



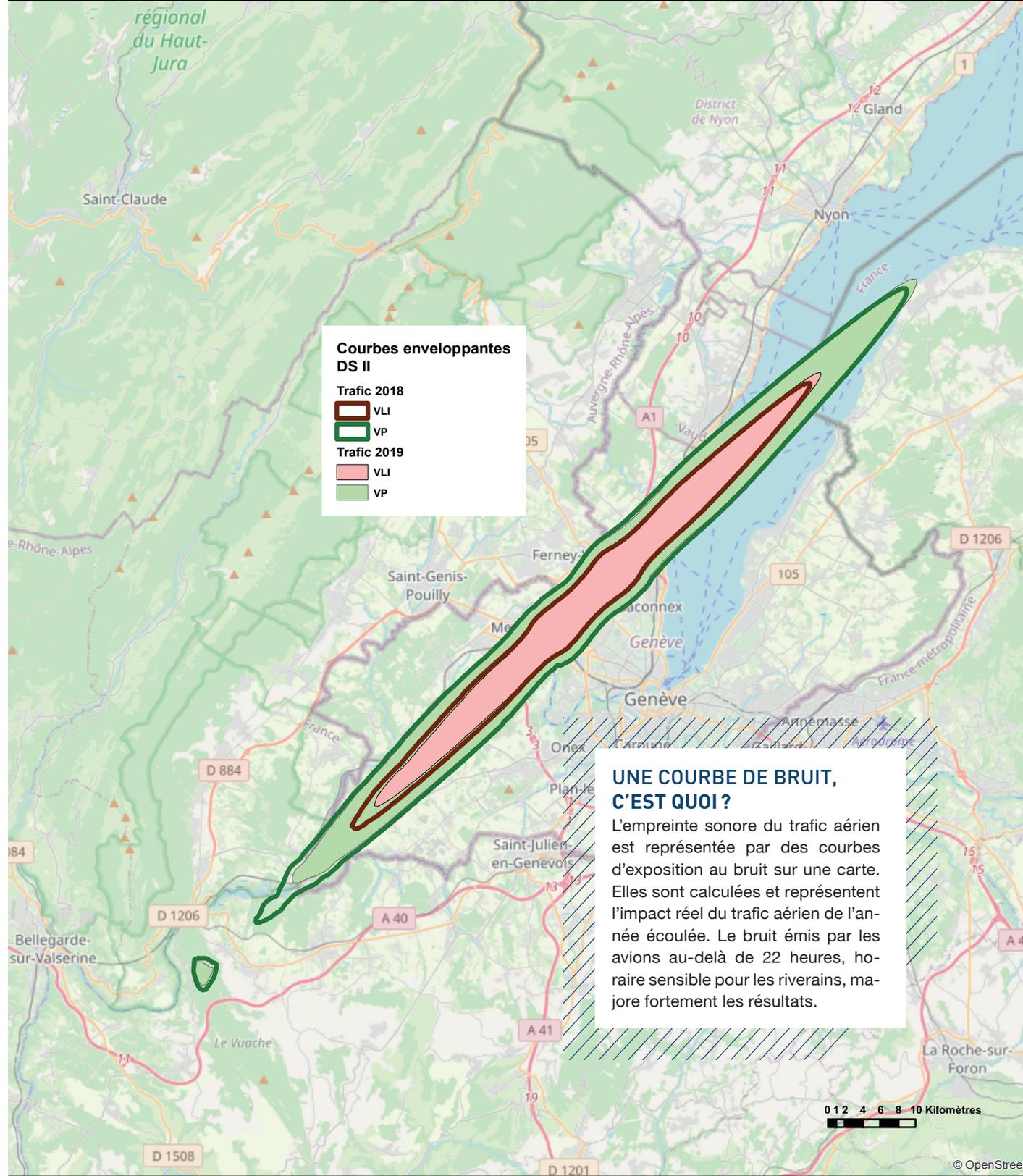
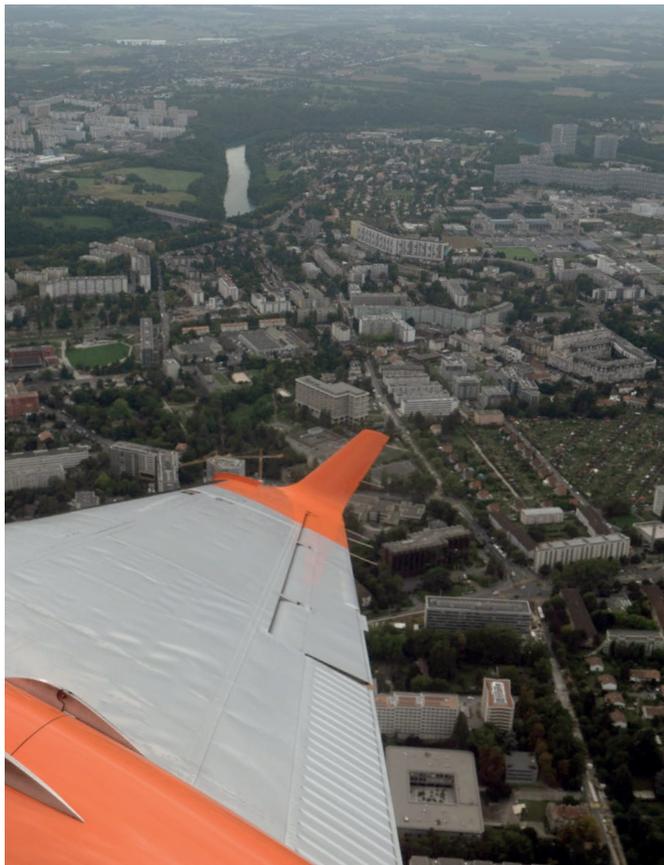
# EMPREINTE **SONORE**

Courbes de bruit 2019 et engagements

## → GENÈVE AÉROPORT PRÉSENTE SON EMPREINTE SONORE 2019

Conscient de son caractère urbain, Genève Aéroport, en tant que gestionnaire de plateforme, entend contenir ses émissions sonores. Il se conforme aux évolutions légales fédérales, qui protègent la population riveraine contre le bruit.

Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport, adopté par le Conseil fédéral en 2018, fixe un cadre avec des objectifs en deux temps: une courbe plafond à respecter dès 2019 et un scénario cible ambitieux à l'horizon 2030. Genève Aéroport, en concertation avec ses partenaires, étudie et met en œuvre des mesures pour atteindre successivement ces deux objectifs.





(Airbus A220-100 de la compagnie SWISS)

## → RÉDUIRE LE BRUIT, OUI MAIS COMMENT ?

### Agir sur les mouvements nocturnes

Actuellement, aucun créneau de départ n'est attribué par Genève Aéroport au-delà de 22 heures (sauf trois vols intercontinentaux). Les décollages au-delà de cet horaire sont dus à des retards. L'aéroport a néanmoins mis en place un ensemble de mesures efficaces afin de les réduire, comme disposer d'avions de réserve ou prioriser les vols retardés.

### Mouvements nocturnes après 22 heures

(entre 2018 et 2019)



**-5,2%**

des mouvements



**-15,5%**

de décollages

## → OPÉRER AVEC DES AVIONS DE NOUVELLE GÉNÉRATION

Les compagnies aériennes renouvellent progressivement leur flotte avec des avions de nouvelle génération, plus silencieux. En parallèle, grâce à des taxes spécifiques, l'aéroport incite les compagnies à exploiter des aéronefs plus modernes. Les résultats sont là: les appareils les moins bruyants (catégorie 5) sont chaque année plus nombreux à Genève.

### Mouvements d'avion

(en catégorie 5, la moins bruyante - ligne et charter passagers uniquement, hors vols ferry)



**13,7%**

en 2018



**18,7%**

en 2019

## → DES RÉSULTATS PROMETTEURS

L'étendue des courbes de bruit est en baisse pour la deuxième année consécutive. Ce résultat est principalement lié à une diminution des mouvements d'aéronefs (-0,6% en 2019), en particulier après 22 heures. Entre 2018 et 2019, la surface des zones exposées au bruit a ainsi diminué de 3,4 km<sup>2</sup>.

### Surface d'exposition au bruit (courbe enveloppante VLI)



**33,3 km<sup>2</sup>**

en 2018



**29,9 km<sup>2</sup>**

en 2019

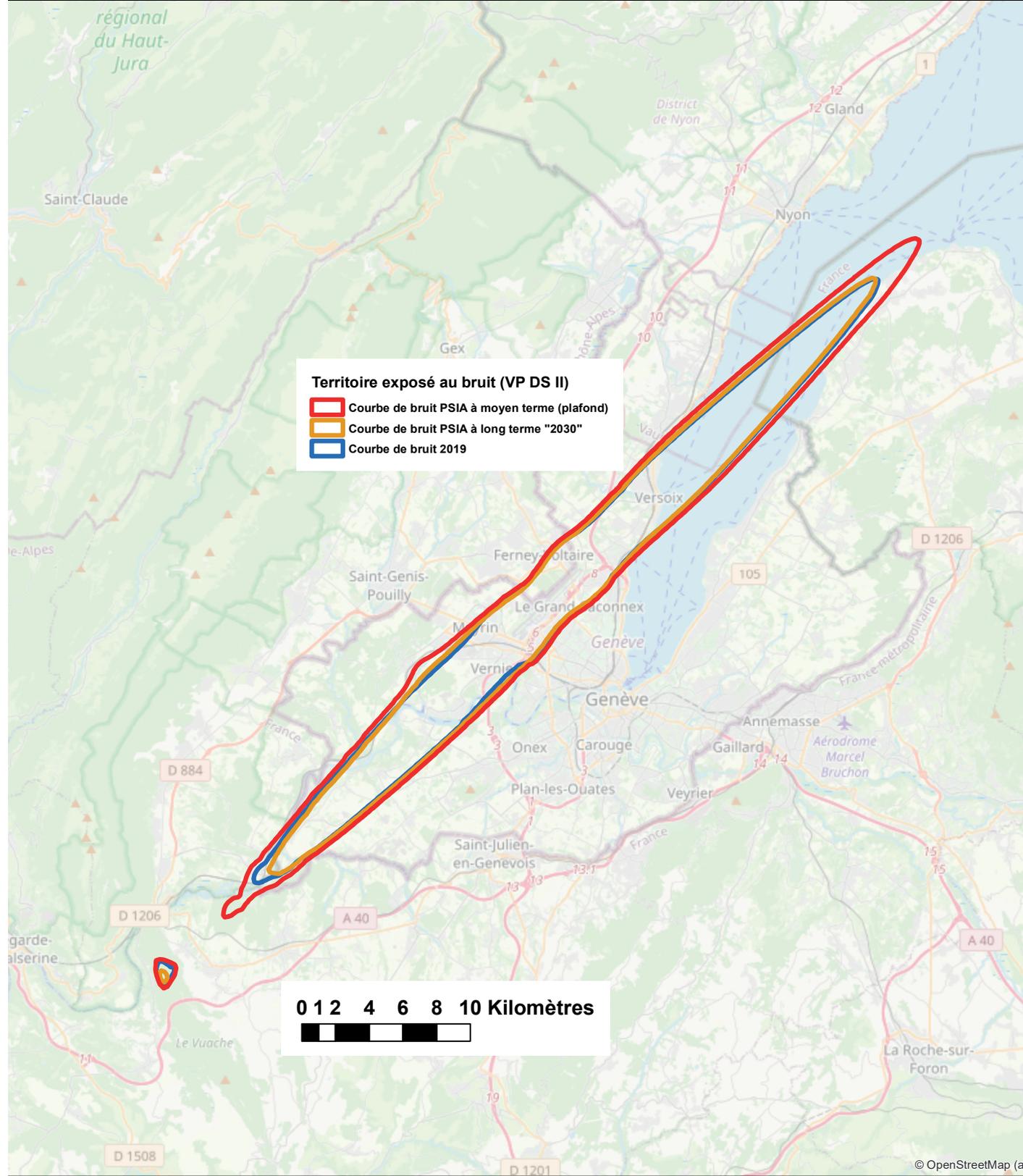
Le nombre d'habitants exposés à des valeurs limites supérieures à la réglementation a également diminué, passant de 22'726 en 2018 à 20'135 en 2019.

Le cadre fixé par le PSIA (enveloppante VP DSII plafond) est respecté. Par ailleurs, on observe que l'empreinte sonore de Genève Aéroport évolue favorablement en direction du scénario cible à l'horizon 2030.

## → DES EFFORTS À MAINTENIR

En 2019, l'aéroport a proposé une modification de son règlement d'exploitation à l'Office fédéral de l'aviation introduisant un quota bruit pour les vols de nuit retardés, favorisant les avions moins bruyants. En attendant, Genève Aéroport et les deux compagnies aériennes assurant la plus grande part du trafic sur le site (57%), SWISS et easyJet, ont pris les devants en signant une déclaration conjointe en octobre 2019. Cette approche collaborative, innovation proposée à titre de mesure préventive par l'aéroport, vise à engager les acteurs de la plateforme dans une démarche de lutte contre le bruit.

En attendant les bénéfices du renouvellement des aéronefs, Genève Aéroport poursuit son action, en coordination avec les compagnies, afin de maîtriser les nuisances après 22 heures.



**Plus d'informations** sur notre  
site internet **[www.gva.ch](http://www.gva.ch)**

*©GenèveAéroport septembre 2020*

**GENÈVE**  
AÉROPORT

