

Vols de nuit

Aéroport et compagnies s'allient contre le bruit

Une déclaration conjointe a été signée par la plateforme aéroportuaire et les compagnies Easyjet et Swiss pour réduire les vols après 22 heures

L'essentiel

- **Nuisances** Avions moins bruyants, quotas pour les vols de nuit, l'aéroport dit tout faire pour réduire le bruit.
- **Votations** Dans trois semaines, les Genevois vont précisément voter sur ce sujet.

Christian Bernet
@CCBernet

Genève Aéroport veut collaborer avec les compagnies aériennes pour s'attaquer au bruit et aux vols après 22 h. Jeudi après-midi, André Schneider, directeur de la plateforme, a signé une déclaration conjointe avec Easyjet et Swiss, les deux principales compagnies sur le site, en vue de trouver des solutions pour réduire le nombre d'avions qui décollent en retard après 22 h.

Les vols de nuit représentent le talon d'Achille de Genève Aéroport. Car ils sont fortement pondérés dans les calculs qui forment la courbe de bruit, c'est-à-dire la zone autour du site aéroportuaire où les valeurs limites de bruit sont dépassées. Un vol de nuit compte presque autant que dix vols diurnes. Or, désormais, l'Aéroport est obligé de maintenir puis, à terme, de réduire le bruit pour ne pas dépasser ces fameuses courbes.

«La courbe de bruit va être une contrainte déterminante, relève André Schneider. Nous ne pourrions pas la dépasser. Sinon l'Office fédéral de l'aviation civile nous imposera des réductions de vols.» Plutôt que d'en venir à cette extrémité, la plateforme préfère trouver des solutions avec les compagnies elles-mêmes.

Aujourd'hui, plus de 10 000 vols ont lieu après 22 h, soit 29 mouvements par jour en moyenne. Plus de 80% d'entre eux sont des atterrissages. Mais ce sont aux décollages que l'on va s'attaquer, notamment parce qu'ils sont plus bruyants.



Aujourd'hui, aucun décollage n'est prévu à l'horaire après 22 h. Mais les retards sont nombreux, notamment en raison de l'encombrement du ciel et d'appareils qui sont exploités à flux tendu. À terme, il est prévu de les limiter en

introduisant des quotas. Cette mesure a fait l'objet d'une enquête publique qui ne débouchera sur rien de concret avant deux ans. «Mais nous voulons agir tout de suite de manière proactive, assure André Schneider. Les autres com-

panies sont invitées à se joindre à la démarche.»

À entendre ces dernières, elles sont elles-mêmes intéressées à limiter ces retards, ne serait-ce que pour assurer un meilleur service à la clientèle. «Mais nous travaillons

Évolution des vols nocturnes



Encombrement du ciel

André Schneider, le directeur de Genève Aéroport (au centre): «La courbe de bruit va être une contrainte déterminante.» LUCIEN FORTUNATI

depuis plusieurs années à limiter le bruit de nos appareils», assure Jean-Marc Thévenaz, directeur général d'Easyjet.

La compagnie a notamment installé des dispositifs sur les ailes de ses avions. Elle a modifié certaines procédures de vol et ne tourne qu'avec un seul moteur au sol. Autant de mesures qui réduisent le bruit. Le directeur annonce surtout qu'Easyjet va renouveler sa flotte avec des avions Neo 50% moins bruyants. Un tiers de ses 335 appareils seront ainsi changés d'ici à dix ans. Pour l'heure, seuls 3% des avions d'Easyjet qui volent à Genève sont de type Neo.

Pour limiter les retards, Easyjet a mis deux avions de réserve, qui peuvent prendre le relais d'appareils retardataires et absorber les retards. Swiss a aussi introduit de tels avions. «Ces appareils qui restent au sol représentent un investissement important», relève Jean-Marc Thévenaz. Mais les retards coûtent cher aussi aux compagnies. «En 2018, 27% de nos vols ont eu du retard, note Lorenzo Stoll, directeur général de Swiss. Cent septante et un vols ont été

annulés et 18 000 passagers ont été touchés par ces désagréments.»

La déclaration d'intention ne fixe pas d'objectifs chiffrés. Les compagnies «s'accorderont sur la nature des objectifs à atteindre tout en reconnaissant que le cadre fixé par le PSIA demeure contraignant», ce dernier étant le cadre fourni par la Confédération. Des mesures d'exploitation ainsi que des quotas sont évoqués.

Pour les atterrissages, qui représentent la plus grosse part des vols nocturnes, aucune mesure n'a été annoncée. L'Aéroport veut laisser la possibilité aux compagnies de ramener à la maison leurs voyageurs dans la soirée. Mais André Schneider a annoncé que, pour la première fois cette année, les atterrissages ont baissé.

L'annonce de cette collaboration entre Genève Aéroport et les compagnies intervient à trois semaines d'une votation importante. Les Genevois doivent se prononcer sur une initiative lancée par des associations de riverains du site aéroportuaire, qui réclament un «pilotage démocratique» de la plateforme dans l'idée, justement, d'en réduire le bruit.

Les détracteurs de l'initiative s'expriment

● Une perte pour la Genève internationale, pour les milieux économiques, pour le tourisme... Jeudi, les représentants du contre-projet à l'initiative 163 «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève» ont fait part de leurs inquiétudes. Mise sous la «tutelle» du Grand Conseil, la plateforme aéroportuaire pourrait devenir «l'otage des majorités politiques», a dénoncé Vincent Subilia, directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie genevoise. D'ailleurs, le site est déjà soumis au contrôle démocratique, selon les porteurs du contre-projet, puisque «tous les partis sont représentés au sein

du conseil d'administration». Pour eux, une limitation des vols serait dommageable pour l'économie. «Les PME ont besoin de l'aéroport, mais aussi les institutions internationales ou encore les fédérations sportives», note Thierry Moreno, représentant des transitaires. Un avis partagé par Ivan Pictet, président de la Fondation pour Genève. «L'aéroport doit bénéficier d'une certaine stabilité car sans cela, les multinationales et les organisations internationales auront du mal à planifier leur avenir à Genève.» Quid de la lutte contre les nuisances sonores et la pollution? Pour les auteurs du texte, qui

insistent sur les mesures déjà prises par l'Aéroport, l'initiative 163 ne règlera rien. «Par ailleurs, les nouveaux avions sont de moins en moins polluants et leur taux de remplissage s'améliore», remarque Olivier Emch, représentant des agences de voyages. «Les riverains ne doivent pas être oubliés, note Mathieu Steiner, conseiller municipal au Grand-Saconnex. Mais confier aux députés le travail de décider quel vol est utile ou non est risqué.» Les auteurs préconisent une convention d'objectifs entre l'Aéroport et le Conseil d'État, mais pas d'approbation par le Législatif. **CH.D.**