

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le **09 DEC. 2019**

Le directeur du transport aérien

Le directeur du transport aérien

à

Monsieur le Sous-préfet de Gex et de Nantua

Nos réf. : **190264** / DTA  
Vos réf. :  
Affaire suivie par : Christophe LE ROY  
christophe.le-roy@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01 58 09 49 88

**Objet** : Prise de position relative au dossier après plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique de l'aéroport de Genève-Cointrin

Par courrier de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en date du 12 septembre 2019, les services de la DGAC ont été sollicités pour vous transmettre une prise de position concernant le dossier après plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève-Cointrin, en vue d'une synthèse des positions françaises à votre niveau. A ce titre, vous trouverez ci-dessous des éléments d'éclairage sur les différents volets de ce dossier suivis de quelques remarques transverses en fin de courrier.

Pour mémoire, le PSIA de Genève avait fait l'objet d'une consultation en 2018 et a désormais été approuvé. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) nous consulte cette fois au sujet d'un dossier complémentaire déposé par l'Aéroport International de Genève (AIG), dénommé « dossier après PSIA », correspondant à un nouveau projet d'aménagement qui comprend trois volets :

1. le projet de construction d'une sortie rapide en piste 04 ;
2. la levée des contraintes affectant l'usage de postes de stationnement ;
3. la modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève en vue de respecter l'exposition au bruit maximum fixée dans la fiche PSIA.

**1. Remarques sur le premier volet : Construction d'une sortie rapide en piste 04**

La construction d'une voie rapide en piste 04 sera le pendant de celle qui existe déjà en piste 22. Permettant de dégager plus rapidement la piste, elle améliorera les conditions de sécurité et de fluidité du trafic. Elle pourra constituer l'un des vecteurs permettant l'augmentation du trafic prévu à long terme, mais ne semble pas devoir faire l'objet d'un avis défavorable au vu du bénéfice qu'elle apporte et des modifications du règlement d'exploitation proposées par ailleurs.

**Copie** : DSAC-CE

Néanmoins, une attention particulière doit être portée sur l'augmentation de trafic à long terme induite par cette nouvelle sortie, ainsi que sur l'augmentation du bruit que pourrait également générer l'utilisation plus importante de l'inversion de poussée et des aérofreins lors d'une sortie par cette voie rapide. Il conviendra notamment de s'assurer de la prise en compte de ces évolutions dans les différentes hypothèses des cartes de bruit qui devront être produites.

## **2. Remarques sur le deuxième volet : levée des contraintes affectant l'usage de postes de stationnement**

Des restrictions opérationnelles avaient été émises par l'OFAC dans les décisions relatives à la création et aux changements apportés à certaines positions avions sur la plateforme. Ces restrictions ont un impact sur l'exploitation aéroportuaire en limitant l'utilisation des positions concernées.

L'usage optimum des postes de stationnement qui est présenté dans ce volet du PSIA ne présente pas directement d'impact sur les nuisances sonores subies par les communes françaises limitrophes de l'aéroport, un avis favorable semble donc justifié.

Il faut préciser tout de même que le dossier fourni une étude sur les « immissions » sonores (à savoir le bruit au sol) résultant de l'exploitation de l'aéroport de Genève à l'horizon 2022. Les conclusions de cette étude menée à l'aide de 767 capteurs sont les suivantes :

- les valeurs limites d'immissions sont complètement respectées pour la période diurne ;
- les valeurs limites d'immissions sont respectées à 95% pour la période nocturne.

La modélisation fournit également des informations sur les impacts sonores pour les riverains de ce niveau de bruit au sol. Parmi les activités les plus impactantes, ressortent le trafic au sol, le bruit des avions aux positions (APU et repoussage, remorquage des avions), le bruit des avions aux points d'attente. Ainsi, si l'on considère les cartes de bruits au sol transmises (Pièce 10), on peut noter que la commune française de Ferney-Voltaire est impactée avec des valeurs comprises entre 50 et 65 dB(A). Il faudrait donc rester vigilant sur les conséquences liées à la levée de ces restrictions pour le bruit au sol, en particulier pour cette commune de Ferney-Voltaire.

## **3. Remarques sur le troisième volet : modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève**

La modification du règlement d'exploitation envisagée consiste à instaurer un système de quotas visant à maîtriser le nombre d'avions après 22h (départs prévus avant 22h mais retardés). Dans ce système des points bruits seront affectés à chaque appareil en fonction de leur certificat acoustique, ce qui encouragera l'usage d'avions moins bruyants. A noter que, conformément au PSIA, la possibilité de planifier des vols entre 22 et 24h, réservée aux avions les moins bruyants, est prévue.

Ce système de quotas viendrait en supplément des mesures déjà mises en place qui restent insuffisantes (modification du partage des créneaux entre 21 et 22h ou limitation des capacités pour l'aviation générale).

Son mode de fonctionnement serait le suivant : des « points bruit » seraient attribués en fonction du certificat de bruit de chaque avion. Le nombre de points à octroyer correspondra au maximum permettant de respecter la plus large courbe de bruit du PSIA, incitant les opérateurs à préférer les avions moins bruyants. Ces derniers seront exclus du système de quotas mais seront pris en compte pour les calculs visant à respecter la courbe de bruit maximale. Une redevance fortement dissuasive est prévue en cas de vols effectués sans quota.

Ce système devra évidemment démontrer son efficacité et pourra si nécessaire être amélioré. Toutefois, il vise clairement à contenir les nuisances sonores dans les limites prévues par le PSIA. Il semble de ce fait pouvoir recueillir un avis favorable de la Direction générale de l'aviation civile.

Ce système sera déployé en deux temps, tout d'abord au travers d'une période de transition basée sur un accord « Gentleman agreement » non contraignant entre compagnies aériennes et l'exploitant, puis sera formalisé à la fin de celle-ci. Néanmoins, il serait intéressant de connaître les modalités d'exécution de la période de transition, ainsi que celles de validation de ce système de quota.

En parallèle, il faudra s'assurer que les montants envisagés pour la redevance prévue pour les compagnies ayant effectué des vols sans quota soient suffisants pour garantir le caractère réellement incitatif du système.

De plus, il peut être regretté que la problématique des atterrissages ne soit pas prise en compte de manière spécifique, même s'ils sont intégrés dans les hypothèses à moyen et long terme du PSIA. Cependant, l'amélioration de la flotte induite par le système de quota entrainera indirectement une réduction de la gêne sonore due aux atterrissages.

Enfin, il faut noter qu'en vertu de de l'article 7 du Chapitre 3 de l'Ordonnance de protection contre le bruit (OPB), Genève Airport sollicite des allègements et la fixation d'un nouveau niveau de bruit admissible du fait que certaines zones autour de l'aéroport continuent d'être exposées à un niveau de bruit supérieur aux valeurs définies dans le PSIA.

Si l'on consulte la carte de bruit du PSIA, cela concerne les communes françaises de Pougny et Ferney-Voltaire qui sont dans les enveloppes dites de sensibilité II (valeur limite de planification de 55 dB) à moyen et long terme. Une attention particulière à l'impact sur ces communes devra donc être portée en cas de mise en œuvre de ces allègements demandés par AIG.

En complément, ce document est l'occasion de demander à AIG ce qui a été effectué suite aux observations du directeur général de l'aviation civile adressées par note à l'OFAC en date du 20 mars 2018 :

- concernant la cartographie et le partage d'information, avec en particulier l'objectif que les cartes stratégiques de bruits (et toutes autres informations relatives à l'évolution du trafic en termes de nuisances sonores) soient transmises au format français, ce qui permettrait notamment d'envisager la révision éventuelle du PEB ;
- concernant l'impact de l'initiative 163 «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève» sur la consultation ;
- concernant les instances transfrontalières de consultation et l'objectif d'une meilleure concertation et communication avec les communes et associations françaises concernées, plus en amont de l'élaboration des projets ;
- et enfin, concernant la restriction de l'utilisation de la procédure dite « KONIL courte » (trajectoire qui survole le pays de Gex à très basse altitude et qui doit être limitée au maximum dans un contexte où l'urbanisation du secteur est croissante). Une analyse de la fermeture de cette route à partir de 22h était notamment prévue suite à la procédure de la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN). La DGAC souhaiterait connaître les conclusions de cette analyse et surtout les suites qui y seront données.

Je reste à votre disposition pour tout élément complémentaire.



Marc BOREL