



ASSOCIATION EN FAVEUR DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

Office fédéral de l'aviation civile
PSIA Genève
Case postale
3003 Berne

Genève, le 5 janvier 2017

Enquête publique concernant le projet de fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'Aéroport international de Genève (AIG)

Madame, Monsieur,

L'Office fédéral de l'aviation civile a mis à l'enquête publique un projet de fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'Aéroport international de Genève (AIG).

L'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin (AGC) a été créée en 1974, sous l'égide de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève et de l'Office du tourisme de Genève, afin de démontrer et conforter l'importance vitale d'un outil aéroportuaire moderne et performant pour les activités socio-économiques de Genève et de toute sa région.

L'Association a pour but de défendre les intérêts des usagers de l'aéroport international de Genève. A cet effet, elle entretient des contacts, notamment avec les organes dirigeants de l'aéroport et avec les compagnies aériennes. L'AGC anime le mouvement en faveur de l'Aéroport international de Genève en s'adressant notamment à l'opinion publique romande et des régions françaises limitrophes afin d'assurer leur information quant au rôle important que joue l'aéroport de Genève sur les plans économique, touristique et culturel de ces régions et sur la mission internationale de Genève. L'action de l'AGC est inspirée de motifs d'intérêt général et tient compte des exigences de la protection de l'environnement.

L'AGC compte quelque 490 membres : 305 membres individuels et 185 membres collectifs, principalement des entreprises.

Compte tenu de l'importance de la desserte aérienne de toute la partie ouest de la Suisse, l'AGC tient à faire part de sa position sur le projet de la fiche PSIA.

1. Considérations de l'AGC

L'AGC se déclare favorable à l'orientation proposée par le projet de fiche PSIA de l'aéroport de Genève, en soulignant les éléments suivants :

- L'AGC estime que le projet de fiche PSIA constitue un excellent compromis qui permet d'adapter la plate-forme aéroportuaire - conformément aux obligations de la concession fédérale dont bénéficie l'AIG - aux besoins de la population et des entreprises, tout en admettant que les nuisances doivent être contenues.
- Pour l'AGC, l'adaptation des infrastructures de l'aéroport permettra de répondre aux prévisions de croissance du trafic passagers à 25 millions de personnes et 236'000 mouvements par année à l'horizon 2030. Malgré l'augmentation du trafic, la charge sonore devrait diminuer par rapport à celle qui existe actuellement. Cet élément constitue le point principal de la fiche PSIA.
- L'AGC estime que l'augmentation du nombre de passagers n'impliquera pas une augmentation correspondante du nombre de mouvements, laquelle sera nettement moins élevée en raison de l'utilisation d'avions de plus grande capacité et du haut taux d'occupation de ceux-ci. En outre, les évolutions technologiques vont amener les compagnies aériennes à utiliser des appareils beaucoup moins bruyants et polluants.
- L'AGC tient à souligner qu'à Genève, le trafic est constitué d'environ 95% de passagers locaux, c'est-à-dire qui ont Genève comme point de départ ou d'arrivée, à l'inverse de l'aéroport de Zurich, dont les riverains doivent supporter les nuisances de plus de 30% de passagers en correspondance.
- S'agissant des horaires, l'AGC rappelle le fait que les autorités aéroportuaires renoncent à tout mouvement entre 5 h. et 6 h. du matin. Ce faisant, il ne faudrait pas que des restrictions d'horaires supplémentaires soient mises en place, car elles pourraient nuire à la qualité de la desserte aérienne de Genève.
- L'AGC estime que les mesures envisagées devront impérativement faire l'objet de discussions et d'une bonne coordination avec les compagnies aériennes
- L'AGC souligne l'importance de la desserte aérienne de Genève pour l'économie de l'ensemble de l'arc lémanique et de la France voisine et relève que cet élément est parfaitement mentionné dans le projet de la fiche PSIA. L'AGC tient à insister sur l'importance du fret pour les entreprises de la région. En effet, chaque année, 70'000 tonnes de marchandises sont transportées par avions au départ ou à l'arrivée de Genève, auxquelles il faut encore ajouter quelque 5'000 tonnes de trafic postal.
- L'AGC rappelle que l'aéroport joue aussi un rôle important par rapport à la Genève internationale. Genève et la région lémanique abritent quelques 40 organisations internationales, plus de 400 organisations non-gouvernementales et fédérations sportives ainsi que 250 missions permanentes ou représentations diplomatiques. De ce fait, beaucoup plus qu'ailleurs dans le monde, le nombre d'accueils protocolaires de chefs d'Etat et de ministres réalisés à l'aéroport de Genève est considérable.

2. Position de l'AGC sur les objectifs de la fiche PSIA

2.1. Rôle et fonction de l'installation

La fiche PSIA indique que l'aéroport de Genève doit pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes. La fiche PSIA précise en outre que les vols long-courriers constituent une priorité pour l'aéroport et un avantage pour toute la partie ouest de la Suisse dans la mesure où cette offre constitue un des éléments prépondérants à l'établissement et au maintien d'organisations internationales à Genève et sur l'arc lémanique.

- *L'AGC approuve cette décision.*

2.2. Conditions générales de l'exploitation

Trois éléments centraux de cette décision sont à relever :

- **Capacité de la piste revêtue**

La fiche PSIA prévoit une augmentation de la capacité de la piste revêtue, soit 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 à la place de 40 mouvements actuellement.

- *L'AGC soutient l'optimisation prévue de l'exploitation de la piste, estimant indispensable de continuer à répondre à la demande à l'avenir.*

- **Lutte contre les retards en soirée**

L'aéroport est appelé à mettre en place les mesures nécessaires afin de diminuer les retards des vols planifiés avant 22 h., mais décollant après 22 h.

- *L'AGC est favorable à ce principe, mais estime que les modalités de mise en œuvre doivent être élaborées en concertation avec les compagnies aériennes afin de privilégier les solutions les plus adéquates. Il est à relever que les décollages entre 22 h. et 24 h. sont soumis à une redevance additionnelle incitative.*

2.3. Exposition au bruit

La première courbe de bruit (exposition à moyen terme) est inscrite en coordination réglée et elle est contraignante pour les autorités, alors que la courbe de bruit à long terme (2030) est inscrite en coordination en cours. La fiche PSIA pose en effet que « Ce n'est qu'à partir du moment où le bruit effectif se sera stabilisé au niveau attendu de la courbe de bruit à long terme, 2030, que cette dernière passera dans l'état de « coordination réglée » ».

- *L'AGC soutient cet objectif à long terme de diminuer les nuisances sonores. Toutefois, selon l'évolution des émissions durant les 10 prochaines années, l'AGC est d'avis qu'une certaine flexibilité dans l'atteinte de cet objectif devrait pouvoir s'envisager en fonction des contraintes techniques et économiques.*

- **Tranche horaire importante**

La tranche horaire 22 h. - 24 h. revêt une importance particulière pour les compagnies aériennes basées à Genève et qui doivent « rapatrier » une partie de leur flotte en fin de journée. Si les mesures à entreprendre devaient inclure un plafonnement ou une baisse des mouvements entre 22 h. et 24 h., cela entraînerait des conséquences immédiates pour les compagnies concernées.

- *L'AGC demande que la fiche PSIA puisse tenir compte des impératifs des compagnies aériennes basées à Genève en ce qui concerne la gérance de leurs avions.*

- **Vols long-courriers**

L'AGC souligne positivement le fait que le projet de fiche PSIA prévoit la possibilité de mettre en place de nouveaux vols long-courriers en début de nuit (soit entre 22 h. à 24 h.). Afin de modérer le bruit, il est prévu d'obliger les compagnies aériennes d'utiliser, pour ces nouvelles liaisons, des aéronefs de nouvelle génération, c'est-à-dire moins bruyants.

- *L'AGC est en accord avec cette demande. On pourrait cependant imaginer un délai, moyennant un engagement formel à moyen terme, afin que les compagnies puissent se conformer à cette requête.*

2.4. Accessibilité terrestre de l'aéroport

Concernant les accès à l'aéroport pour les véhicules privés et les transports collectifs, l'AGC insiste sur le fait que tant la Confédération et le Canton doivent tout mettre en œuvre pour améliorer la situation qui est, pour l'instant, relativement peu satisfaisante, notamment en tout début de journée et dans la soirée.

- *L'AGC se dit favorable aux propositions figurant dans la fiche PSIA. L'AGC insiste sur le fait que Confédération et Canton doivent mettre dans leurs priorités budgétaires l'amélioration des accès à l'aéroport pour les véhicules privés et les transports collectifs.*

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos commentaires, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le Comité de l'AGC
Jacques Jeannerat
Président