

## Communiqué de presse

---

Jeudi 31 octobre

### **Genève Aéroport, easyJet et SWISS, s'engagent à réduire les décollages non planifiés après 22 heures**

**Genève Aéroport, easyJet et SWISS veulent diminuer les décollages non planifiés au départ de la plateforme après 22 heures, horaire le plus sensible pour les riverains. Jeudi 31 octobre, ils ont signé pour la première fois une déclaration conjointe s'inscrivant dans une démarche commune de lutte contre le bruit.**

Le bruit du trafic aérien constitue l'une des préoccupations majeures de Genève Aéroport et de ses partenaires. Conscient de son caractère urbain, l'aéroport s'efforce de contenir l'impact sonore des activités aéroportuaires. Le 14 novembre 2018, le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a été adopté par le Conseil fédéral et en mai 2019, la Convention d'objectifs a été signée avec le Conseil d'Etat. Ces deux documents fixent le cadre pour atteindre une stabilisation, puis une baisse du bruit d'ici à 2030.

Le règlement d'exploitation de l'aéroport, actuellement en consultation publique, permettra d'engager des mesures concrètes. Genève Aéroport a en effet proposé à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) de mettre en place un système de quotas. Chaque compagnie aérienne aura le droit à un certain nombre de départs non planifiés après 22 heures. Lorsque son quota sera épuisé, elle devra payer une redevance dissuasive. Ce mécanisme favorisera les avions les moins bruyants.

En attendant l'adoption de ce règlement d'exploitation, Genève Aéroport et les deux compagnies aériennes assurant la plus grande part du trafic sur le site (57%) ont pris les devants en signant une déclaration conjointe. 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.

Dans ce document, Genève Aéroport, easyJet et SWISS s'engagent à préparer et à mettre en place des mesures visant à réduire les retards des vols après 22 heures. Ces mouvements sont en effet les plus sensibles vis-à-vis des émissions sonores, leur impact étant considéré dix fois supérieur aux vols de la journée. Actuellement, les décollages des vols de ligne sont autorisés à Genève entre 6 heures et 22 heures. Aucun créneau de départ n'est attribué au-delà de cet horaire, sauf potentiellement trois vols intercontinentaux. Cela étant, lors d'imprévus tels que des mauvaises conditions météo, difficultés techniques ou opérationnelles, le maintien des horaires planifiés est impacté. Des avions «en retard» décollent ainsi après cette heure-là. En 2018, 1836 appareils ont pris le départ après 22 heures. Les premières mesures ont déjà permis en 2019 de réduire le nombre de retards de 4,4%.

Les partenaires s'engagent en particulier à mettre en place les mesures suivantes : intégration de réserves dans la planification, priorisation des vols retardés, quotas bruits pour les vols retardés après 22 heures et suivi des mesures.

## Un engagement commun

easyJet répond à l'enjeu environnemental et notamment des nuisances sonores en renouvelant régulièrement sa flotte, d'un âge moyen de 6,5 ans en Suisse, en appliquant des procédures opérationnelles spécifiques et en adaptant son programme de vols. La question des nuisances sonores nocturnes est avant tout liée à la ponctualité des vols, qu'ils soient basés ou non à Genève.

Afin de répondre à cette problématique globale, easyJet investit depuis plusieurs années dans son programme de résilience opérationnelle qui a été renforcé cette année avec un doublement des avions de réserve, la mise en place d'outils analytiques pour comprendre les retards et l'introduction de mesures pour fluidifier l'embarquement. Ces mesures portent leurs fruits et cet été, easyJet a enregistré dans son réseau une baisse de 40% des annulations et de 24% des retards de plus de trois heures. A Genève, les décollages après 22h sont en baisse de 30% en 2019 comparé à 2017.

Jean-Marc Thévenaz : « Nous sommes heureux de voir notre investissement et le travail de nos équipes partout en Europe récompensés par des chiffres en amélioration. Nous saluons la démarche de Genève Aéroport, notre partenaire de long terme, et en tant que première compagnie sur la plateforme, prenons très au sérieux la signature de cette déclaration conjointe. »

Swiss International Air Lines (SWISS) a investi plus de 8 milliards de francs dans une flotte plus performante. En investissant dans des avions modernes et nettement plus silencieux, SWISS a réduit de 50% les nuisances sonores. Dans le même contexte, SWISS, l'aéroport de Genève et les services de la navigation aérienne s'efforcent conjointement d'optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage dans la mesure de leurs possibilités, pour limiter ces nuisances.

« Dans le domaine de la protection environnementale et de la réduction des nuisances sonores, SWISS cherche systématiquement à s'améliorer. La signature d'une déclaration conjointe s'inscrit dans une suite logique pour la compagnie et nous sommes ravis de pouvoir montrer notre engagement au côté de Genève Aéroport dans une approche collaborative afin d'éviter les retards des vols non planifiés après 22h00. Nous saluons cette initiative proactive » souligne Lorenzo Stoll, Directeur général de SWISS pour la Suisse romande.

En 2018, le nombre de vols concernés par un départ après 22h00 suite à un retard représentait 1,1 % du total des vols opérés par SWISS au départ de Genève. Pour l'année 2019, le nombre de vols retardés est descendu à 0,4% grâce à différentes mesures.

Les trois acteurs signataires de l'accord s'engagent également à utiliser les mois qui viennent pour comprendre et expérimenter les leviers qui auront le plus d'impact sur les retards. Les autres compagnies aériennes sont naturellement invitées à se joindre à la démarche et peuvent, à tout moment, s'associer à cette déclaration conjointe.

Contact presse:

**Madeleine von Holzen, porte-parole**  
[madeleine.vonholzen@gva.ch](mailto:madeleine.vonholzen@gva.ch) +41 22 717 70 13

2

## Mesures pour maîtriser les vols après 22 heures

**2016:** Réduction de la capacité des mouvements à l'horaire après 22h et pas de départ planifié après 22h.

**2017:** Augmentation de la redevance bruit de plus de 100%

**2019:** Déclaration conjointe avec easyJet et SWISS pour réduire les décollages après 22h.

**2021:** Taxes incitatives pour les avions les moins bruyants

**Dès l'approbation du règlement d'exploitation:** quotas pour les décollages après 22h.

## La feuille de route de Genève Aéroport pour réduire son empreinte sonore

**12 juillet 2016:** Protocole de coordination - le Canton et la Confédération s'engagent à approfondir des mesures destinées à limiter le bruit en particulier entre 22h et minuit.

**14 novembre 2018:** Adoption du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) par le Conseil fédéral. Ce document fixe pour Genève Aéroport un objectif en deux temps: une courbe de bruit à moyen terme, que l'aéroport doit d'abord respecter, puis une courbe, représentant un bruit inférieur, en 2030.

**29 mai 2019:** Adoption par le Conseil d'État de la nouvelle Convention d'objectifs afin de préciser la manière dont cet objectif pourra être atteint. Dans ce document, le Gouvernement s'appuie sur un mécanisme de monitoring et de contrôle de l'évolution sonore. Par ailleurs, il exige de l'aéroport, en coordination avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), de nouvelles mesures opérationnelles.

**17 septembre 2019:** Mise en consultation publique du règlement d'exploitation par l'OFAC, jusqu'au 17 octobre 2019. Ce texte reprend toutes les mesures opérationnelles permettant à la plateforme d'atteindre son objectif, notamment:

- Un mécanisme de quota bruit destiné à lutter contre les retards au-delà de 22h ;
- Une nouvelle voie de sortie de la piste qui permet de diminuer les temps de roulage des aéronefs.

L'objectif coordonné entre la Confédération, le Canton et l'aéroport est ambitieux, puisqu'il s'agit de renouer en 2030 avec le nombre de personnes exposées équivalent à celui de 2000.

## Premiers résultats positifs

Les éléments chiffrés mesurant le bruit émis par les mouvements d'avion sont représentés sous forme de « courbes de bruit ». Celle-ci sont calculées chaque année. Elles sont ensuite présentées à la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) et discutées. La courbe de bruit 2018 montre que l'aéroport est sur la bonne voie. L'exposition de la population et la surface des courbes ont diminué en 2018 par rapport à 2017. La surface des zones exposées au bruit a diminué de 2,1 km<sup>2</sup>. Plus de 5'000 personnes sont passées en dehors des zones exposées au bruit, à population constante.

Le calcul est réalisé par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA) sur la base de statistiques de trafic fournies par la plateforme et skyguide et validées par l'OFAC.