

Réponse de Genève Aéroport aux oppositions et prises de positions

PIECE 17

Vols long-courrier après 22 heures

1. *Justification de la prise en compte des vols long-courriers dans le pronostic 2022 au regard des besoins de planification concrets à moyen terme*

Dans le cadre du PSIA, Genève Aéroport a demandé à pouvoir planifier des départs de vols long-courriers après 22h, compte tenu des contraintes d'opérations inhérentes de ce type de vols. Il s'agirait surtout de nouvelles liaisons aériennes répondant aux besoins du marché (en particulier de la Genève internationale), pour lesquelles cet horaire serait une condition sine qua non. Parmi les raisons impératives identifiées, on peut citer le temps de vol (vols de nuit habituels vers l'Asie ou l'Amérique du Sud par exemple), la structure horaire du hub de la compagnie concernée, l'utilisation optimale de la flotte, etc.

D'après des premières estimations effectuées avant 2020, un premier besoin avait été identifié à l'horizon 2022, compte tenu des discussions en cours avec plusieurs compagnies et des délais habituels pour faire aboutir ce genre de dossiers et mettre en place une nouvelle ligne intercontinentale.

Une opportunité concrète dans le cadre d'un vol existant a cependant modifié ce calendrier.

Il s'agit de la compagnie Ethiopian Airlines, membre de Star Alliance et présente à Genève depuis juin 2018 qui desservait Addis Abeba depuis Genève mais avec une escale intermédiaire (Vienne ou Milan) et a demandé à pouvoir opérer ce vol NON-STOP (en direct et sans escale).

Ethiopian est la plus grande et la plus fiable des compagnies africaines, avec un service de qualité reconnu par de nombreuses distinctions. Elle opère une flotte moderne, avec des A350 et B787 de dernière génération et son réseau couvre plus de 65 destinations sur le continent à travers son hub.

L'ouverture de la ligne Genève - Addis Abeba répondait aux besoins de la région et plus spécifiquement de la Genève internationale, compte tenu de l'activité diplomatique concernant l'ensemble de l'Afrique. Par ailleurs, Addis Abeba est également le siège de l'Union africaine et du bureau de l'ONU pour le continent, ainsi que d'autres organismes multilatéraux et d'ONG. Il est à relever également que le Directeur général de l'OMS (Dr Tedros Ghebreyesus) s'est fortement impliqué au moment du lancement du vol.

La structure des opérations d'Ethiopian est basée sur des vols de nuit dans les deux sens, qui quittent Addis Abeba vers minuit pour arriver en Europe tôt le matin et qui repartent en fin de

soirée pour arriver autour de 6h du matin en Éthiopie. Ces « vagues » permettent d'optimiser les correspondances pour le reste de l'Afrique, qui représentent la majorité du trafic.

Jusqu'en été 2020, en raison des contraintes opérationnelles à Genève, la compagnie Ethiopian a dû opérer ce vol avec une escale intermédiaire (Vienne ou Milan). Compte tenu du détour géographique et du temps de vol additionnel, ceci a été un obstacle important pour les clients, en particulier les hommes d'affaires et diplomates.

L'objectif stratégique était donc de rendre cette liaison NON-STOP dès que les conditions le permettaient. Cette opportunité s'est présentée en juillet 2020, après de nombreux échanges entre la compagnie et Genève Aéroport. La disponibilité de la flotte d'Ethiopian et la réorganisation de son réseau européen en lien avec la crise du COVID-19 permettaient de mettre en place un nouveau routing avec un vol direct entre Addis Abeba et Genève, tant à l'aller qu'au retour.

Pour des question d'optimisation de cette liaison (connexions avec les correspondances pour le reste de l'Afrique), le vol doit partir de Genève après 22h, étant précisé qu'Ethiopian avait initialement demandé un départ après 23h. Genève Aéroport a réussi à convaincre Ethiopian de ne pas dépasser 23h, comme souhaité initialement. Genève Aéroport a pris la décision d'accorder un décollage de GVA à 22h45, dès la saison d'été 2020, seul moyen pour avoir un vol non-stop arrivant dans une plage horaire acceptable à Addis Abeba et permettant de prolonger le vol au-delà de Genève sur une autre escale européenne. Les instructions ont été données à l'organisme chargé de l'attribution des slots (Slot Coordination Switzerland), qui a mis en place une « local rule » attribuant un slot de départ à 22h45 assorti de conditions strictes s'assurant de son utilisation adéquate avec l'intention (distance du vol d'au moins 5'000 km, utilisation d'un avion en catégorie bruit IV ou V, opération sans escale intermédiaire).

2. Conditions d'opération des vols long-courrier planifiables après 22 h

L'OFEV demande que les conditions d'opération de trois vols long-courriers planifiables soient précisées dans le projet de texte du nouveau règlement d'exploitation.

Les conditions d'opération des vols long-courriers planifiables après 22 heures sont inscrites à l'art. 4 du règlement d'exploitation. Ces règles, qui sont plus strictes que celles énoncées aux art. 39 et 39a OSIA, sont en partie nouvelles (soumises pour approbation dans la cadre de la présent procédure).. Ces règles sont les suivantes (1) La planification d'un vol long-courrier au décollage après 22h devra avoir été préalablement soumis à l'approbation de l'exploitant (soit dans le cadre de la coordination des horaires, soit de cas en cas). (2) Au maximum trois vols longs courriers (quotidiens) peuvent être planifiés au décollage entre 22h et 24h. (3) Ces vols doivent être exploités avec des aéronefs les plus performants au niveau acoustique. Enfin (4) une redevance additionnelles (en plus de la redevance bruit) progressive est perçue pour les décollages après 22h et les recettes supplémentaires y afférentes sont affectées au Fonds environnement de Genève Aéroport.

S'agissant de décollages planifiés après 22h, ces mouvements ne sont pas soumis au système de quotas visé à l'article 2 du règlement d'exploitation (applicable aux décollages planifiés avant 22h mais opérés pendant la période des restrictions nocturnes).

Dans le calcul du pronostic « 2022 » soumis dans le cadre du présent dossier, les émissions liées aux trois départs par semaine durant la 1ère heure de la nuit ont été prises en compte.

Or, il est évident que les prévisions de trafic sont évolutives et ne peuvent pas être figées, étant précisé au surplus que l'exploitant de l'aéroport n'a pas la maîtrise sur le programme de vol qui est décidé par les (seules) compagnies aériennes.

Ce qui est contraignant et déterminant dans la fixation du bruit admissible, c'est l'étendue des courbes de bruit. Genève Aéroport a pris un engagement à cet égard dans la fiche PSIA et le projet de courbe de bruit à l'horizon 2022, déterminant pour la fixation du nouveau bruit admissible, respecte la courbe de bruit PSIA à moyen terme. Les 3 mouvements long-courrier planifiés après 22h (3 jours par semaine) incorporés dans le scénario de trafic à l'horizon 2022 s'inscrivent dans cette courbe de bruit.

En effet, le respect des courbes de bruit prévues dans la Fiche PSIA déposées dans le cadre du présent projet, qui représentera l'exposition au bruit admissible selon l'art. 37a OPB (le nouveau bruit admissible pour le trafic aérien) constitue une contrainte pour Genève Aéroport dans le cadre de laquelle doivent s'inscrire les vols planifiés au décollage et à l'atterrissage, ainsi que tous les vols en retards (planifiés avant 22h mais retardés au-delà), pour des destinations moyen-courrier et long-courrier. En vertu de la législation suisse – qui détermine en particulier le mode de calcul des courbes de bruit – les mouvements après 22h sont plus pénalisant que les vols durant la journée.

Par conséquent, de facto le volume de trafic, en particulier au décollage, s'agissant des vols long-courrier, est limité par le respect des courbes de bruit (nouveau bruit admissible). Il n'y a dès lors pas lieu de préciser davantage les conditions d'opération de trois vols long-courriers planifiables après 22h dans le projet de texte du nouveau règlement d'exploitation. Il n'y a en particulier pas lieu de préciser que ces vols devront nécessairement partir durant la 1^{ère} heure de la nuit. Encore une fois, cela ne signifie pas qu'une multiplication des décollages de vols long-courrier après 22h soit envisagée ou même possible : la contrainte que représente le respect des courbes de bruit oblige en effet à trouver un équilibre entre le nombre de décollages de vols long-courrier à l'horaire, le nombre de décollage de vols moyen-courrier en retard sur l'horaire (objet de plusieurs autres mesures opérationnelles), le nombre d'atterrissages, la qualité de la flotte qui opère à ces heures, l'heure de décollage durant la période nocturne, etc. Les paramètres de cet équilibre ne peuvent être figés dans le règlement d'exploitation de Genève Aéroport.

3. Preuve que les mouvements long-courrier planifiés après 22h ne compromettent pas l'exposition admissible selon art. 37a OPB

Comme indiqué ci-dessus, les 3 mouvements long-courrier planifiés entre 22h et 23h ne compromettent pas l'exposition admissible selon l'art. 37a OPB. Ils ont été dûment intégrés dans le scénario de trafic utilisé pour calculer le projet de nouveau bruit admissible.

La planification de plus de fréquences par semaine ou d'un autre vol long-courrier ou encore une augmentation des retards des vols planifiés au décollage avant 22h mais retardés au-delà, ainsi que d'autres évolution du trafic aérien à Genève auront nécessairement un impact sur le bruit aérien. Or, c'est prises globalement (et selon le principe des vases communicants) que ces évolutions ne doivent pas compromettre le respect du nouveau bruit admissible. Genève Aéroport y œuvre par le moyen de diverses mesures présentées dans le cadre du présent dossier soit, notamment par le système de quotas dont l'approbation est sollicitée dans la présente procédure. En effet, 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.

Il n'est pas possible de fournir *ab initio* et une fois pour toutes la preuve que les 3 mouvements long-courrier par semaine planifiés après 22h ne compromettent pas l'exposition admissible selon art. 37a OPB. C'est le mécanisme de suivi et de contrôle annuel de l'exposition au bruit du trafic aérien (fiche PSIA GVA, Partie décisionnelle, chiffre 4) qui est déterminant à cet égard. L'exposition sonore provoquée par le trafic aérien à Genève est à calculer et à analyser chaque année par Genève Aéroport et, en cas de dépassement, des mesures doivent être prises.

Cela étant, dans la perspective du respect du nouveau bruit admissible, des mesures sont mises en œuvre pour que le vol planifié à 22h45 respecte les heures de décollage.

Dans ses contacts avec les compagnies aériennes, Genève Aéroport œuvre tout d'abord à dissuader les compagnies aériennes de planifier un vol long-courrier après 21h40. Dans les cas où cela n'est pas possible, eu égard aux contraintes opérationnelles et commerciales, Genève Aéroport intercède auprès de l'opérateur pour que le vol soit planifié le moins tard possible. Concrètement, Genève Aéroport a réussi à convaincre Ethiopian Airlines de ne pas planifier un vols au-delà de 23h, comme souhaité initialement par la compagnie.

L'attribution de ce créneau de 22h45 locales a eu lieu après de longues discussions avec la compagnie (durant presque 2 ans). Différentes actions et mesures ont été mises en place afin de garantir un départ à l'heure :

- Genève Aéroport a obtenu un engagement par de nombreux échanges de courriels avec leur manager pour la Suisse et avec les responsables de la planification au siège à faire le maximum pour ne pas dépasser l'heure prévue ;
- Une sensibilisation de leur CEO (M. Tewelde Gebremariam) s'est faite à ce sujet, notamment lors de sa visite en décembre 2019 ainsi que durant l'été 2020 (conférence téléphonique) ;
- Suivi du côté marketing par un reporting mensuel du vol et par des échanges réguliers avec leurs contacts chez Ethiopian ;
- Attention forte portée par Slot Coordination Switzerland à ce slot particulier et instructions pour appliquer de manière stricte les règles et mécanismes prévus en cas de non-respects répétés.

4. *Système dissuasif des départs des vols long-courrier au-delà de 23h*

L'OFEV demande que l'AIG étudie et le cas échéant concrétise 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 23h.

En premier lieu, il convient de noter que le système de redevances aéronautiques prévoit une redevance additionnelle à la redevance bruit pour les décollages après 22h avec un tarif progressif du montant sur cinq tranches horaires respectivement 22h00-22h29, 22h30-22h59, 23h00-23h29, 23h30-23h59, 00h00-05h59¹. Les vols qui seraient opérés au-delà de 23 heures paieraient donc une redevance d'un montant accru.

¹ <https://www.gva.ch/fr/Site/Professionnels/prestations-aeronautiques/tarifs-redevances-aeriennes>
> Airport Charges Regulations for scheduled and charter air traffic (EN), tableau chiffre 3.3.

Par ailleurs, les mesures à mettre en œuvre pour la planification potentielle de futurs longs courriers après 22h sont les mêmes que pour le cas de figure du vol Ethiopian énoncé ci-dessus chiffre 3. En tout état de cause, la mesure la plus forte est celle concernant l'attention portée par Slot Coordination Switzerland sur les retards répétitifs le cas échéant de tels vols.

* * *