le bruit, en omettant le contexte imposé par la décision de la CRINEN. De ce fait, l'OFEV procède comme s'il s'agissait d'appliquer scolairement la méthode qu'il a lui-même décrite pour le trafic routier dans le cahier de l'environnement n° 301 (« Caractère économiquement supportable et proportionnalité des mesures de protection contre le bruit »).
56. Or, dans ce document, les limites de la méthode sont clairement posées : « *Les études empiriques sur lesquelles s'appuie la méthode hédoniste portent sur le bruit du trafic routier dans les zones résidentielles d'agglomérations* ». En revanche, pour les zones non-résidentielles et les autres genres de bruit (par exemple le bruit du trafic aérien), les résultats de ces études doivent être extrapolés (Cahier de l'environnement n° 301, Partie I, chiffre 6.3.3, page 45 *in fine*). Et l'OFEV concède que si les détails pour l'application de la théorie hédoniste de formation des prix au bruit du trafic routier ont été définis, « *pour le cas spécifique du bruit aérien dans les tranches horaires nocturnes et matinales concernées par la décision de la CRINEN par contre, les facteurs de loyer correspondants ne sont pas déterminés* » (Prise de position de l'OFEV, page 2).

57. L'OFEV indique que « *l'approche hédoniste livre néanmoins une base de dimensionnement des bénéfiques reconnues, permettant une appréciation uniforme des divers scénarios analysés* ». Or, la méthode hédoniste indique la variation du prix de loyer en % par 1 dB(A) de variation du niveau sonore perçu et livre ainsi comme résultat la perte de valeur d'un bien immobilier en fonction de son exposition au bruit (Prise de position de l'OFEV, page 2). En outre, pour le cas spécifique du bruit aérien, dans les tranches horaires nocturnes et matinales concernées par la décision de la CRINEN, les éléments pour l'application de la théorie hédoniste n'ont pas été définis. Enfin, l'impact des mesures étudiées sur les loyers constitue un bénéfice indirect qu'il ne serait pas correct de mettre en balance avec les coûts directs seuls pris en considération. Par conséquent, la méthode hédoniste recommandée n'est en vérité d'aucun secours pour l'étude des scénarios demandés par la CRINEN.
58. On ajoutera au passage, sur ce point, que la méthode hédoniste se fonde sur l'incidence des mesures de protection contre le bruit sur la valeur des biens immobiliers. Or, l'AIG a dédommagé les propriétaires lésés par le bruit, sur la base d'une perte de valeur moyenne de leur bien de 30%. On voit mal qu'il faille jeter aujourd'hui dans la balance l'intérêt de ces mêmes propriétaires à voir leur bien reprendre de la valeur. Ce serait comptabiliser deux fois la perte subie.
59. L'OFEV reproche en outre le choix d'une valeur fixe de 60 dB(A) pour dimensionner la population touchée par une charge sonore excessive. Comme déjà indiqué ci-dessus, les périodes horaires indiquées dans la décision de la CRINEN sortant du cadre normatif de l'OPB, les experts ont précisément choisi une valeur limite moyenne de 60 dB(A), ainsi que l'indice HSD, afin de pouvoir comparer des scénarios entre eux, à cheval sur la période diurne et la période nocturne, par tranches horaires d'une heure. En outre, on relèvera que dans ses propres calculs, l'EMPA a tenu compte de toute la population habitant à l'intérieur de l'enveloppante des VLI de chacun des degrés de sensibilité au bruit (rapport EMPA, page 20). Pour le DS II, cela signifie qu'il a été tenu compte des différentes VLI, soit 60 dB(A) de 06h00 à 22h00, 55 dB(A) de 22h00 à 23h00 et 50 dB(A) de 23h00 à 24h00 et de 05h00 à 06h00.

60. Ce qui aurait été critiquable, c'est le choix d'une valeur arbitraire, comme le sont les 55 dB(A) prônés par l'OFEV. A lire le Cahier de l'environnement n° 301, on comprend que pour les installations existantes, l'OFEV considère que le bruit génère un coût à un niveau inférieur de 5 dB(A) aux VLI. L'AIG n'a pas d'avis sur la question, mais il constate que le critère recommandé par l'OFEV est sans rapport avec les exigences de la CRINEN. Cette dernière souhaitait en effet connaître le coût du respect des VLI, et non les avantages en termes d'économie publique d'une baisse de la charge de bruit à un niveau inférieur de 5 dB(A) aux VLI. La critique de l'OFEV, et la proposition qui l'accompagne, sont donc inappropriées.
61. L'EMPA a eu par ailleurs recours à un deuxième critère, au côté de celui des personnes soumises à une charge sonore dépassant les VLI, celui du nombre des personnes hautement dérangées dans leur sommeil (HSD). L'OFEV affirme que l'OPB ne permet l'utilisation de ce critère que pour procéder à des comparaisons dans la même tranche horaire, en comparant par exemple 2 heures de la période de jour. Il ne serait pas possible d'utiliser ce critère pour comparer une heure de nuit et une heure de jour, référence étant faite à cet égard à la tranche 06h00 – 07h00 ou 07h00 – 08h00 les samedis et dimanches. Comme déjà indiqué ci-dessus, les périodes horaires indiquées dans la décision de la CRINEN sortant du cadre normatif de l'OPB, les experts ont précisément considéré l'indice HSD, aux côtés de la valeur limite de 60 dB(A), pour pouvoir comparer des scénarios entre eux, à cheval sur la période diurne et la période nocturne, par tranches horaires d'une heure. A vrai dire, la solution la plus simple aurait consisté à observer qu'à la rigueur du texte de l'OPB, à partir de 06h00 on a à faire à des heures de jour, pour lesquelles toute limitation particulière de l'exploitation est sans justification, le législateur ayant estimé qu'il n'y avait pas lieu de protéger particulièrement le sommeil du matin.
62. Pour le surplus, les critiques de l'OFEV, même si elles ont été mûries pendant une année et demie, manquent singulièrement de consistance. Alors même qu'un expert indépendant a analysé les coûts des diverses mesures pour l'AIG, l'OFEV critique de manière toute

générale leur évaluation. Tout au plus l'OFEV admet-il qu'il n'est pas possible de quantifier monétairement le gain de calme rejoignant en cela les conclusions de SH&E.

63. Cela étant, l'AIG conteste catégoriquement les estimations non étayées que l'OFEV propose en note 15 de sa prise de position. Sur la base de chiffres de son cru, tirés de nulle part, l'OFEV parvient à la conclusion que les coûts d'un couvre-feu avancé à 23h00 seraient particulièrement modestes « *en termes d'économie publique* ». Or, non seulement les fondements des chiffres utilisés ne sont pas révélés, mais évoquer une analyse en termes d'économie publique qui ne se fonde que sur les seuls coûts directs ne reflète pas la réalité. Pour évaluer les coûts en termes d'économie publique, il faut tenir compte de l'incidence du couvre-feu en termes d'exploitation, ce qui aboutit à un résultat opposé, le coût étant exorbitant.
64. A titre de comparaison, on observera que dans l'étude de l'OFEV déjà mentionnée intitulée « Assainissement du bruit routier : situation et perspectives, décembre 2006, Office fédéral de l'environnement », il apparaît que les travaux réalisés au moment de la publication du rapport représentaient un investissement de CHF 1'100 millions pour protéger 170'000 personnes, soit un coût de CHF 6'470.- par personne. Les travaux une fois terminés en 2018 auront coûté environ CHF 4'000 millions pour protéger 812'000 personnes, soit un coût de CHF 4'926.- par personne. La figure 11 en page 31 du rapport cité indique le « *coût nécessaire pour abaisser de 1 dB(A) l'exposition au bruit d'une personne, selon le type de mesure* ». Ce montant s'élève pour la mesure la plus coûteuse à environ CHF 2'500.- par personne et par dB(A). Le coût par personne des mesures du programme d'assainissement du bruit routier apparaît ainsi comme nettement moindre que le coût économique moyen par personne des mesures de réduction du bruit calculé par SH&E, qui figurent dans le Tableau 15.1 en page 109 de son rapport.
65. Pour le reste, les éléments soulevés par l'OFEV seront analysés dans le cadre des propositions sur lesquelles les parties sont amenées à se prononcer.

b. *Analyse des propositions*

66. L'OFEV formule 4 propositions. L'AIG prend position comme suit :

- Proposition n° 1 – Pesée des intérêts

67. La première proposition commence par l'expression d'un avis, en ce sens que l'OFEV réitère l'affirmation selon laquelle à ses yeux, l'analyse des coûts proposée par l'AIG ne permettrait pas une pesée des intérêts fondée. Pour le surplus, l'OFEV constate que les effets positifs des mesures envisagées ne peuvent pas être quantifiés en termes monétaires, et il propose à l'autorité de décision de procéder à une pesée des intérêts entre les « *gains qualitatifs de la santé* » d'une part, et les conséquences financières et opérationnelles des mesures, d'autre part.
68. L'AIG a d'ores et déjà présenté sa position face à certaines critiques de l'OFEV. Il est cela dit parfaitement vrai que le rapport SH&E se concentre sur les coûts directs des mesures pour l'AIG (recettes des redevances) et pour les entreprises de services aériens. Pour les raisons évoquées plus haut, les effets sur les compagnies aériennes ne peuvent être évalués qu'en termes non monétaires, c'est-à-dire par référence à la réduction de l'offre qui résulterait des mesures envisagées. Quant aux effets sur l'agglomération genevoise, pour reprendre l'expression de l'OFEV, ils peuvent être décrits en termes généraux, mais leur quantification monétaire supposerait la mise en œuvre de moyens qui excèdent largement le cadre fixé par la CRINEN, dont on rappellera encore une fois qu'elle n'a pas appelé l'AIG à recourir à des experts.
69. S'agissant de la détermination des bénéfices, l'AIG prend note de l'impossibilité de les quantifier sur le plan monétaire. Cette conclusion rejoint celle de SH&E. L'AIG n'a pas davantage d'objection à l'indication selon laquelle ces bénéfices peuvent être quantifiés en fonction du nombre des personnes dont l'exposition au bruit serait allégée. En revanche, par référence aux indications fournies par ailleurs par l'OFEV dans sa prise de position, l'AIG

s'oppose catégoriquement à ce que le nombre des personnes concernées soit déterminé par le biais de la méthode hédoniste, dont il a déjà été souligné qu'elle était particulièrement inappropriée pour évaluer les effets sur la santé, s'agissant d'une méthode fondée sur la valeur des biens immobiliers. En outre, les pertes de valeur immobilière liées à l'exploitation de l'aéroport de Genève ont d'ores et déjà été indemnisées, si bien qu'une méthode qui les prendrait en compte reviendrait à comptabiliser deux fois le même dommage.

70. Au final, il reste la nécessité pour l'autorité de procéder à une pesée des intérêts. L'AIG estime avoir rempli en conscience la mission qui lui a été dévolue à cet égard par la CRINEN, en ce qu'il a mis en évidence, aussi bien dans le rapport SH&E que dans ses prises de position écrites, les conséquences dramatiques qui résulteraient tant d'une extension du couvre-feu que d'un plafonnement des mouvements nocturnes divisant par 10 leur nombre actuel. En détériorant fortement les liaisons de l'aéroport de Genève avec les *hubs* européens et avec Zurich, d'une part, et en provoquant une réduction drastique, voire la fermeture de la base d'easyJet, les mesures envisagées auraient un coût économique et social prohibitif.
71. L'AIG n'ignore pas que le droit fédéral forme un tout, et que, pour reprendre la formule de la CRINEN, l'exploitant d'un aéroport ne peut invoquer l'OSIA pour ne pas examiner les mesures de limitation des nuisances (décision CRINEN, page 70. Il n'en demeure pas moins que la pesée des intérêts à laquelle devra procéder l'autorité ne peut faire abstraction du cadre posé par l'article 39a OSIA. Cette disposition, qui porte sur les aéroports de Genève et Zurich, autorise exclusivement les décollages jusqu'à 24h00, pour autant que les avions ne dépassent pas un niveau de bruit donné, et autorise tout aussi expressément les atterrissages jusqu'à 24h00 et dès 05h00. L'article 39a, alinéa 3 OSIA précise en outre que les avions qui ont un retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à 00h30 au plus tard.
72. Pour l'AIG, l'article 39a OSIA concrétise les allègements prévus par l'article 14 OPB. Or, on rappellera que ces allègements permettent aux installations publiques ou concessionnaires

de dépasser non seulement les VLI, mais même les valeurs d'alarme. Dans le cas d'espèce, la décision du 31 mai 2001 par laquelle l'OFAC a approuvé le règlement d'exploitation prévoyait expressément l'octroi d'allègements au chiffre 3.3 de son dispositif, lequel n'a pas été remis en cause par la décision sur recours de la CRINEN et est par conséquent entré en force. Par conséquent, l'aéroport de Genève est légalement autorisé à dépasser les valeurs limites d'exposition, y compris les valeurs d'alarme, si bien que le respect des VLI, s'il est certes souhaitable, n'est pas un impératif auquel l'autorité serait fondée à sacrifier le bon fonctionnement de l'installation. L'AIG estime dès lors la marge de manœuvre de l'autorité pour s'écarter de l'article 39a OSIA est extrêmement limitée. Compte tenu des conséquences dramatiques qui résulteraient d'une mise en œuvre des mesures envisagées, la marge de manœuvre en question est largement insuffisante pour permettre à l'autorité d'entrer en matière.

73. Cette marge de manœuvre est d'autant plus étroite que l'autorité se doit de respecter les objectifs fixés par le Conseil fédéral dans le Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004 (FF 2005 1655). Dans ce rapport, le Conseil fédéral a souligné que sous réserve d'exceptions spécifiques, les aéroports nationaux devaient avoir non seulement la possibilité de poursuivre leur activité, mais également celle de se développer pour répondre à la demande (FF 2005 1714). Pour l'AIG, l'évolution attendue de la demande, telle qu'elle figure dans les prévisions pour 2015 élaborées en 2004 par l'Institut du transport aérien (ITA), ne pourra être absorbée – compte tenu d'une piste unique – que par l'exploitation intégrale des possibilités d'exploitation prévues par l'article 39a OSIA.

- Proposition n° 2 – Mesures alternatives

74. L'OFEV propose que l'opportunité des mesures actuellement en place soit vérifiée, respectivement que ces mesures soient complétées par d'autres, et notamment par la mise à jour de la classification des aéronefs en classes de bruit. Comme il a eu l'occasion de l'expliquer dans ses observations du 5 octobre 2007, l'AIG est prêt à poursuivre sans relâche ses efforts de réduction des émissions sonores. On rappellera à cet égard que la décision

par laquelle l'OFAC a approuvé le 31 mai 2001 le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève qualifie ce dernier d'installation existante pour autant que la charge de bruit liée à son exploitation n'augmente pas deux années consécutives de plus de 1 dB(A) en regard de la charge de bruit de l'année 2000. Eu égard aux conséquences liées à la qualification d'installation notablement modifiée qui résulterait d'un dépassement de cette limite, l'AIG a tout intérêt à contenir autant que possible les émissions sonores liées à son exploitation. On ne soulignera jamais assez qu'en raison du régime mis en place par l'OPB (Leq d'une heure pour les deux premières heures de la nuit), l'AIG a tout intérêt à contenir les nuisances sonores nocturnes.

75. S'agissant plus particulièrement de la classification des aéronefs aux fins de la perception de la redevance bruit, plusieurs points sont à préciser. Le premier, c'est la confirmation que les avions les moins bruyants, ceux de la classe 5, occupent aujourd'hui une place prépondérante, tant dans le trafic total que dans le trafic nocturne. En 2000, ces avions représentaient 83.4% du trafic total. Ils sont passés à 90.7% en 2005 pour atteindre 93.6% en 2009.
76. La nuit, la proportion des avions de la classe 5 a progressé plus fortement encore depuis 2000. De 65.1% en 2000, elle est passée à 85.1% en 2005 pour atteindre 91.1% en 2009.
77. Comme l'AIG a eu l'occasion de l'indiquer notamment dans ses observations du 5 octobre 2007, des réflexions sont en cours en vue d'une actualisation de la classification des avions dans les 5 classes de bruit. La proportion massive d'avions de catégorie 5 résultant des progrès de la technique a pour conséquence que les mesures qui sont modulées en fonction de cette classification perdent, sous cet angle, de leur efficacité. La difficulté, c'est que les possibilités de progrès techniques en matière de réduction du bruit des aéronefs ne sont pas illimitées. L'Airbus A319, qui domine largement le trafic aérien à Genève, puisqu'il y représente près du quart des mouvements, a été introduit il y a une quinzaine d'années. Il est toujours classé en catégorie 5, parce qu'il n'existe pas, aujourd'hui, d'alternative moins bruyante. L'AIG a établi une note à ce sujet.

78. Il en résulte que les modèles de nouvelle classification des aéronefs, s'ils étaient appliqués sans discrimination, aboutiraient à une augmentation massive des redevances, sans progrès concret pour les riverains, puisque les compagnies aériennes ne seraient pas en mesure de substituer à leur flotte actuelle des appareils moins bruyants. Ce paradoxe a été largement exposé à la Commission consultative lors d'une séance en date du 8 mars 2010.

79. L'AIG reste toutefois convaincu qu'une révision de la classification est nécessaire. Compte tenu des objectifs poursuivis et du résultat de la modélisation d'une actualisation des classes de bruit en application de la méthodologie existante (augmentation très conséquente des recettes et, par conséquent, des montants à payer par les compagnies), ainsi que de l'absence à moyen terme d'une améliorations qualitative marquée des aéronefs de 150 sièges, les aéroports suisses poursuivent leur travaux en vue de présenter une solution commune et acceptable pour tous les aéroports suisses, aussi bien du point de vue des riverains (maintien de l'effet incitatif, respectivement dissuasif pour les avions bruyants) que pour les compagnies aériennes et les aéroports (maintien du *cost relationship* et neutralité des recettes prises globalement).

- Proposition n° 3 – Les vols retardés

80. L'OFEV souhaite que la problématique des vols retardés fasse l'objet d'investigations. Dans les considérants de sa décision, elle regrette que le rapport SH&E « *ne discute pas ce point critique et ne propose pas de solution à l'intention du règlement d'exploitation* ».

81. En premier lieu, il convient de procéder à une distinction. Lorsqu'un aéronef commercial retardé se présente à l'atterrissage entre 22h00 et 24h00, il est admis sans autre. Au décollage, un tel aéronef retardé ne pourra librement décoller pendant la même plage

horaire que si ses émissions sonores ne dépassent pas un niveau déterminé. Dans tous les autres cas (aviation privée générale, autres heures de nuit, etc.), l'atterrissage ou le décollage devra faire l'objet d'une approbation des services aéroportuaires, de la direction de l'AIG ou encore de l'OFAC, en fonction de la nature du cas. L'AIG produit un tableau récapitulant les compétences décisionnelles en la matière.

(Pièce n° 19)

82. Dans la très grande majorité des cas visés par l'OFEV (arrivée d'avions en retards sur l'horaire pendant les deux premières heures de nuit), il n'existe guère de marge de manœuvre pour un aéroport qui souhaiterait, par hypothèse, inciter au respect des horaires. Pendant les heures d'exploitation, un avion qui se présente a le droit d'atterrir, même s'il le fait en retard sur son horaire.
83. En outre, comme on a eu l'occasion de l'indiquer en relation avec l'analyse des besoins d'easyJet, les compagnies qui, à son instar, pratiquent des rotations rapides, sont susceptibles de voir un certain nombre de vols prendre du retard au cours de la journée, sans pouvoir maîtriser toutes les causes de ces retards. Par conséquent, il leur est indispensable de disposer d'une marge de manœuvre leur permettant de ramener leurs avions à la base en fin de journée, le cas échéant avec retard. En ce sens, une arrivée retardée d'un vol easyJet pendant les heures d'exploitation légales ne doit pas être considérée comme un manquement qui devrait être réprimé, mais comme la conséquence normale d'un modèle d'exploitation fondée sur une utilisation intensive du matériel aérien.
84. Cela étant, il convient de rappeler deux choses. Premièrement, les causes des retards sont multiples (causes techniques, retards accumulés dans les séquences de dégivrage l'hiver, retards pris au cours des rotations sur d'autres plateformes, retards en raison des régulations des services de la navigation aérienne sur l'aéroport de départ, en route ou dans les secteurs d'approche de l'aéroport de destination, etc.) et très difficiles à identifier de manière distincte. Deuxièmement, il ne fait pas de doute que tous les acteurs du transport aérien (compagnies aériennes, services de la navigation aérienne et aéroport) prennent en

permanence des mesures afin d'éviter des retards au cours de la journée et, par voie de conséquence, le prolongement des opérations en soirée. Ces mesures sont aussi bien techniques qu'organisationnelles.

85. Par exemple, dans la planification des slots, des « creux » sont aménagés après les heures de pointe, précisément afin de permettre de rattraper les retards. La coordination au niveau des opérations est sans cesse améliorée. Au niveau technique enfin, des programmes de maintenance préventive et un service de piquet 24 heures sur 24 ont pour but de prévenir et remédier le plus vite possible aux défaillances des installations et systèmes. Enfin, les retards engendrent des coûts, aussi bien pour les compagnies (frais, indemnités éventuelles aux passagers) que pour les agents d'assistance (nombre accru d'heures de travail, pénalités dans leurs contrats avec les compagnies). Toutes ces mesures et conséquences contribuent de manière substantielle à limiter les retards en soirée. Il faut le garder à l'esprit.

- Proposition n° 4 – Routes KONIL

86. Comme l'AIG a eu l'occasion de l'indiquer dans ses observations du 5 octobre 2007, il ne s'oppose pas à la suppression des routes KONIL avec virage à droite à partir de 22h00.

E. Conclusion

87. L'AIG estime avoir répondu au mieux aux exigences de la CRINEN. Il l'a fait sans se borner à réaliser une étude purement interne, mais en ayant recours à des spécialistes dans les domaines concernés, à savoir la mesure du bruit aérien et dans l'expertise du transport aérien.

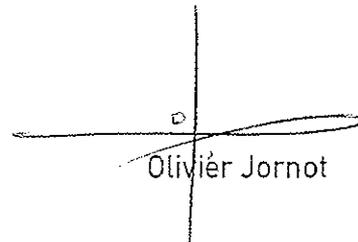
88. Sur un plan méthodologique, critiquer les rapports produits est aisé, et cela d'autant plus qu'aucun cahier des charges n'a été mis à disposition de l'AIG, qui a dû définir lui-même, avec l'aide de ses mandataires, comment donner suite aux demandes de la CRINEN. Des

améliorations sont certes possibles, mais en l'occurrence, l'OFEV ne fournit pas de méthode de substitution adéquate, la méthode hédoniste évoquée dans sa prise de position n'entrant pas en ligne de compte en l'espèce.

89. S'agissant des trois mesures envisagées par la CRINEN, la suppression des routes KONIL avec virage à droite à partir de 22h00 n'est pas contestée par l'AIG. Dans les deux autres cas (extension du couvre-feu et plafonnement du nombre des mouvements), il reviendra à l'OFAC de procéder à une pesée des intérêts. L'AIG estime avoir fait son possible pour mettre à disposition les moyens permettant de procéder utilement à cette pesée des intérêts.
90. Ces moyens sont mentionnés dans les rapports de l'EMPA et de SH&E, mais également dans les observations de l'AIG du 7 octobre 2007 et dans la présente écriture. Il s'agit pour l'essentiel, conformément aux instructions de la CRINEN, d'une analyse des conséquences financières et opérationnelles des mesures envisagées. Compte tenu de la structure d'exploitation de l'aéroport de Genève (*hub and spoke*, respectivement base *focus city*), toute restriction opérationnelle supplémentaire entraînerait une dégradation massive des conditions d'exploitation de l'aéroport, avec :
- une détérioration massive des liaisons sur le monde par l'intermédiaire des *hubs* européen et de Zurich ;
 - une diminution drastique des vols easyJet au départ de Genève, voire la suppression de la base de cette compagnie de Genève.
91. Ces conséquences auraient des effets financiers directs. Le rapport SH&E a tenté de les identifier. Mais comme déjà indiqué, les effets les plus importants sont indirects, difficiles à quantifier mais néanmoins bien réels. Il s'agit des conséquences économiques et sociales pour toute la région desservie par l'aéroport de Genève, c'est-à-dire pour l'ensemble des cantons romands et la région frontalière française correspondante, ainsi que pour la vallée d'Aoste. Ce bassin tout entier perdrait une des conditions cadre de son attractivité actuelle et

future, à savoir la qualité de son interconnexion au réseau aérien mondial, que ce soit par des liaisons avec les principales plateformes d'échange (*hubs*) européennes tôt le matin et en soirée, ou par la desserte directe de nombreuses villes européennes, notamment par easyJet.

92. Il en résulte qu'en dernière analyse, la principale conséquence qu'auraient les restrictions opérationnelles envisagées est de nature politique : c'est le coup qui serait porté aux cantons romands, à leurs habitants et à leurs entreprises. Si la région zurichoise, et de manière globale, la Suisse alémanique, a pu se satisfaire d'un couvre-feu anticipé à 23h00 sur la plateforme de Zurich, le mode différent d'exploitation de l'aéroport de Genève rendrait une telle mesure insupportable. A proprement parler, cette perspective est inenvisageable.
93. L'AIG maintient dès lors ses conclusions. Il demande que son règlement d'exploitation soit définitivement approuvé. Il ne s'opposera cependant pas à ce que la décision de l'OFAC contienne une charge imposant la suppression des routes KONIL avec virage à droite des 22 heures.



Olivier Jornot