



3003 Berne, le 20 février 2025

Aéroport International de Genève

Modification du règlement d'exploitation civil sans répercussion sur l'exposition au bruit :

Fermeture de la route KONIL « courte » le soir

Décision

Considérant en fait et en droit :

1. Par requête du 17 mai 2024, l'Aéroport International de Genève (AIG) (ci-après : le requérant), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), une demande de modification de son règlement d'exploitation.
2. La requête vise à fermer la route KONIL « courte », soit les procédures de vol KONIL 5J (RNAV), KONIL 6C et KONIL 4D (non RNAV), le soir dès 22h00 (heure locale) pour les décollages en piste 22. Concrètement, une fois la restriction entrée en force, les avions qui ne pourront plus emprunter la route KONIL « courte » après 22h00 emprunteront la route MOLUS 4A existante.
3. Le requérant justifie sa requête comme répondant ainsi en particulier à un des points figurant dans la partie contraignante de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) du 14 novembre 2018. En effet, il y est inscrit qu'« une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 devra avoir lieu. Elle sera effectuée par le biais des instances transfrontalières qui prendront en compte les conséquences d'une fermeture pour toutes les parties prenantes. Une fermeture progressive sera envisagée avec, pour une première étape, une fermeture dès 22h30 ».

La thématique de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h00 s'inscrit dans le cadre de la procédure dite CRINEN I¹ relative aux horaires nocturnes, traitée au chiffre 5 du dispositif de la décision y relative. La Commission de recours fédérale en matière d'infrastructures et d'environnement (ci-après : CRINEN) s'est prononcée le 23 mars 2006 sur les recours interjetés contre le renouvellement de la concession de l'AIG et l'approbation de son règlement d'exploitation en 2001. À la suite de cela, un comité de concertation sur les questions environnementales transfrontalières de l'aéroport de Genève a été mis en place ayant pour mission de traiter les questions relatives aux impacts environnementaux transfrontaliers liés aux activités aéronautiques de l'aéroport susceptibles d'affecter le territoire français, en particulier en ce qui concerne les nuisances sonores et la qualité de l'air. Conformément à cette décision, le requérant a examiné la faisabilité et les incidences de la suppression de la route KONIL à partir de 22h00. Le résultat de l'analyse a été consigné dans le rapport de l'EMPA du 8 juin 2007. Par ailleurs, la procédure CRINEN I a été suspendue par décision de l'autorité de céans le 18 septembre 2012 jusqu'à l'adoption de la fiche PSIA au motif que cette fiche représente le cadre de référence nécessaire pour répondre aux questions laissées ouvertes par la CRINEN dans sa décision de 2006. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. Par décision du 18 septembre 2019, l'OFAC a levé la suspension de la procédure CRINEN I et a prononcé la jonction des procédures CRINEN I et CRINEN II au « Dossier après PSIA », en réservant la question de la fermeture de la route KONIL « courte ». Comme inscrit dans la fiche PSIA, la thématique de l'analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » entre 22h00 et 24h00 devant faire l'objet d'une analyse par le biais des autorités transfrontalières, elle relève dès lors d'un processus distinct. C'est pour cette raison que ce volet n'a pas fait l'objet de la procédure relative au « Dossier après PSIA » rendue le 17 novembre 2022.

En plus d'une première analyse menée suite à la décision CRINEN I avant l'adoption de la fiche PSIA, le requérant a mené une autre analyse relative à la fermeture de la route KONIL « courte » dès 22h00 de concert avec le bureau d'étude To70. Le rapport relatif à cette analyse, datée du 12 août 2020, précise le nombre de mouvements concernés et les six variantes de distribution de vols considérés, à savoir une redistribution des vols à 100 % sur MOLUS à partir de 22h30, resp. 22h00, 50 % sur MOLUS et 50 % sur KONIL longue à partir de 22h30, resp. 22h00, et 100 % sur KONIL longue à partir de 22h30, resp. 22h00. L'étude a fait apparaître l'impact du changement en termes de bruit pour chacun des six scenarii. Il ressort ainsi de cette analyse que le bénéfice de la mesure est plus grand dans les trois variantes de distribution de fermeture de la route KONIL « courte » dès 22h00 plutôt que 22h30. Et, parmi les scenarii de fermeture dès 22h00, la redistribution des vols à 100 % sur MOLUS apparaît comme légèrement plus favorable en termes d'avantages, soit la diminution de la population impactée, et d'inconvénients, c'est-à-

¹ Procédure de suivi de la décision du 23 mars 2006 de la CRINEN relative aux horaires d'exploitation.

dire l'augmentation de la population impactée.

Le résultat de cette analyse a été présenté aux deux instances transfrontalières de l'aéroport de Genève, soit la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) et le Comité de concertation sur les questions environnementales de l'Aéroport International de Genève (CCE). Elles ont les deux eu l'occasion de prendre connaissance de cette étude et de se déterminer sur les différentes variantes proposées. Les représentants de la CCLNTA et du CCE se sont prononcés majoritairement en faveur de la variante « Redistribution de vols KONIL courte après 22h à 100 % sur MOLUS ».

4. L'art. 36c al. 1 et 3 de la loi fédérale sur l'aviation civile (LA ; RS 748.0) ainsi que l'art. 23 de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) prescrivent que les procédures d'approche et de départ doivent être définies dans le règlement d'exploitation qui doit être approuvé par l'OFAC.
5. L'OFAC a, en date du 14 août 2024, consulté ses services internes spécialisés, les Cantons de Genève et de Vaud ainsi que les autorités françaises. Dans leurs prises de position respectives datées du 3 septembre 2024 et du 8 octobre 2024, le Canton de Genève et le Canton de Vaud n'ont pas émis de remarque particulière sur le présent projet. Le Canton de Genève a abondé dans le sens que cette demande de modification du règlement d'exploitation répondait à leurs attentes et qu'il la soutenait ainsi sans réserve. Les Sections Services de la navigation aérienne (SIFS) et Espace aérien (SILR) ainsi que la Division Sécurité des opérations aériennes (SB) ont également préavisé favorablement ledit projet sans réserve aucune dans leurs prises de position du 26 août 2024 et du 23 septembre 2024. Dans sa prise de position du 30 octobre 2024, la Section Environnement de l'OFAC (LEUW) a transmis un préavis favorable après une analyse fournie de la situation projetée. Du côté des autorités françaises, la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), par le biais de la Direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est (DSAC), n'a pas émis d'objection à ce projet de modification du règlement d'exploitation compte tenu, d'une part, du faible volume de vols concernés par cette modification, entraînant une faible répercussion sur les populations riveraines en termes de bruit, et d'autre part, des avis exprimés par les différentes parties, dont les collectivités françaises lors du CCE du 17 septembre 2021.

Par ailleurs, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a indiqué à l'autorité de céans ne pas souhaiter être consulté dans le cadre de la présente procédure.

6. Dans le cas d'espèce, la modification requise doit être considérée comme une modification des procédures d'approche et de départ, sans répercussion importante sur l'exposition des riverains au bruit. En effet, selon les statistiques de l'OFAC sur l'utilisation de la route KONIL « courte » dès 22h00, seule une cinquantaine de vols

annuels seront concernés². Selon nos spécialistes Environnement, la fermeture de cette route entraînera une réduction sensible des nuisances sonores le long de la route KONIL « courte » et engendrera en conséquence une augmentation de la pollution sonore le long de la route MOLUS 4A existante en direction du sud-ouest en raison du trafic supplémentaire sur cette route. Toutefois, étant donné que le trafic supplémentaire est relativement faible et également en comparaison du reste du trafic sur cette route, les nuisances sonores supplémentaires ne seront que légères et à peine perceptibles pour les riverains. Il est à noter que le virage à gauche se fait à une altitude de 7'000 pieds minimum et la trajectoire revient sur le bassin lémanique à une hauteur supérieure à celle du Salève.

S'agissant de l'aspect climatique, la fermeture de la route KONIL « courte » le soir pour les vols concernés entraînera un parcours de vol plus long et en conséquence une augmentation de la consommation du carburant et des émissions de polluants et de CO₂. Cependant, étant donné qu'un petit nombre de vols par année est affecté, cette consommation supplémentaire peut être considérée comme négligeable par rapport à la consommation totale sur la plateforme aéroportuaire et n'entraînera pas de changement notable dans les inventaires de carburant et de polluants. Il a été considéré que l'impact sur la pollution environnementale est raisonnable et peut être considéré comme non significatif. Ainsi, aucun élément lié aux incidences sur l'environnement ne s'oppose à l'approbation de ce projet.

Partant la procédure administrative pour approuver la requête est une modification du règlement d'exploitation sans mise à l'enquête publique.

7. Sur le fond, l'art. 25 OSIA énumère les conditions à respecter pour qu'une modification du règlement d'exploitation soit approuvée. Après examen, il apparaît que toutes les conditions sont respectées.
8. Au vu de ce qui précède, la demande de fermeture de la route KONIL « courte », soit les procédures de vol KONIL 5J, KONIL 6C et KONIL 4D, le soir dès 22h00 (heure locale) pour les décollages en piste entraînant le report de ces vols sur la route MOLUS 4A existante est acceptée.
9. Par ailleurs, cette modification entraîne ainsi la clôture de la procédure CRINEN I précitée.
10. Les émoluments relatifs à la modification du règlement d'exploitation s'établissent en conformité avec les art. 3 et 5 de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

² 72 vols en 2022, 58 en 2023 et 36 en 2024.

Au vu des considérants qui précèdent, l'OFAC **décide** :

1. La requête de modification du règlement d'exploitation du 17 mai 2024 sans répercussion sur l'exposition au bruit, demandant la fermeture de la route KONIL « courte » (soit les procédures de vol KONIL 5J, KONIL 6C et KONIL 4D) le soir dès 22h00 (heure locale) pour les décollages en piste 22 entraînant le report de ces vols sur la route MOLUS 4A existante **est approuvée**.
2. Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée.
3. La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :
 - Aéroport International de Genève (AIG), Direction Opérations, Case postale 100, 1215 Genève 15.

La présente décision est transmise par pli simple en un exemplaire à :

- OFAC, Section LEUW, 3003 Berne ;
- OFAC, Division SB, 3003 Berne ;
- OFAC, Section SIFS, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Direction générale de l'Aviation civile, 50 rue Henry FARMAN, 75720 Paris cedex 15 ;
- Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) Centre-Est, Mme Cécile du Cluzel (par courriel) ;
- Préfecture de l'Ain, 45 Av. Alsace Lorraine, 01012 Bourg-en-Bresse ;
- Préfecture de la Haute-Savoie, Rue du 30ème régiment d'infanterie, BP 2332, 74034 Annecy cedex ;
- Canton de Genève, Département des finances, des ressources humaines et des affaires extérieures, Secrétariat général, Place de la Taconnerie 7, 1211 Genève 3 ;
- Canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne ;

- Skyguide, Service de la navigation aérienne Genève, Route de Pré-Bois 17, 1215 Genève 15.

Office fédéral de l'aviation civile

Francine Zimmermann
Vice-directrice de l'Office fédéral
de l'aviation civile

Anaïs Riat Girardin, juriste
Section Plan sectoriel et installations

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.