



**3003 Berne**  
OFEV; KF

POST CH AG

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)  
Section Plan sectoriel et installations  
3003 Berne

Numéro du dossier : BAFU-042.111.14-20/2  
Cas d'affaire : 2019.09.12-001 EIE 14.1 KF  
Votre référence : BAZL-361.21-LSGG/140/3/27 F. Santoni  
**Ittigen, le 9 juillet 2020**

## **Aéroport de Genève: Projet après PSIA, modification du règlement d'exploitation**

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir fait parvenir les documents concernant le projet de construction mentionné ci-dessus et nous prenons position comme suit :

### **1. Projet et procédure**

L'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande de modification de son règlement d'exploitation (RE) visant à mettre en place un système de quotas pour les vols planifiés au départ de Genève avant 22 h, mais décollant après 22 h en raison d'un retard, ainsi qu'à mentionner la possibilité de planifier trois vols long-courriers entre 22 h et 24 h. Cette modification du RE, qui fait suite à l'adoption en 2018 de la fiche du PSIA de Genève, nécessite que de nouvelles courbes de bruit soient adoptées.

La présente demande de modification du RE a été soumise conjointement à la demande d'approbation du projet de sortie rapide de piste 04 et des mesures opérationnelles. À la demande de l'OFAC, nous prenons position séparément sur ces deux objets.

Le projet est soumis à une EIE au sens du chiffre 14.1 de l'annexe de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011). Conformément à l'art. 12, al. 2, OEIE, nous évaluons le rapport d'impact.

Office fédéral de l'environnement OFEV  
Florian Kündig  
3003 Berne  
Emplacement : Worblentalstrasse 68, 3063 Ittigen  
Tél. +41 58 46 245 17, Fax +41 58 46 479 78  
Florian.Kuendig@bafu.admin.ch  
<https://www.bafu.admin.ch>



## 2. Bases d'évaluation

Notre prise de position se fonde sur les documents suivants :

- Dossier « Genève Aéroport : Demande d'approbation de plans et modification du RE, Sortie rapide de piste 04 et mesures opérationnelles », septembre 2019
- Préavis du Conseil d'État du canton de Genève, 11 décembre 2019, y.c. Convention AIG – canton de Genève d'avril 2019 (signée le 22 mai 2019)
- Préavis du Service du développement territorial du canton de Vaud, 21 janvier 2020
- Prise de position de la Région Auvergne-Rhône-Alpes du 3 février 2020, avec en annexe les préavis des collectivités françaises consultées
- Prise de position du Ministère français de la Transition écologique et solidaire, 9 décembre 2019
- Décision de l'OFAC du 18 septembre 2019 concernant le suivi de la décision de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) du 23 mars 2006
- Oppositions reçues par l'OFAC (675 courriers)
- Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), partie conceptuelle, approuvé par le Conseil fédéral le 26 février 2020
- Décision de l'OFAC concernant la reprise de la Procédure de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) I, 18 septembre 2019
- Préavis de l'OFEV relatif au RIE (examen de l'exhaustivité) du 9 juillet 2019
- Fiche PSIA de l'AIG, 14 novembre 2018
- Documentation calculs du bruit PSIA, horizon 2019 EMPA 5214.017347, 1<sup>er</sup> novembre 2017
- Validation du Concept de mesures d'isolation acoustiques MIA, 1<sup>er</sup> septembre 2017
- Protocole de coordination de l'AIG, 12 juillet 2012
- Décision de la CRINEN concernant les vols de nuit et l'aviation légère, 23 mars 2006
- Décision du DETEC d'octroi de la concession fédérale d'exploitation de l'AIG, 31 mai 2001
- Approbation par l'OFAC du Règlement d'exploitation de l'AIG, 31 mai 2001
- Règlement d'exploitation de l'Aéroport International de Genève, 6 avril 2001

## 3. Synthèse

Le trafic aérien de l'AIG conduit au dépassement de l'exposition au bruit aérien de référence approuvée en 2001, et ceci depuis plusieurs années déjà. L'installation doit donc être mise en conformité suite aux nouveaux dépassements des valeurs limites d'immission (VLI) de l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). La fiche PSIA pour l'AIG, approuvée en 2018, définit dans ce contexte une exposition-cadre pour le moyen terme et définit également l'objectif d'une réduction de la charge sonore pour le long terme, respectivement à l'horizon 2030. Le dossier de modification du RE déposé par l'AIG propose une exposition au bruit à moyen terme « 2022 » basée sur l'exposition-cadre PSIA moyen terme. Cette exposition intègre notamment deux mesures visant une optimisation de l'exploitation ainsi qu'une gestion spécifique d'une partie des vols nocturnes visant le respect du cadre PSIA moyen terme.

Nous jugeons les deux mesures techniques et opérationnelles ainsi que les modifications au RE soumises comme utiles et en principe justifiées, sous réserve de charges. Toutefois, le dossier est principalement fondé sur la prémisse du respect de l'exposition PSIA moyen terme. Or, le projet doit être évalué en vertu des exigences de la législation environnementale, l'exposition PSIA moyen terme définissant l'ampleur maximale possible pour l'exposition au bruit aérien à moyen terme. Ainsi, il manque

notamment au dossier une évaluation complète des mesures de limitation des émissions, nécessaire à la pesée des intérêts pour l'octroi d'allègements dû aux nouveaux dépassements des VLI. De ce fait, l'exposition « 2022 », laquelle engendrera de nouveaux dépassements des VLI pour environ 5000 personnes (estimation OFEV) ne peut être approuvée à ce stade comme nouvelle exposition au bruit admissible selon art. 37a OPB. De plus, l'objectif d'une réduction de la charge sonore pour le long terme (exposition PSIA cible « 2030 ») n'est que très marginalement traité dans le dossier. Par conséquent, une série de demandes sont formulées concernant des précisions ou preuves à apporter avant approbation du règlement d'exploitation.

#### **4. Evaluation**

Sauf demande autre ci-après, les mesures prévues dans le dossier des plans (y.c. le Rapport d'impact sur l'environnement [RIE] d'août 2019) doivent être mises en œuvre (art. 10c, al. 1, loi sur la protection de l'environnement [LPE ; RS 814.01]).

##### **4.1 Air & Prévention des accidents majeurs**

Pas de remarque.

##### **4.2 Bruit**

###### **4.2.1 Introduction et compatibilité avec la fiche PSIA**

L'exposition au bruit effective de l'AIG dépasse depuis plusieurs années l'exposition de référence de l'Approbation du règlement d'exploitation de l'OFAC du 31 mai 2001 (exposition sonore de l'année 2000). Cette exposition de référence est considérée comme « immission admissible au sens de l'art. 37a OPB » suite à sa consignation au cadastre du bruit aérien en 2009. Le dépassement de l'exposition de référence a également donné lieu en 2017 de la part de l'OFAC à la validation de la mise à jour du Concept d'insonorisation au périmètre VLI et à une confirmation de l'octroi d'allègements lors de la décision du 31 mai 2001. En raison de nouveaux dépassements des VLI générés hors du périmètre VLI allégé en 2001, l'AIG constitue une installation à assainir modifiée notablement au sens de l'art. 18 LPE en lien avec les art. 8, al. 2, et 10s. OPB. Cette situation a des conséquences sur la fixation des immissions de bruit de sorte que des mesures doivent être entreprises (art. 37a, al. 2, OPB). Ces dépassements des VLI sont en particulier le résultat du développement important des mouvements nocturnes après 22 h, notamment aussi de vols prévus initialement avant 22 h, mais retardés et ainsi décollant après 22 h.

La fiche PSIA pour l'AIG possède la particularité d'exprimer non seulement l'intention de stabiliser l'exposition au bruit à moyen terme, mais également l'objectif d'une réduction sur le long terme. Cette particularité, exprimée par deux courbes de bruit (resp. expositions au bruit) PSIA de taille différente, est le fruit d'une pesée générale des intérêts et d'une appréciation portant sur l'avenir de l'exploitation aéroportuaire et notamment de son impact en termes d'exposition au bruit. L'objectif de réduction sur le long terme s'exprime au travers de l'exposition PSIA cible « 2030 » inscrite en « coordination en cours », plus petite que l'exposition à moyen terme caractérisée par la courbe inscrite en « coordination réglée » annexée à la fiche PSIA, ainsi qu'au travers d'exigences relatives à un système de management du bruit. L'inscription « en cours » signifie qu'elle est retenue comme but visé par les parties impliquées, mais que son état de coordination n'est actuellement pas suffisamment réglé afin d'être déterminante. L'atteinte de l'objectif « 2030 » est par contre un but clairement affiché par le canton de Genève, notamment au travers de sa convention d'objectifs avec l'AIG d'avril 2019 (signée le 22 mai 2019).

La nouvelle partie conceptuelle du PSIA, approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020, souligne l'importance de la prise en compte des aspects environnementaux. Elle rappelle aussi que le PSIA permet certes une première pesée des principaux intérêts en présence, mais n'est pas un instrument de décision statuant définitivement sur un projet. C'est dans le cadre des procédures d'approbation déterminantes (approbation des plans, approbation du règlement d'exploitation) que se déroule la pesée

complète des intérêts au cours de laquelle la compatibilité d'un projet avec l'environnement et l'aménagement du territoire est examinée. Pour ce dossier, cela signifie notamment que l'examen et la pesée des intérêts concernant les mesures de limitation des émissions s'orientent au respect des valeurs limites de l'OPB, indépendamment de l'exposition fixée dans le PSIA.

Le dossier de modification du RE, objet de cette prise de position, s'articule donc sur la nécessité d'assainissement issue de la différence entre l'exposition au bruit aérien réelle et celle de référence approuvée en mai 2001 (Approbation du RE du 31 mai 2001). Il traite également des suites non résolues à ce jour d'une décision de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) de 2006 en relation avec l'application du principe de prévention au bruit des vols nocturnes et les dépassements des VLI qu'ils occasionnent.

Le dossier soumis mentionne concrètement une mesure technique ainsi que plusieurs mesures opérationnelles interdépendantes :

#### Mesure technique

1. Construction d'une nouvelle sortie rapide de piste 04 (approbation des plans, cf. prise de position séparée de l'OFEV) ;

#### Mesures opérationnelles

2. Levée de diverses restrictions d'exploitation pour plusieurs positions d'attente d'avions ;
3. Instauration d'un système de gestion des départs retardés après 22 h (système de quotas) ;
4. Possibilité de planifier 3 vols long-courriers à faible niveau sonore entre 22 h et 24 h.

Comparée à l'exposition de référence « 2000 », la nouvelle exposition au bruit « 2022 » proposée pour approbation dans le cadre de cette procédure représente une modification notable de l'installation aéroportuaire au sens de l'art. 8, al. 2, OPB suite aux différences notables en termes d'immissions sonores (cf. chap. 4.3.2). Les dépassements des VLI générés par l'exposition « 2022 » nécessitent l'octroi d'allègements de la part de l'autorité. Cet octroi requiert la vérification de la mise en œuvre de toutes mesures possibles et économiquement supportables de limitation préventive des émissions ainsi que, le cas échéant, la disposition de mesures d'isolation acoustique selon les art. 25, al. 3, LPE et 10 OPB.

### **4.2.2 Mesures de limitation des émissions**

Par principe, les émissions d'installations sont à limiter, indépendamment des nuisances existantes et à titre préventif, par des mesures prises à la source, et ceci dans la mesure que le permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitations et pour autant que ces mesures soient économiquement supportables (art. 11, al. 1 et 2, OPB). Les émissions seront limitées plus sévèrement en cas de dépassement de valeurs limites d'exposition déterminantes (art. 11, al. 3, LPE ; art. 8, al. 2, OPB).

La limitation des émissions étant la base, dans le contexte de dépassements des VLI, des questions posées par la CRINEN dans sa décision de 2006 (cf. chap. 4.2.7), notre analyse considère également les thèmes que la décision soulève. L'examen de proportionnalité des mesures est notamment fait en regard des dépassements des critères déterminants de l'OPB, en l'occurrence les VLI de l'annexe 5 OPB.

#### **4.2.2.1 Sortie rapide Charlie 2 (mesure technique)**

La réalisation d'une nouvelle sortie rapide en piste 04 « Charlie 2 » est requise par l'AIG afin d'assurer pour le futur une infrastructure aéroportuaire plus performante en augmentant la sécurité et la fluidité des opérations au sol. Elle permettra à environ 18% des atterrissages totaux (environ 40% des atterrissages de l'ouest) de raccourcir le trajet de roulement d'environ 1 km.

L'approbation de la construction de cette sortie de piste est traitée dans une procédure d'approbation des plans séparée. En tant que mesure facilitant les manœuvres au sol, elle soutiendra l'exploitation lors

de trafic de pointe dans la perspective de croissance maximale du trafic prévue (max 47 mvts/heure). Elle contribuera ainsi à réduire le risque de départs retardés au-delà de 22 h. En raccourcissant une partie des trajets de roulement au sol pour les atterrissages en provenance de l'ouest, les émissions de roulement seront réduites dans le secteur est. L'exploitation de la sortie rapide ne pourra finalement pas générer d'augmentations de l'exposition au bruit aérien, celle-ci étant limitée au travers de l'exposition admissible qui sera fixée selon l'art. 37a OPB dans cette procédure (règlement d'exploitation).

#### Evaluation

La mesure est jugée favorable du point de vue de la lutte contre le bruit. La mesure est adéquate (contribue à réduire l'impact sonore), nécessaire (il n'y a pas d'autre moyen pour réaliser cette fonctionnalité) et acceptable.

#### **4.2.2.2 Levée de restrictions sur les places de stationnement pour avions**

L'AIG demande la levée de diverses limitations d'utilisation d'un nombre de places de stationnements pour avions, afin de permettre une fluidification de la gestion du trafic, de pouvoir garantir une capacité opérationnelle à la hauteur du trafic escompté dans les années à venir (cf. chap. 4.3.24.2.3.2) et notamment d'accommoder les pointes de trafic lors d'événements ponctuels. Ces restrictions opérationnelles avaient été fixées lors de décisions d'approbation des plans, notamment celle liée à l'Aile Est. Les documents soumis montrent que ces restrictions grevant certaines places de stationnement impactent par moment de manière importante la fluidité des opérations au sol. Le dossier de l'AIG ne contient pas d'analyse détaillée de pesée des intérêts concernant cette demande.

#### Evaluation

Les mesure d'optimisation des mouvements au sol impactant en principe de manière positive l'aspect des émissions (trajets taxiing plus courts, soutien général des opérations réduisant le risque de retards en fin de journée débordant après 22 h), nous sommes favorables à la levée des contraintes sur les places de stationnement pour avions. La levée des restrictions n'aura pas d'effet amplificateur sur l'exposition au bruit aérien, celui-ci étant délimité par la future exposition admissible selon l'art. 37a OPB. Nous qualifions cette demande comme étant adéquate, nécessaire et acceptable.

#### **4.2.2.3 Système de quotas pour départs retardés**

L'AIG propose l'inscription au règlement d'exploitation d'un système novateur en réponse à la problématique de la contribution importante à l'exposition nocturne des départs retardés après 22 h de vols planifiés avant 22 h (pièce 06 du dossier). Selon le dossier de l'AIG, son but est de gérer ces départs retardés en vue de contenir les immissions sonores des mouvements nocturnes dans les limites de l'exposition au bruit admissible soumise à approbation, laquelle a été d'emblée basée sur l'exposition PSIA à moyen terme. Un nombre de départs, respectivement un quota bruit, serait « réservé » et attribué annuellement pour des départs retardés après 22 h au sein du trafic générant l'exposition nocturne. Une fois ces quotas consommés, les décollages retardés au-delà de 22 h additionnels ne seraient possibles que moyennant le paiement d'une redevance fortement progressive. L'effet du système de quotas a été pris en compte dans le calcul du pronostic « 2022 » (voir chapitre 4.3).

Le but de cette mesure est d'assurer le respect de l'exposition PSIA à moyen terme et non de viser fondamentalement une réduction des dépassements de VLI (cf. pièce 06). La mesure ne contient également aucune information concernant une prise en compte de l'objectif de réduction des immissions visé sur le long terme. D'autres mesures plus restrictives de limitation des émissions ne seront mises en œuvre que si une augmentation des décollages nocturnes devait provoquer un dépassement de l'exposition admissible nocturne approuvée.

#### Evaluation

Le RE en vigueur précise à l'art. 4, al. 2, que « tout mouvement commercial planifié entre 22 h et 6 h (atterrissage ou décollage) devra avoir été préalablement soumis à l'approbation de l'exploitant ». La planification de mouvements au-delà de 22 h y est donc actuellement limitée. Le système de quotas

entérine ainsi un certain nombre de décollages au-delà de 22 h, alors que les VLI sont déjà clairement dépassés. Afin de pouvoir être qualifié d'adéquat et d'acceptable, le but de ce système de gestion devrait être de viser la réduction des dépassements des VLI en actant sur une réduction maximale, voire à terme même l'élimination des émissions sonores dues aux départs retardés. La description du « système de quotas » doit donc être modifiée. Des mesures plus restrictives devraient être engagées aussitôt que l'application du système de quotas ne génère pas la réduction escomptée des vols retardés au-delà de 22 h, indépendamment du constat d'un dépassement des expositions admissibles approuvées (= courbes de bruit pour N1 et N2). Nous proposons ci-après une formulation pour la modification du texte du nouveau règlement d'exploitation :

*En particulier, l'exploitant adopte toute mesure utile pour se conformer aux règles applicables en matière de bruit, notamment au travers d'un système de quotas pour ayant pour but de réduire les décollages retardés les mouvements opérés pendant la période des restrictions nocturnes (cf. demande [1]).*

L'objectif de réduction des dépassements de VLI sur le long terme inscrit dans la fiche PSIA, devrait à terme être représenté dans les considérations d'adjudication des quotas annuels. (cf. demande [12])

Le système de quotas proposé pour inscription au règlement d'exploitation est jugé plausible et devrait mettre à disposition de l'AIG un instrument efficace pour limiter, voire réduire à terme, les départs retardés au-delà de 22 h. Nous sommes favorables au « système quotas », moyennant les modifications et précisions mentionnées.

#### **4.2.2.4 Redevances-bruit**

L'AIG soumet actuellement les décollages au-delà de 22 h, ainsi que chaque atterrissage, à un régime de redevances bruit, en fonction d'un barème dépendant de leur classe acoustique et de l'heure de décollage. Ces redevances alimentent notamment le fonds environnement, lequel finance les mesures d'insonorisation d'immeubles exposés au-dessus des VLI. Ces redevances-bruit ne sont pas mentionnées dans le dossier. Ainsi il n'est pas clair, comment cette mesure dissuasive interagira avec la mesure du « système de quotas », ni quelle stratégie est prévue par l'AIG pour son avenir. Nous admettons à priori que ces redevances bruit seront poursuivies en sus du système de quotas, voire même renforcées au besoin.

#### Evaluation

Le système de redevance-bruit en vigueur devra continuer à être appliqué et si nécessaire renforcé, en parallèle du nouveau « système de quotas ». Des compléments d'information sont nécessaires (vue d'ensemble des mesures mises en œuvre) (cf. demande [[2]]).

#### **4.2.2.5 Mesure de gestion des Slots « Off-block avant 21h40 »**

Selon les pièces 06 (Système de quotas) et 09 (Scénario calcul bruit aérien), une mesure de gestion des slots « Off-block avant 21h40 » est déjà appliquée depuis décembre 2018 pour réduire les départs retardés après 22 h. La mesure consiste en une limitation à 15 départs planifiables entre 21 h et 21h40 et une priorisation, dans la mesure du possible, entre 21h30 et 22 h, des départs sur les arrivées. Les effets de cette mesure ont été pris en compte dans le pronostic « 2022 ». La mesure semble donc praticable et devrait être institutionnalisée.

#### Evaluation

L'AIG doit concrétiser et analyser le potentiel de la mesure « Off-block avant 21h40 ». Des compléments d'information sont nécessaires (vue d'ensemble des mesures mises en œuvre) (cf. demande [3]).

#### 4.2.2.6 Vols long-courriers nocturnes supplémentaires

L'AIG prévoit à terme, en accord avec les dispositions de la fiche PSIA, l'opération d'un vol long-courrier avec trois rotations par semaine durant la première heure de la nuit N1 au moyen d'un aéronef performant au niveau acoustique (p.ex. Boeing B788 Dreamliner) et avec un décollage planifié entre 22 h et 23 h. Ces émissions ont été prises en compte dans le calcul du pronostic « 2022 » à raison de 156 mouvements/an.

Ces vols long-courriers ne se verront pas attribués de quotas bruit, mais ils seront, le cas échéant, pris en considération dans le mécanisme de calcul des quotas disponibles pour les vols retardés après 22 h, de sorte que leur mise en service ne générera pas d'augmentation des émissions et ainsi respectera l'exposition admissible selon art. 37a OPB. La mise en service des vols long-courrier réduira donc, le cas échéant, la marge allouée aux départs retardés. L'analyse de proportionnalité pour cette mesure traite de la restriction au regard des performances acoustiques des aéronefs qui opéreront ces vols (pièce 12).

##### Evaluation

Suite au mécanisme d'équilibrage avec le « système de quotas », la mise en service des vols long-courrier sera en principe neutre en termes d'exposition sonore. Nous proposons néanmoins que cette mise en service soit sujette à approbation par l'OFAC afin que cette condition puisse être vérifiée.

La démonstration de l'AIG, au point 2 de la pièce 12, justifie le choix de cette mesure en comparaison avec d'autres mesures en vue de respecter une exposition au bruit admissible prédéterminée. Dans le contexte de dépassements des VLI, l'objectif de la démonstration devrait être de justifier la planification de trois décollages hebdomadaires après 22 h pour le moyen terme, cette première heure de la nuit contribuant de manière déterminante aux dépassements des VLI. L'AIG ne justifie la prise en compte de ces futurs départs après 22 h dans le pronostic « 2022 » qu'au travers de leur inscription dans la fiche PSIA et non par un besoin de planification concret à moyen terme.

Le projet de modification du RE mentionne 22 h – 24 h comme période d'exploitation possible pour les départs des vols long-courriers. Or, le calcul de l'exposition « 2022 » attribue les départs long-courriers à la première heure de la nuit N1 (cf. pièce 09, Scénario du calcul du bruit du trafic aérien). Pour donner suite à la logique de gestion des départs bruyants retardés, nous proposons qu'un mécanisme similaire au système de quota soit appliqué aux futurs vols long-courriers en cas de départs retardés au-delà de 23 h.

Nous proposons ainsi les changements suivants aux modifications proposées par l'AIG pour le texte de l'art. 4, al. 2, du RE (les modifications proposées sont soulignées) (cf. demande [4]) :

*b) trois départs de vols long-courriers peuvent être planifiés, après validation par l'OFAC, selon la coordination des horaires au décollage entre 22 h et 23 24 h pour autant qu'ils soient exploités avec les aéronefs les plus performants au niveau acoustique.*

*d) pour les vols long-courriers planifiables au décollage entre 22 h et 23 h, ceux opérés après 23 h sont soumis au système de quotas visé à l'article 2.*

#### 4.2.2.7 Questions CRINEN I

Par décision du 23 mars 2006, la CRINEN a admis certains recours formés par les communes avoisinantes et les associations de riverains contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG de l'OFAC du 31 mai 2001. La décision imposait à l'AIG de procéder à certaines investigations, au regard notamment du principe de prévention et du respect des VLI pour la période nocturne (plafonnement des mouvements nocturnes afin de respecter les VLI, extension du couvre-feu nocturne). Sur cette base, l'OFAC était invité à statuer sur une série de questions spécifiques dans le cadre d'une procédure administrative.

Les investigations effectuées par la suite pour le compte de l'AIG ont mené à la conclusion qu'une évaluation des incidences et donc l'établissement d'une pesée des intérêts basée sur des constats quantitatifs fondés pour les heures nocturnes selon annexe 5 OPB n'était pas possible par manque d'une méthodologie scientifiquement établie. Une appréciation des enjeux devra être effectuée sur la base de critères qualitatifs.

Cette thématique d'une limitation, voire réduction de l'exposition au bruit nocturne a été débattue par la suite lors des travaux préparatoires de la fiche PSIA. Le résultat des délibérations et de la pesée générale des intérêts entre l'AIG, la Confédération et le canton de Genève s'est finalement concrétisé, dans cet instrument de planification générale, par la solution novatrice dynamique de deux courbes enveloppantes « moyen terme » et « cible 2030 » inscrites dans la fiche PSIA pour l'AIG. Cette solution conduit à un plafonnement de l'exposition globale à moyen terme proche du niveau de l'année 2018 et mentionne, pour l'horizon 2030, l'objectif d'une réduction de l'exposition au bruit. La convention d'objectifs engageant l'AIG envers le canton de Genève poursuit le même but. La fiche PSIA livre ainsi des éléments cadres et concordants avec les objectifs des thèmes concernés par CRINEN I.

### Evaluation

En réponse aux demandes de la procédure CRINEN I, l'AIG renvoie essentiellement à la pesée des intérêts générale du processus PSIA et à la solution des deux courbes, notamment concernant la question de l'extension du couvre-feu nocturne (cf. annexe à la pièce 01). Le dossier ne contient pas de nouvelles informations spécifiques aux demandes CRINEN I justifiant les dépassements des VLI, notamment au regard des 5 000 personnes nouvellement exposées à un dépassement des VLI par l'exposition « 2022 » (cf. chap. 4.3.2).

## **4.2.3 Exposition au bruit aérien**

### **4.2.3.1 Généralités et conformité PSIA**

L'autorité d'exécution détermine les immissions de bruit d'installations si elle a des raisons de supposer que les valeurs limites d'exposition en vigueur sont déjà ou vont être dépassées, ceci en tenant compte des augmentations ou des diminutions des immissions de bruit auxquelles on peut s'attendre (art. 36 OPB). D'autre part, s'il est établi ou à craindre que les immissions de bruit dues à l'installation diffèrent notablement et durablement des immissions consignées dans une décision, l'autorité d'exécution prend les mesures nécessaires (art. 37a OPB).

Les chapitres suivants sont dédiés à l'examen de la pertinence des éléments et des hypothèses prises en compte pour la détermination selon l'art. 36 OPB de l'exposition au bruit aérien « 2022 » laquelle devrait en principe viser le respect des VLI de l'annexe 5 OPB. À tout le moins, elle ne devra pas dépasser l'exposition à moyen terme PSIA inscrite en « coordination réglée ».

### **4.2.3.2 Pronostic de l'exposition au bruit aérien « 2022 »**

Une comparaison entre l'exposition « 2022 » et l'exposition de référence « 2000 » sur la carte 1 permet de constater que l'emprise sur le territoire s'est rétrécie le long de l'aéroport et s'est agrandie en direction de l'ouest et de l'est. Ces modifications d'emprise sont le résultat de la baisse des niveaux d'émission ainsi que des changements des caractéristiques de propagation du bruit des aéronefs actuels d'une part et d'autre part, de procédures de vols modifiées et de l'augmentation du trafic, notamment nocturne. Comparée à celle de « 2000 », l'exposition au bruit et l'emprise sur le territoire du pronostic « 2022 » sont ainsi en recul sur les communes de Vernier, Grand-Saconnex, Meyrin et Ferney-Voltaire, alors qu'elles ont augmenté sur les communes de Chancy, Avully, Cartigny, Aire-La-Ville, Satigny, Bellevue, Genthod et Versoix. Selon nos estimations (population état 2015, zones DS 2020), le recul en termes de personnes exposées au-dessus des VLI (niveau déterminant pour l'insonorisation d'immeubles selon l'art. 10 OPB) concerne environ 2 500 personnes, alors que l'augmentation génère environ 5 000 personnes nouvellement exposées sur un total d'environ 30 000 personnes. Entre « 2000 » et « 2022 », le nombre de personnes exposées au-delà des VLI a augmenté d'environ 8.5%, celui des mouvements d'environ 10% et celui des passagers a plus que doublé.

L'exposition « 2022 » a été déterminée sur la base des éléments et hypothèses suivantes :

- Orientation à l'exposition PSIA à moyen terme comme cadre maximal ;
- Reprise des hypothèses de trafic de l'exposition PSIA à moyen terme (pronostic 2019) par souci de cohérence avec cette exposition-cadre : extrapolation des mouvements de vols effectifs de l'année 2017 à l'année 2022 à raison d'un taux de croissance annuel moyen issu de l'étude de trafic INTRA-PLAN de 2014 ;
- Adaptation du nombre de départs retardés après 22 h issus de 2017 sur la base d'une estimation des effets du « Système de quotas » afin de respecter l'exposition PSIA à moyen terme ;
- Prise en considération du mix de flotte et des trajectoires de l'année 2016, y.c. certaines adaptations concernant des assomptions au sujet de la modification de la flotte escomptée à l'horizon 2022 ;
- Prise en compte de 3 vols (départs) long-courriers par semaine entre 22 h et 23 h avec des aéronefs particulièrement performants ;
- Utilisation de l'ancien modèle source RC2012\_01 pour les calculs.

Concernant les mesures de limitation des émissions nocturnes, l'AIG conclut qu'il n'existe pour le moyen terme pas d'approche moins incisive à l'égard des compagnies aériennes que l'instauration du « système de quotas » afin d'assurer le respect de l'exposition PSIA à moyen terme (pièce 12 « Proportionnalité des mesures opérationnelles ») Il précise que l'étude d'autres mesures sera nécessaire et devra être poursuivie afin d'atteindre l'exposition PSIA cible « 2030 ».

Sans prendre en considération l'insécurité générale due à la crise économique mondiale, nous évaluons le calcul de l'exposition « 2022 » comme suit :

- La prise en compte des effets des mesures opérationnelles dans le pronostic « 2022 » résulte en une diminution des mouvements nocturnes (env. -2.5% à -17%, cf. tableau 1 du rapport EMPA concernant le calcul « 2022 ») comparé aux hypothèses de mouvement pour l'exposition PSIA à moyen terme « 2019 ». L'exposition nocturne diminuera effectivement ;
- L'utilisation du modèle source RC2012\_01 n'est en principe plus recommandée par notre office. Le recours au modèle le plus récent générerait une exposition légèrement plus faible aux distances correspondant aux niveaux d'évaluation déterminants VLI ou valeurs de planifications (VP).
- Quand bien même l'exposition PSIA constitue un cadre maximum, que les immissions admissibles fixées en vertu de l'art. 37a OPB ne peuvent dépasser, elle n'a pas valeur de décision statuant définitivement sur le projet. L'AIG ne démontre pas, indépendamment du calcul de l'exposition PSIA moyen terme, que les hypothèses de trafic sont pertinentes pour le calcul du pronostic des immissions moyen terme « 2022 ». La légitimation de l'exposition au bruit (justification de l'ampleur et de la qualité du trafic considéré ainsi que du choix des mesures de limitation des émissions) doit provenir des besoins prévisibles effectifs à moyen terme de l'exploitation et satisfaire à une pesée complète des intérêts afin notamment de justifier les nouveaux dépassements des VLI.
- L'AIG fournit à la pièce 12 du dossier des pesées des intérêts pour les deux mesures à l'origine des modifications proposées pour le RE « Système de quotas » et « Vols long-courriers après 22 h. D'autres mesures y sont également citées, l'une d'entre elles étant déjà appliquée, car nécessitant pas de modification du RE. D'autres encore ont été étudiées, mais finalement rejetées, car jugées trop peu efficaces ou non réalisables dans le court laps de temps imparti ou suite au manquement de bases légales :

*Mesure appliquée :*

- gestion d'utilisation des slots « Off-block avant 21h40 » (cf. chap. 4.2.2.5)

*Mesures traitées en détail, car nécessitant inscription dans le RE:*

- « Système de quotas » (cf. chap. 4.2.2.3) ;
- « Vols long-courriers après 22 h » (cf. chap. 4.2.2.6).

*Mesures étudiées, mais rejetées :*

- pente d'approche lors d'atterrissages plus élevée ;
- décalage des seuils d'atterrissage ;
- réduction de la capacité disponible pour les départs entre 21 h et 22 h ;
- limitation de la durée de validité des slots à 22 h ;
- soumettre les départs après 22 h à une amende selon un barème progressif.

Les informations actuelles sont à notre avis insuffisantes pour démontrer la pertinence du trafic retenu ainsi que toutes les mesures de limitation des émissions réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportables ont été évaluées et seront exploitées, en particulier concernant les mouvements nocturnes. L'exposition « 2022 » ne pourra cependant être approuvée – respectivement les allègements nécessaires octroyés – que lorsque l'évaluation complète des mesures de limitation des émissions aura été effectuée et que les besoins futurs – notamment concernant les vols long-courriers – auront été démontrés.

L'AIG doit justifier le trafic considéré au pronostic « 2022 », indépendamment des hypothèses retenues pour l'exposition PSIA moyen terme. Ceci comprend également un examen complet de toutes les mesures de limitation des émissions (mesures déjà en vigueur, mesures prévues à court terme, mesures étudiées, mais rejetées, autres mesures) (cf. demande [5]). Outre les mesures mentionnées ci-dessus, nous proposons au moins l'étude des mesures suivantes :

1. tarif progressif pour les redevances bruit lors d'atterrissages après 22 h, 23 h et 24 h (renforcer l'incitation à atterrir plus tôt);
2. atterrissages par l'ouest lors de faible vent d'ouest (équilibrer la proportion 40%/60% afin de réduire l'exposition sur la zone est plus fortement peuplée);
3. limitation d'atterrissages à contre-piste en soirée ;
4. mesures de réduction des émissions en phase d'atterrissage ;
5. faisabilité d'une hiérarchisation des destinations et de la fréquence de desserte au regard du rôle économique et social comme base de décision (allocation de slots, tarifs dissuasifs, etc.).

#### **4.2.3.3 Demande d'allègements**

Dans la pièce 13 « Demande d'allègements », l'AIG rappelle simplement les informations et conclusions faites à la pièce 12, celles obtenues dans le contexte de CRINEN I et d'autres études aux conclusions similaires. Concernant l'objectif de réduction de l'exposition sonore à long terme, l'AIG concède que d'autres études et discussions plus approfondies seront nécessaires. Leur établissement, lequel profitera du retour d'expérience des nouvelles mesures mises en place, prendra cependant du temps. Pour ces raisons, l'AIG demande de valider dans un premier temps l'exposition « 2022 » avec les mesures pour le moyen terme et d'octroyer les allègements requis pour les nouveaux dépassements des VLI qui en résultent.

#### Evaluation

Des allègements ne peuvent être accordés que s'il est démontré de manière plausible que les dépassements des VLI pronostiqués sont inévitables, respectivement que le trafic retenu est pertinent et que toutes les mesures techniquement possibles et économiquement supportables de limitation des émissions ont été exploitées. En pièce 12, l'AIG n'évalue en détail que la proportionnalité des deux mesures prévues pour inscription au règlement d'exploitation et ceci qu'en regard du respect de l'exposition PSIA à moyen terme, entérinant ainsi les dépassements des VLI au sein de cette exposition. L'AIG ne démontre notamment pas qu'aucune autre mesure de réduction des émissions réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportables ne pourraient être mise en œuvre, indépendamment de la question du respect de l'exposition PSIA moyen terme. Cette démonstration, accompagnée d'une pesée complète des intérêts en regard du respect des VLI et justifiant ainsi l'exposition moyen terme « 2022 », manque actuellement au dossier (cf. demande [5]).

#### **4.2.3.4 Concept de mesures d'isolation acoustique et cadastre de bruit**

L'octroi des allègements requiert l'actualisation des mesures d'insonorisations sur les immeubles concernés (art. 10 OPB et charge de la décision de l'OFAC du 18 septembre 2017 relative à la dernière validation des mesures d'isolation acoustiques).

##### Evaluation

Le concept de mesures d'isolation acoustiques C-MIA devra donc être à mis à jour (nouveaux périmètres déterminants, priorisations de mise en œuvre et des délais de réalisation ; compte rendu annuel de réalisation) par l'AIG et présenté à l'OFAC dans les meilleurs délais pour validation (cf. demande [7]).

Nous rendons attentif au fait que les chambres d'hôtel ne sont pas considérées comme des locaux d'exploitation au sens de l'art 2, al. 2, OPB, même en cas d'aération suffisante fenêtres fermées. Elles ne bénéficient donc pas des 5 dB(A) de rehaussement des valeurs limites selon l'art. 42, al. 1, OPB (cf. tableau à l'annexe 5 du C-MIA).

##### Evaluation

Indépendamment du C-MIA, le cadastre du bruit aérien doit également être mis à jour suite à la fixation de la nouvelle charge sonore admissible et à l'octroi des allègements (cf. demande [8]).

#### **4.2.3.5 Contrôle des mesures de limitation des émissions et des immissions (monitoring du bruit aérien)**

Le dossier ne contient pas d'indications relatives à la documentation et au contrôle des immissions (monitoring annuel) évoqué dans la fiche PSIA (cf. point 4 de la fiche PSIA et protocole de coordination, annexe « Schéma du contrôle de l'exposition au bruit » du 15 juin 2016). Cet outil est cependant déterminant afin que les services fédéraux compétents puissent assumer leur fonction de surveillance. Un rapport annuel devra être établi par l'AIG. Il contiendra au moins les éléments suivants : 0

- Compte rendu sur le respect des immissions de bruit approuvées (art. 37a OPB) ;
- Compte rendu sur les mesures de limitation des émissions et leur efficacité (art 12 OPB) ;

Nous recommandons par ailleurs, dans une optique de transparence et de coordination avec le but déclaré dans la fiche PSIA, qu'il rende compte de l'évolution de la charge sonore en regard de l'objectif de diminution de l'exposition sonore long terme PSIA cible « 2030 » (cf. demande [13])

#### **4.2.4 Bruit au sol (annexe 6 OPB)**

##### **4.2.4.1 Généralités**

Les émissions de bruit des activités au sol sont à limiter préventivement et leurs immissions à déterminer puis à fixer selon les critères de l'OPB (art. 8, 36 et 37a OPB). L'octroi d'allègements est possible, moyennant justifications. La fiche PSIA prévoit également qu'un cadastre d'exposition pour le bruit au sol devra être établi une fois l'exposition admissible du bruit au sol de l'aéroport fixée.

##### **4.2.4.2 Niveaux d'exposition Lr du bruit au sol**

Les émissions des sources au sol sont surtout le roulement autonome des aéronefs (taxiing), les émissions aux positions d'attente (APU), les essais moteurs et les nombreuses autres installations techniques nécessaires à l'exploitation de l'AIG (chauffage/climatisation, parkings, etc.). Les paramètres spécifiques pour une modélisation conforme des émissions sonores sont résumés aux pièces 10 et 11 du dossier. La modélisation des sources au sol est basée sur le même trafic que celui à la base du pronostic du bruit aérien « 2022 » (Trafic 2016/2017 modifié) et intègre les levées de restriction en vigueur pour certaines places de stationnement pour avions (cf. chap. 4.2.2.2).

Les niveaux d'évaluation Lr ont été calculés pour 767 récepteurs (façades orientées vers l'aéroport) ainsi que sur un maillage généralisé de 25 x 25 m. Les résultats sont présentés sous forme de cartes commentées (bâtiments exposés > VLI<sub>DSII</sub>, Lr-global en isophones des grilles 25 x 25 m). Aucun récepteur n'est exposé au-dessus des VLI en période diurne. En période nocturne par contre, 37 récepteurs situés au sud-est de la plateforme et correspondant à env. 370 adresses dépassent les VLI de +1 à +4 dB(A) : quatre en DS III, un en DS IV et le reste en DS II. 15 de ces récepteurs concernent des immeubles se trouvant en dehors du périmètre de dépassement des VLI du bruit aérien, donc ne sont pas concernés par le concept d'insonorisation du bruit aérien. Les sources bruyantes principales sont le trafic au sol des avions (taxiing) entre 19 h et 22 h, le bruit aux diverses positions ou les émissions des essais-moteur.

#### Evaluation

Certains détails de modélisation ne sont pas spécifiés dans les documents soumis (p.ex. attribution des corrections de niveau K2 et K3 aux points récepteurs selon annexe 6 OPB, durées des phases de bruit, etc.). Manquent également certaines explications concernant la représentation graphique (par ex. : comment les valeurs des grilles 25x25 m sont-elles déterminées) (cf. demande [9])

#### **4.2.4.3 Demande d'allègements et concept de mesures d'isolation acoustique**

L'exposition au sol déterminée résulte en des dépassements des VLI, notamment en dehors du périmètre >VLI résultant du trafic aérien. L'approbation de ces dépassements et l'octroi d'allègements nécessitent en principe la démonstration qu'aucune mesure de limitation des émissions technique ou d'exploitation n'est possible ou proportionnelle.

#### Evaluation

Les documents du dossier ne contiennent pas d'analyse, ni d'information ou autre mention concernant des mesures constructives ou d'exploitation effectuées ou éventuellement possibles qui permettraient de limiter les émissions et ainsi les niveaux d'immission, notamment auprès des 15 récepteurs où il y a dépassement des VLI, mais qui sont situés hors du périmètre déterminant pour le bruit aérien (p. ex. parois anti bruit, mesures opérationnelles, etc.). Des réflexions devraient être menées afin d'identifier si d'éventuelles mesures constructives permettraient l'établissement d'un effet-écran pour les récepteurs les plus impactés. En cas de résultat négatif, les 15 récepteurs concernés par des dépassements de VLI hors périmètre d'insonorisation du bruit aérien sont à inclure dans la révision du concept d'insonorisation de l'AIG (cf. demande [10])

#### **4.2.4.4 Cadastre du bruit au sol**

Selon l'OPB, le lieu de détermination pour le bruit au sol est le milieu de la fenêtre ouverte (art 39 OPB, version allemande) des locaux à usage sensible au bruit (art. 2 al. 6 OPB). Les façades orientées côté piste sont typiquement bien plus exposées que celles du côté opposé.

#### Evaluation

Les plans documentant l'exposition du bruit au sol dans ce dossier sont suffisamment informatifs pour les besoins de cette procédure. Par contre, une représentation des immissions dans un grillage 25 x 25 m n'est à notre avis pas adaptée pour une représentation cadastrale. Nous suggérons une représentation graphique analogue au bruit routier (valeurs Lr par façade exposée) ainsi qu'une intégration au système d'information du territoire genevois SITG. Le contenu du cadastre devra satisfaire aux conditions de l'article 37 OPB (cf. demande [11])

#### **4.2.5 Trafic induit**

L'accessibilité terrestre de l'aéroport a fait l'objet d'une étude dans le cadre du processus de coordination PSIA. La fiche PSIA fixe ainsi notamment les éléments et objectifs suivants : objectif d'une part modale de 58% des passagers utilisant les transports publics et 44% des employés utilisant les transports publics, la mobilité douce ou le covoiturage ; amélioration de l'accessibilité au site aéroportuaire par train (Léman-Express) ; modification de certains accès autoroutiers dans le secteur ; prolongement de

ligne de tramways et de bus ainsi que réalisation de voies de bus en site propre le long de la façade aéroportuaire ; nouvel itinéraire de mobilité douce sur la façade sud de l'aéroport.

### Evaluation

Ces projets sont en partie coordonnés ou exécutés par le canton ou d'autres acteurs. Les mesures individuelles sont planifiées et approuvées dans des procédures à part.

## **4.2.6 Préavis cantonaux**

### **4.2.4.5 Genève**

Le préavis cantonal se limite à la lettre du Conseil d'État du 11 décembre 2019. Celui-ci salue les solutions novatrices fixées dans la fiche PSIA et relève l'importance d'une mise en œuvre rapide et efficace. Il estime que les objectifs sont remplis, notamment par l'aménagement de la nouvelle sortie rapide RET04 permettant de mieux fluidifier le trafic et au travers du système de quotas évolutifs visant la maîtrise du bruit durant les périodes nocturnes. Il souligne l'objectif affiché du Conseil d'État et ainsi inscrit dans sa convention d'objectifs avec l'Aéroport d'atteindre l'exposition PSIA cible « 2030 », développement qu'il suivra au travers de l'évolution des courbes annuelles de bruit. Le canton est favorable à une adoption rapide du dossier déposé et ne formule pas de demandes concrètes spécifiques. Il souligne l'importance d'une cohésion entre la partie conceptuelle et opérationnelle du PSIA.

### **4.2.4.6 Vaud**

Le canton de Vaud préavise positivement la demande de modification du règlement d'exploitation. Il relève avec satisfaction la volonté de procéder par quotas pour les décollages entre 22 h et 24 h, mesure allant dans le sens d'une protection accrue de la population contre le bruit. Il demande à être mis en copie des rapports annuels du suivi de l'exposition sonore.

## **4.2.7 Oppositions**

Nous traitons ci-après les questions et remarques soulevées par les oppositions de manière thématique.

### **4.2.7.1 Fixation du bruit admissible**

- a. *La courbe de bruit entérine un nombre trop important de mouvements pendant la période de la nuit. Elle se contente d'acter un dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) et de l'aggraver en l'adaptant aux pronostics de croissances (répondre à la demande du marché). Elle se base sur un scénario de calcul correspondant à un projet de développement à moyen terme avec présomption de l'amélioration de la flotte d'avion au lieu de se baser sur un niveau de bruit effectif.*

Le pronostic « 2022 » soumis détermine, conformément à l'art. 36 OPB, une exposition au bruit pour cet horizon basée d'une part sur l'exposition PSIA moyen terme (limite supérieure) ainsi que sur une extrapolation fondée sur l'exposition effective du trafic 2016/17, une estimation de croissance annuelle moyenne du trafic (Intraplan, 2015) et la prise en compte des effets escomptés des mesures de limitation des émissions prévues (voir aussi chap. 3.2). L'amélioration de la flotte escomptée pour le futur n'a qu'un effet limité à l'horizon 2022. Afin de justifier l'estimation et en particulier les dépassements des VLI qui en résultent, une démonstration de la pertinence du trafic retenu ainsi qu'une analyse complète de mesures possibles de limitation des émissions (surtout nocturnes) fait défaut dans le dossier. La démonstration notamment qu'aucune autre mesure de limitation des émissions réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable ne peut être exploitée, indépendamment de la question du respect de l'exposition PSIA à moyen terme, est nécessaire (art. 8 OPB, art. 11, al. 2, LPE, ATF 137 II 58, consid. 6.10). (cf. demande [5])

- b. *Les nouvelles courbes de bruit sont calculées sur la base d'une flotte d'avions bruyants qui en partie n'existeront plus en 2022 (p. ex. : Jumbolino et Fokker 100). L'AIG profite ainsi d'une marge de développement « cachée » !*

Le pronostic « 2022 » tient compte d'un scénario prudent concernant l'amélioration de la flotte – laquelle aura surtout de l'effet sur le long terme – et l'effet des mesures de limitation des émissions novatrices. Les immissions admissibles qui seront fixées ainsi que l'objectif de réduction des immissions sur le long terme défini par l'exposition PSIA cible « 2030 » – lequel par ailleurs nécessitera des mesures de réduction de l'exposition sonore supplémentaires – limitent concrètement le nombre de mouvements possibles, notamment dans la période nocturne. La crainte d'une marge de développement cachée est ainsi infondée (voir aussi chap. 4.2.3.2).

- c. *Le dossier ne contient rien sur la mesure déjà appliquée par l'AIG qui consiste à limiter les décollages à 15 départs entre 21 h et 21h40.*

Une mesure « off-block avant 21h40 » est mentionnée dans les pièces 06 et 09. Elle devra être poursuivie par l'AIG et inscrite parmi les mesures appliquées et incluse dans le monitoring annuel (voir aussi chap. 4.2.2.5).

- d. *Les plans ne permettent pas de chiffrer l'impact sonore en termes de décibels sur le territoire.*

Le cadastre du bruit aérien est l'outil qui remplira cette fonction. À ce stade de la procédure, les informations déterminantes soumises dans les plans sont adéquates et suffisantes.

- e. *La fixation du nouveau bruit représente une violation de l'exigence du respect des valeurs limites d'immissions (VLI), car les principes de prévention, de limitation des émissions et de l'assainissement des installations nuisibles (art. 16, al. 1, LPE) sont violés.*

Des dépassements des VLI sont tolérables pour des installations concessionnaires d'intérêt public (possibilité d'allègements selon l'art. 17 LPE), pour autant qu'ils soient dûment justifiés. Selon l'AIG, mis à part le « système des quotas », aucune mesure moins incisive à l'égard des compagnies aériennes n'est à l'heure actuelle possible afin de respecter le cadre fixé par l'exposition PSIA à moyen terme (cf. chap. 4.2.3.2 et 4.2.3.3). Une pesée complète des intérêts, laquelle répond aux critères déterminants de la législation environnementale et justifie les dépassements des VLI est nécessaire (cf. réponse au point 4.2.7.1 a. et demande [5]).

- f. *Le calcul du bruit prend en compte la levée des charges sur l'aile Est. Cela bafoue les processus démocratiques de négociation dans la mesure où des associations avaient décidé de retirer leurs oppositions au projet de l'aile Est à condition d'y inscrire une charge qui ne semble plus être respectée.*

Les décisions de l'OFAC relatives à l'Aile Est du 13 octobre 2014 et du 2 septembre 2016 disposent que l'exploitant de l'aéroport devra demander une modification des restrictions d'exploitation en vigueur dans le cadre d'une procédure administrative suivant l'adoption de la fiche PSIA. La procédure de modification du RE actuelle répond à cette exigence. La prise en compte de la levée des charges sur l'Aile Est pour la détermination des immissions est donc conforme (voir aussi chap. 4.2.4.2).

- g. *La courbe devrait tenir compte de la capacité limitée de l'aéroport à recevoir des avions sans souhaiter à tout prix augmenter l'espace au sol.*

Le calcul du pronostic « 2022 » a été défini de manière à respecter l'exposition PSIA à moyen terme, laquelle correspond quasiment à l'exposition actuelle (2017/2018). Ceci limite concrètement le nombre de mouvements, lequel est en dessous de la capacité théorique de l'Aéroport à recevoir des aéronefs. Le territoire exposé au bruit n'augmentera pas par rapport à l'état actuel et diminuera à l'horizon 2030.

- h. *Bénéficiaire de la clause d'antériorité et continuer à être soumis au régime du cadastre du bruit admissible 2009 (cf. oppositions, courrier type 2).*

Le but de la LPE et de l'OPB est de protéger les personnes contre des immissions nuisibles, notamment au travers des valeurs limites d'exposition. Les autorités d'exécution actent en fonction des

niveaux d'exposition déterminés et fixés dans les décisions administratives. Les obligations découlant des décisions, et notamment des niveaux d'exposition fixés, ont un caractère obligatoire pour les personnes exposées, respectivement les propriétaires des immeubles concernés. L'exposition au bruit consignée au cadastre publié en 2009 est l'exposition effective de l'année 2000. Celle-ci ne correspond plus à l'exposition effective.

#### 4.2.7.2 Système de quotas

- a. *Le système de quotas devrait être défini de manière à ce que les valeurs limites d'immission VLI soient respectées.*

Le système de quotas vise à gérer, voire réduire les vols planifiés avant 22 h, mais retardés et donc opérés après 22 h. Le volume sonore attribué au couple « Système de quotas » et « Vols long-courriers » dans le pronostic « 2022 » délimite la part disponible pour le volume sonore des mouvements nocturnes restants. Même si le système de quotas devait parvenir à éliminer 100% des vols retardés, des dépassements de VLI persisteraient. Des mesures bien plus conséquentes seraient nécessaires afin que les VLI soient respectées (réduction de l'ordre de 90%, cf. annexe à la pièce 01 PROCEDURE CRINEN-1). Le « Système de quotas » ne permet pas à lui seul de respecter les VLI. Une correction du but du système afin de viser une réduction maximale, voire l'élimination des vols retardés nous semble par contre opportune (cf. demande [5])

- b. *Le système de quotas augmentera substantiellement la densité du trafic dans la tranche horaire 22 h-23h59 en permettant en moyenne 7 vols par jours contre 5 actuellement. Ce système entérine également plus de 1 500 décollages après 22 h.*

Le système de quotas ne devrait pas viser à entériner un nombre de départs après 22 h, mais plutôt à réduire, voire éliminer, tous départs retardés de vols planifiés avant 22 h. Nos demande [1] et recommandation [12] visent à ce que le « système de quotas » soit adapté.

- c. *Une banalisation des autorisations de vol planifiées entre 22 h et 23h59 est à craindre. Permettre l'utilisation de quotas non utilisés permet d'exploiter le système à son maximum. Sans ce système, les mouvements retardés (RE actuel) n'auraient pas de légitimation et les riverains seraient purement et simplement épargnés de leurs nuisances sonores. Toute compagnie se permettra de dépasser les quotas si les tarifs ne sont pas assez élevés.*

Le système de quotas devra être renforcé si le monitoring devait démontrer que l'incitation à éviter les retards est trop faible ou inefficace (voir aussi chap. 4.2.2.3). Voir aussi réponse précédente. Nos demandes [1] et [12] visent à ce que le but visé par le « système de quotas » soit adapté.

- d. *Seuls les mouvements de décollage sont pris en compte alors que les atterrissages constituent également une gêne importante (5.4 fois plus de mouvements que les décollages, après 22 h).*

Le système de quotas ne peut concerner que les départs, opérations qui peuvent être influencées par l'AIG. Les atterrissages retardés ne peuvent pas être gérés par l'AIG, sauf indirectement au travers d'une taxation incitative (voir aussi chap. 4.2.2.3).

- e. *L'AIG ne démontre pas en quoi de vraies mesures de limitations du trafic nocturne seraient techniquement ou financièrement insupportables.*

Le dossier de l'AIG n'effectue une pesée des intérêts – démontrant que les mesures envisagées représentent un point d'équilibre envers une exploitation dépourvue de contraintes (= orientation à la demande du marché uniquement) – qu'au regard de l'exploitation « moyen terme » fixée dans la fiche PSIA (cf. pièce 12). Une pesée complète des intérêts, laquelle répond aux critères déterminants de la législation environnementale et justifie les dépassements des VLI est nécessaire (cf. réponse au point 4.2.7.1 a. et demande [5])

#### 4.2.7.3 Nouvelle sortie rapide « Charlie 2 » (RET04)

- a. *La mise en service de la sortie rapide engendrera un trafic plus important et par conséquent également un bruit plus important.*

La nouvelle sortie rapide « Charlie 2 » aura un effet sur la fluidité du trafic au sol et réduira les distances de taxiing pour environ 18% des atterrissages. Elle contribuera ainsi à assurer l'opération des vols selon l'horaire et ainsi à réduire les départs retardés au-delà de 22 h. Sa mise en service n'aura pas d'effet sur l'exposition au bruit aérien, celle-ci étant limitée par l'exposition au bruit admissible selon l'art. 37a OPB. L'utilisation de la sortie « Charlie 2 » contribuera aussi à réduire l'exposition du bruit au sol dans le secteur Est (cf. aussi chap. 4.2.2.1).

#### 4.2.7.4 Vols long-courriers

- a. *Une partie des opposants s'oppose à tout départ après 23 h et refuse la planification de vols long-courriers de 22 h à 23 h tant que les valeurs limites d'immission (VLI) ne seront pas respectées et qu'une démonstration ne sera pas apportée de l'adéquation du rapport coût-utilité incluant toutes les politiques publiques.*

Les dépassements des VLI doivent être justifiés afin que les allègements puissent être octroyés. Une telle justification relative à la prise en compte des trois départs hebdomadaires dans le pronostic moyen terme « 2022 » fait défaut dans le dossier. Une pesée complète des intérêts, laquelle répond aux critères déterminants de la législation environnementale et justifie les dépassements des VLI est nécessaire (cf. réponse au point 4.2.7.1 a. et demande [5])

- b. *Les vols long-courriers augmenteront les vols quotidiens à 10 puisque ceux-ci ne sont pas comptés dans le système de quotas. Avec des vols planifiés après 22 h, augmente le risque de retards et décollages après minuit.*

Lorsqu'ils auront été mis en service, les trois vols hebdomadaires long-courriers réduiront proportionnellement la part disponible pour le système de quotas au sein de l'exposition nocturne admissible. Ainsi ces vols ne généreront en principe pas d'augmentation de l'exposition au bruit. Notre demande relative à l'application du système de quotas aux vols long-courrier décollant après 23 h vise à réduire le risque de départs tardifs, respectivement après 23 h (voir aussi chap. 4.2.2.6).

- c. *La notion d'avions performants au niveau acoustique est vague.*

Le scénario du calcul du bruit du trafic aérien (PIECE 09) mentionne un Boeing B788 Dreamliner à titre d'orientation. Pour le calcul « 2022 », les caractéristiques d'émission d'un aéronef comparable ont été prises en compte, celles d'un Boeing B788 Dreamliner n'étant pas encore disponibles.

#### 4.2.7.5 Demande d'allègements

- a. *La loi ne prévoit pas d'allègements possibles au-delà des valeurs limites d'immission (VLI).*

Selon l'art. 17, al. 1, LPE, les autorités accordent des allègements lorsque l'assainissement ne répond pas au principe de la proportionnalité. Seules les valeurs d'alarmes des immissions causées par le bruit ne peuvent être dépassées (art. 17, al. 2, LPE).

- b. *La demande d'allègements concerne 28 000 personnes et les intérêts privés atteints relèvent également de l'intérêt public. Ces intérêts concernent la protection de la santé et du bien-être (art. 15 LPE), le caractère constructible des terrains (22 LPE), le risque de ruine et de faillite (valeur de marché de propriétés), une atteinte aux finances publiques et à la politique publique de construction de logements.*

La pesée des intérêts tenant compte des intérêts globaux a été effectuée dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA, en particulier au regard de la politique publique de construction de logements.

- c. *Selon bon nombre d'opposants, il n'est pas recevable que l'AIG n'ait pas besoin d'étudier la faisabilité technique et le caractère économique supportable des différentes mesures suite au choix politique du DETEC concernant les aéroports nationaux (réponse à la demande). La position de l'AIG viole le principe de proportionnalité et il convient de procéder à l'examen du caractère réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable de différentes mesures de protection contre le bruit en appréciant un rapport coût-utilité.*

Lors de l'établissement de la fiche PSIA, une pesée des principaux intérêts a abouti à la solution du cadre dynamique concrétisé par les deux courbes moyen et long terme. Une pesée complète des intérêts, laquelle répond aux critères déterminants de la législation environnementale et justifie les dépassements des VLI indépendamment de l'exposition PSIA moyen terme est cependant nécessaire (cf. réponse au point 4.2.7.1 a. et demande [5])

- d. *Il convient de procéder à un examen fin de manière à définir et hiérarchiser les destinations et la fréquence de desserte au regard du rôle économique et social.*

Pour autant qu'une telle mesure soit possible au niveau opérationnel et en termes de bases légales, cette mesure pourrait permettre de limiter, à titre préventif, le niveau des émissions. Pour cette raison, l'idée exprimée a été reprise dans la liste des mesures de limitations proposées à l'étude (cf. point 4.2.3.2 et demande [5])

- e. *Les études réalisées à ce jour seraient orientées en vue d'une justification des conditions d'exploitation désirées (par l'AIG) au lieu de sérieusement appréhender plus finement des scénarios qui doivent être objectivement envisagés. Les opposants rappellent que le Tribunal fédéral a aussi précisé que la demande d'allègement rentre en considération que lorsque les autres mesures d'assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées (ultima ratio).*

Le dossier soumis par l'AIG est basé sur la prémisse que le respect de l'exposition PSIA moyen terme est suffisant en termes de justification de l'exposition « 2022 ». C'est cependant par rapport aux valeurs limites déterminantes de l'annexe 5 OPB que des justifications et analyses de mesures sont requises. Une pesée complète des intérêts, laquelle répond aux critères déterminants de la législation environnementale et justifie les dépassements des VLI est nécessaire (cf. réponse au point 4.2.7.1 et demande [5]).

#### **4.2.7.6 Assainissement**

- a. *L'AIG a une obligation d'assainissement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001 (art. 17 OPB : délais au 31 mai 2016. L'assainissement devrait avoir lieu simultanément en cas de modification d'une installation sujette à assainissement (art. 18 LPE).*

L'AIG dépasse actuellement notablement les VLI et doit ainsi être assainie. Dans la mesure où il fait l'objet d'une modification notable, l'assainissement doit être ordonné simultanément dans la décision d'approbation du nouveau RE (art. 18 LPE). Il en va de même pour l'octroi des allègements nécessaires suite aux dépassements des VLI et du besoin d'insonorisation des bâtiments existants exposés au-dessus des VLI, conséquence directe des allègements (art. 20 LPE et art. 10, al. 1, OPB). La mise à jour du concept d'insonorisation lui-même pourra se faire dans un délai raisonnable après l'entrée en vigueur des nouvelles immissions admissibles fixées dans la décision.

#### **4.2.7.7 Inconsistance du RIE**

- a. *Le RIE est lacunaire et ne correspond pas aux exigences (art. 10a et 10b LPE et OEIE). Il n'analyse notamment aucun scénario pour limiter les émissions et se réfère fréquemment à d'autres pièces du dossier sans véritablement mener une étude approfondie de l'atteinte à l'environnement que les mesures préconisées pourraient avoir.*

Le RIE est peu informatif concernant l'analyse complète relative à des mesures de limitation d'émissions et/ou l'impact sur la population, notamment pour la nouvelle charge sonore comparée avec l'état de référence 2000. L'analyse de proportionnalité des mesures liées aux modifications du règlement d'exploitation est faite dans un document annexe (pièce 12), référencé dans le RIE. Ces

mesures semblent être, pour le moment, les seules que l'AIG puisse mettre en œuvre sur la base des conditions actuelles (contexte des réglementations aériennes, exploitation et exposition au bruit actuelle) pour garantir le respect de l'exposition PSIA à moyen terme. Le document mentionne cinq autres mesures étudiées et rejetées, sans mention ou estimation concrètes de leur potentiel de réduction d'émissions ni justification quant à leur non-mise en œuvre. Une pesée complète des intérêts, répondant aux critères déterminants de la législation environnementale et justifiant les dépassements des VLI est nécessaire (cf. réponse au point 4.2.7.1 a. et demande [5]).

#### 4.2.7.8 Proportionnalité et pesée des intérêts (en général)

- a. *Certains opposants postulent qu'une conciliation entre développement économique et exigence de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire pourrait se faire en fixant des priorités quant aux types de vols opérant sur les plateformes nationales.*  
*L'AIG ne démontre pas en quoi des mesures plus contraignantes dans la limitation de vols nocturnes seraient économiquement insupportables, le préjudice économique et financier supporté par les collectivités publiques et les propriétaires privés riverains n'étant pas sérieusement pris en compte.*

L'aéroport ne dispose légalement que de possibilités limitées pour agir sur le choix des vols opérés depuis sa plateforme (p. ex. via taxations incitatives, etc., cf. réponse 4.2.7.5 d.). Une démonstration que d'autres mesures de limitation des émissions nocturnes qui seraient en principe réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation, mais économiquement non supportables, fait défaut dans le dossier. Une pesée des intérêts complète répondant aux critères déterminants de la législation environnementale et justifiant les dépassements des VLI est nécessaire (c.f. réponse au point 4.2.7.1 a. et demande [5]).

#### 4.2.7.9 Effets pour la santé

- a. *La priorité est donnée au développement économique au détriment de la santé et du climat. De nombreuses études auraient pourtant démontré les conséquences négatives d'une exposition à la population au bruit qui résulte de l'activité aéronautique.*

La protection de la santé de la population est réglée au travers des dispositions de l'OPB, notamment des valeurs limites d'expositions, définies selon l'état actuel de la science et de l'expérience. Là où l'autorité accorde, après pesée des divers intérêts en jeu (rôle de l'aéroport, aspects économiques, impact sur la santé de la population, aspects réglementaires, etc.), des allègements suite à des dépassements des VLI, des mesures d'insonorisation des immeubles concernés sont obligatoires (pose de fenêtres antibruit), assurant ainsi une protection de remplacement minimale de la population dans les immeubles. La mise en œuvre rapide de ces insonorisations est importante. Les mesures proposées par l'AIG ainsi que celles demandées par nos soins visent cependant à limiter et, à terme, même à réduire l'exposition au bruit aérien nocturne et l'impact sur la santé. Une révision de l'évaluation des nuisances, notamment du bruit aérien, est en cours au sein de l'OFEV (Etude Sirène).

- b. *Où est le contrôle des autorités fédérales ?*

Le respect de l'exposition admissible approuvée devra être démontré annuellement au travers de rapports de monitoring. L'effectivité des mesures entreprises pour limiter les émissions devra également être traitée dans ces rapports (cf. demande [5]).

- c. *Le calcul du bruit avec des décibels Leq ne fait aucun sens, car le matin c'est le premier avion qui réveille les gens.*

La détermination de l'exposition au bruit du trafic aérien est basée sur la moyenne énergétique Leq d'un jour moyen aux lieux d'immission (annexe 5 OPB) pour les périodes jour (6 h – 22 h), N1 (22 h – 23 h), N2 (23 h – 24 h) et N3 (5 h – 6 h). Les mouvements effectués entre 24 h et 5 h sont attribués à la nuit 2. Les valeurs limites plus strictes des périodes N1 à N3 applicables aux Leq<sub>1h</sub> de ces périodes œuvrent à limiter le trafic durant ces périodes sensibles. Pour la période 6 h – 22 h, la thématique de limitation des nuisances peut en principe être abordée par des réflexions basées sur le principe de limitation des émissions (art. 11 LPE).

#### 4.2.7.10 Coordination des procédures (RIE)

- a. Selon certains opposants, la coordination n'a pas été faite. Ce principe exige que les interactions entre les projets soient évaluées. Les opposants constatent que le rapport d'impact ne fait que relayer les objectifs énoncés dans la fiche PSIA.

Les objectifs énoncés dans la fiche PSIA forment un cadre qui devra orienter le développement de l'exploitation de l'AIG. En rappelant ces objectifs, le RIE précise cette situation. La forte interdépendance entre le projet technique de la nouvelle sortie rapide en piste 04 « Charlie 2 » d'une part, et les mesures opérationnelles visant une optimisation de la plateforme ainsi qu'une limitation des émissions nocturnes d'autre part, assure que la coordination des procédures se fait par la force des choses.

#### Demandes

- [1] L'AIG doit préciser le système de quotas dans le sens que son but à terme est de réduire les décollages retardés opérés pendant la période des restrictions nocturnes. Le concept révisé doit être transmis avant approbation du règlement d'exploitation à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation.  
*Justification: Voir nos remarques ; art. 8, al. 1, et art. 12 OPB.*
- [2] L'AIG doit clarifier comment le système de quotas et en particulier les redevances fortement progressives y afférant interagiront avec les autres mesures de limitation des émissions prévues et quelle stratégie globale il prévoit de poursuivre concernant les redevances bruit. Ce complément doit être transmis avant approbation du règlement d'exploitation à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation.  
*Justification: art. 8, al. 1, et art. 12 OPB.*
- [3] L'AIG doit concrétiser et analyser le potentiel de la mesure déjà appliquée « Off-block avant 21h40 ». Idéalement, l'exploitant rédige à cette fin une vue d'ensemble des mesures de limitation des émissions mises en œuvre, laquelle pourra servir de base à monitoring annuel. Ce complément doit être transmis avant approbation du règlement d'exploitation à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation.  
*Justification: art. 8, al. 1, et art. 12 OPB.*
- [4] L'AIG doit justifier la prise en compte des vols long-courrier dans le pronostic « 2022 » au regard de besoins de planification concrets à moyen terme. Les conditions d'opération de trois vols long-courriers planifiables après 22 h doivent être précisées dans le projet de texte du nouveau règlement d'exploitation, à savoir 3 départs par semaine durant la 1<sup>re</sup> heure de la nuit. Une preuve doit en outre être transmise par l'AIG avant mise en service à l'OFAC que ces mouvements ne compromettent pas l'exposition admissible selon art. 37a OPB. L'AIG doit en outre étudier et le cas échéant concrétiser dans le projet de texte du nouveau RE l'application d'un système dissuasif analogue au « système de quotas » lors de départs des vols long-courriers au-delà de 23 h. Le texte révisé du RE doit être transmis avant approbation du règlement d'exploitation à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation.  
*Justification: voir nos remarques ; art. 8, al. 1, et art. 12 OPB.*
- [5] L'AIG doit légitimer les dépassements des VLI en justifiant l'ampleur et la qualité du trafic considéré et en effectuant une évaluation complète de toutes les mesures de limitation des émissions (mesures en vigueur, mesures prévues à court terme, mesures étudiées, mais rejetées), en particulier concernant les mouvements nocturnes. Ce complément doit être transmis dans le cadre de la demande d'allègements avant approbation du règlement d'exploitation à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation.  
*Justification: voir nos remarques ; art. 8, al. 1 et 2, OPB ; ATF 137 II 58, considérants 6.10.*

- [6] L'AIG doit réaliser un rapport de monitoring annuel. Ces rapports annuels doivent documenter le respect de l'exposition admissible approuvée et ainsi que l'efficacité des mesures de limitation engagées. Les rapports annuels doivent être remis à l'OFAC au plus tard fin septembre de l'année qui suit.  
*Justification: art. 12 OPB; remarques monitoring, protocole de coordination et fiche PSIA.*
- [7] L'AIG doit mettre à jour le concept de mesures d'isolation acoustique C-MIA validé par l'OFAC en 2017, y compris les priorisations de mise en œuvre et les délais de réalisation. Le nouveau périmètre déterminant correspond aux VLI<sub>2022</sub>. L'AIG doit remettre un compte rendu annuel sur l'avancement des travaux d'insonorisation à l'OFAC au plus tard à fin mars de l'année suivant la période concernée.  
*Justification: art. 10 à 12 OPB, fiche PSIA ; décision de l'OFAC du 18 septembre 2017.*
- [8] Le cadastre du bruit aérien (annexe 5 OPB) doit être mis à jour, idéalement communément avec la publication de la décision de modification du règlement d'exploitation.  
*Justification: cadastre 2009 obsolète, pratique cantonale actuelle, art 37 OPB et fiche PSIA.*
- [9] Les détails concernant la modélisation, le calcul et la représentation du bruit au sol doivent être transmis avant approbation du règlement d'exploitation à l'OFAC pour information.  
*Justification: voir remarques, annexe 6 OPB.*
- [10] Des réflexions doivent être menées par l'AIG afin d'établir si des mesures constructives (éléments constructifs sur structures existantes, obstruction d'ouvertures sur le front de l'Aérogare, etc.) pourraient être réalisées afin de créer un effet-écran pour les récepteurs les plus impactés par les émissions bruyantes des activités au sol. Un rapport doit être transmis avant approbation du règlement d'exploitation à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation.  
*Justification: art. 8 OPB, principe de prévention.*
- [11] Le cadastre du bruit au sol (annexe 6 OPB) doit être réalisé. Nous suggérons une représentation graphique analogue au bruit routier (valeurs par façade exposées) ainsi qu'une intégration et orientation de cadastre au système d'information du territoire à Genève (SITG) du canton de Genève.  
*Justification: art. 37 OPB et fiche PSIA.*

## Recommandations

- [12] Nous recommandons que l'exploitant complète le système de quotas de manière à ce que le schéma d'attribution annuel des points bruit s'oriente également à l'objectif de réduction des dépassements de VLI sur le long terme exprimé par l'exposition PSIA cible à long terme « 2030 ».  
*Justification: Voir nos remarques.*
- [13] Nous recommandons que le rapport de monitoring annuel rende compte également de l'évolution de l'exposition sonore vers l'exposition PSIA cible à long terme « 2030 » actuellement retenue en coordination en cours.  
*Justification: Voir nos remarques, préavis du canton de Genève.*

#### 4. Conclusion

Nous vous prions de bien vouloir nous transmettre avant approbation du nouveau règlement d'exploitation les compléments requis dans nos demandes [1 – 5] et [10], de tenir compte de nos remarques et de nos autres demandes lors de votre prise de décision et, le moment venu, de nous faire part de celle-ci par courrier électronique (adresse e-mail: [uvp@bafu.admin.ch](mailto:uvp@bafu.admin.ch)).

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Office fédéral de l'environnement



Thomas Baumann  
Chef de section

Copies :

- Conseil d'État, Case postale 3964, 1211 Genève 3
- Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA), Quai du Rhône 12, 1205 Genève
- Direction générale de l'environnement (DGE), Rue Caroline 11, 1014 Lausanne
- Service du développement territorial, Av. de l'Université 5, 1014 Lausanne



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Umwelt BAFU**  
Sektion UVP und Raumordnung

**3003 Bern**

POST CH AG

BAFU, KF

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)  
Section Plan sectoriel et installations  
3003 Berne

Aktenzeichen: BAFU-042.111.14-20/2

Geschäftsfall:

Ihr Zeichen: F. Santoni

**Ittigen, 9. Juli 2020**

## **Interne Mitteilung an die Entscheidbehörde**

### **Aéroport de Genève: Projet après PSIA, modification du règlement d'exploitation**

#### Gebühren für Verfügungen und Dienstleistungen

Gemäss Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt BAFU vom 3. Juni 2005 (GebV-BAFU, SR 814.014) wird für das im Titel erwähnte Geschäft eine Gebühr erhoben und diese gemäss der Allgemeinen Gebührenverordnung vom 8. September 2004 (AllgGV, SR 172.041.1) der Entscheidbehörde mitgeteilt.

Vorliegend handelt es sich um eine sehr aufwendige Stellungnahme, die gemäss Anhang GebV-BAFU, Ziffer 1 24 Std à Fr. 140.- = total Fr. 3360.- zu veranschlagen ist.

Formular ohne Unterschrift

Bundesamt für Umwelt BAFU  
Florian Kündig  
3003 Bern  
Standort: Worblentalstrasse 68, 3063 Ittigen  
Tel. +41 58 46 245 17, Fax +41 58 46 479 78  
Florian.Kuendig@bafu.admin.ch  
<https://www.bafu.admin.ch>

