

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

Genève, le 8 janvier 2018

Enquête publique concernant la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'aéroport de Genève.

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 de Genève.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) a pour objectif d'assurer une économie forte, permettant aux acteurs qui constituent le tissu économique local d'exercer leur activité de manière pérenne. Association de droit privé, indépendante des autorités politiques, la CCIG fait entendre la voix des entreprises, par exemple lors de consultations législatives cantonales et fédérales, et en formulant des propositions ayant trait aux conditions cadre. La CCIG compte plus de 2 500 entreprises membres.

Compte tenu de l'importance de la desserte aérienne de Genève pour l'économie genevoise et de l'arc lémanique dans son ensemble, la CCIG tient à faire part de sa position sur ce projet.

1. Synthèse

La CCIG approuve l'orientation proposée par le projet de fiche PSIA de l'aéroport de Genève. Des garanties supplémentaires doivent cependant être apportées sur un certain nombre d'éléments liés à la capacité pour l'aéroport de Genève d'assurer au mieux à l'avenir sa mission de répondre à la demande en trafic aérien, et en particulier pour l'économie. La fiche proposée est ambitieuse et il conviendra de rester flexible quant à sa mise en application.

Dans le détail :

- ➔ La CCIG souligne l'importance de la desserte aérienne de Genève pour l'économie de l'ensemble de l'arc lémanique et relève que cet élément est expressément mentionné dans le projet. La fiche PSIA confirme que l'aéroport de Genève doit pouvoir se développer afin de répondre à la demande.
- ➔ La CCIG considère l'objectif fixé de baisse de la courbe de bruit à l'horizon 2030, unique en Suisse, comme ambitieux ; suivant l'évolution des émissions dans le courant de la prochaine décennie une certaine flexibilité dans l'atteinte de cet objectif devrait pouvoir s'envisager en fonction des contraintes techniques et économiques. La CCIG soutient donc l'objectif de long terme proposé, tout en souhaitant que le calendrier applicable puisse être sujet à évolution en cas de nécessité.

La CCIG regrette que le projet de fiche PSIA ne donne pas suffisamment d'éléments permettant de savoir par quels moyens cet objectif peut être atteint. La CCIG craint que des mesures soient mises en place (hausse drastique de taxes, restrictions d'horaires, etc.) qui soient susceptibles de nuire à la qualité de la desserte aérienne de Genève, impactant négativement la vitalité économique de la région.

- ➔ La CCIG souligne donc l'importance cardinale que les mesures appelées à être mises en place ne remettent en question ni la desserte aérienne existante de Genève ni la capacité de développer celle-ci à l'avenir, y compris s'agissant des vols long-courrier.
- ➔ Les mesures envisagées devront impérativement faire l'objet, en amont, de discussions et d'une bonne coordination avec les compagnies aériennes.
- ➔ S'agissant des restrictions de mouvements possibles à partir de 22h00, la fiche PSIA doit tenir compte des besoins des compagnies aériennes basées à Genève en termes de gestion de leur flotte. Il paraît également nécessaire de maintenir la possibilité, exceptionnelle, d'atterrir entre 24h00 et 00h30.
- ➔ S'agissant des enjeux liés à l'aménagement du territoire et à la construction de logements, il importe de faire usage de toute la latitude offerte par les normes légales en vigueur afin de concilier logement et activité aéroportuaire, y compris par exemple les éléments de l'article 31a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Au vu de l'exiguïté du territoire genevois et de la double nécessité, impérieuse, de combiner le développement de la desserte aérienne et la construction de logement, il est nécessaire qu'aucune possibilité en la matière ne soit écartée.
- ➔ Afin de permettre aux autorités cantonales et aux entreprises d'opérer dans les meilleures conditions, il paraît nécessaire que le bruit admissible selon l'art. 37a de l'OPB soit déterminé dans les meilleurs délais. L'adaptation subséquente du cadastre de bruit permettra aux acteurs privés et publics de l'aménagement du territoire d'opérer avec un bon degré de prévisibilité et de clarté du cadre réglementaire applicable à leurs activités.
- ➔ S'agissant enfin de l'accessibilité terrestre de l'aéroport, les autorités cantonales et fédérales doivent veiller à ce que la desserte en transports collectifs de l'aéroport soit optimisée, en particulier tôt le matin et tard le soir.

2. Importance de l'aéroport pour l'économie genevoise et la Genève internationale

Le projet de fiche PSIA confirme à de nombreuses reprises que l'aéroport de Genève constitue une infrastructure d'importance centrale pour l'économie du canton et de la région. Cette importance se laisse observer par rapport à l'ensemble des secteurs économiques. Les entreprises genevoises doivent impérativement pouvoir compter sur une desserte aérienne optimale.

L'aéroport joue aussi un rôle important s'agissant de la Genève internationale et diplomatique. Pour rappel, Genève et la région lémanique dans son ensemble abritent¹ 41 organisations internationales, dont l'Office des Nations Unies à Genève, 410 organisations non-gouvernementales et fédérations sportives et 256 missions permanentes, représentations et autres délégations à Genève. En 2016, l'aéroport a ainsi réalisé quelque 4 440 accueils protocolaires, dont 98 chefs d'Etat, 43 premiers ministres, 218 ministres des Affaires étrangères, 1721 ministres et 717 familles royales².

2.1 Une importance attestée dans nombre d'études

De nombreuses études conduites ces dernières années ont confirmé l'importance économique de l'aéroport. Sans en faire l'inventaire, mentionnons l'étude de l'institut CREA (2014) figurant en annexe du Protocole de coordination publié par l'OFAC en 2016, de même que le rapport de base publié par INFRAS en 2011 sur mandat de l'OFAC (*Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz*).

¹ Mission permanente de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et des autres organisations internationales à Genève (13.12.2017) : *La Genève internationale en chiffres*

² Genève Aéroport : Rapport annuel 2016

Rappelons qu'INFRAS arrive à la conclusion que l'aéroport de Genève génère quelque 44 000 emplois (directs, indirects et induits) et quelque 7.3 milliards de francs de valeur ajoutée. Ces éléments sont dûment mentionnés dans le Protocole de coordination, confirmant le rôle économique de l'aéroport.

2.2 Enquêtes auprès des entreprises

Au niveau des entreprises privées elles-mêmes, l'importance de la desserte aérienne a été soulignée lors de nombreuses enquêtes et analyses menées ces dernières années.

Une étude publiée en 2015 par la CCIG³, portant sur les conditions cadre genevoises et leur importance respective pour les entreprises s'étant récemment implantées à Genève, met ainsi en lumière l'importance de l'aéroport dans leur choix. Le facteur « connexions internationales » et la position centrale qu'occupe la Suisse en Europe ont été relevés par la majorité des participants ; les connexions offertes par l'Aéroport international de Genève, ainsi que la faible distance qui le sépare du centre-ville, sont perçues comme des éléments particulièrement attrayants.

L'enquête conjoncturelle de printemps 2017 conduite par la CCIG a confirmé ces éléments. 67% des répondants confirment que la présence à Genève d'un aéroport international est utile à leur entreprise. En termes de secteurs économiques, les entreprises du secteur bancaire, de l'horlogerie, de l'industrie et du négoce international sont particulièrement concernées.

En réponse à la question « Quels services l'aéroport rend-il à votre entreprise ? », les entreprises qui ont répondu « oui » à la première question mentionnent :

- 70% : la facilité à faire venir clients ou fournisseurs,
- 48% : la facilité pour eux de se rendre auprès de leurs clients et fournisseurs,
- 23% : l'importation et/ou l'exportation de marchandises.

On constate donc que l'aéroport revêt une très grande importance, du point de vue des entreprises, sur le plan du transport de personnes et des contacts d'affaire, tant pour les secteurs tertiaires que secondaire.

3. Position de la CCIG sur les objectifs et décisions de la fiche PSIA

3.1 Rôle et fonction de l'installation

La fiche PSIA confirme que l'aéroport de Genève doit pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes. La fiche PSIA souligne en outre que les vols long-courriers constituent une priorité pour l'aéroport et un avantage pour la région dans son ensemble dans la mesure où cette offre constitue une des incitations prépondérantes à l'établissement et au maintien d'organisations et d'entreprises internationales à Genève et dans le bassin lémanique.

→ **La CCIG approuve cette décision sans réserve.**

3.2 Conditions générales de l'exploitation

Trois éléments centraux de cette décision sont à relever :

3.2.1 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.

La CCIG soutient l'optimisation prévue de l'exploitation de la piste. Celle-ci est nécessaire pour que l'aéroport puisse continuer à répondre à la demande à l'avenir.

3.2.2 Vols long-courriers

Afin de limiter l'impact sonore de l'exploitation de l'aéroport, il est prévu d'intégrer dans le règlement d'exploitation l'obligation que les nouveaux vols long-courriers planifiés en heures de nuit (22h00-24h00) soient assurés par les avions les plus performants au niveau acoustique.

³ CCIG, Université de Genève, Office cantonal de la statistique, Banque cantonale de Genève (2015) : *Economie genevoise : toujours dans la course ?*

La CCIG soutient cette exigence, les mouvements de nuits étant pondérés différemment dans le calcul général de l'impact sonore de l'aéroport.

- ➔ **La CCIG propose cependant que, si une compagnie aérienne ne dispose pas immédiatement d'appareils appartenant à la classe la plus performante en termes acoustiques, il devrait être possible d'aller de l'avant avec l'ouverture d'une ligne long-courrier. Un engagement ferme de la compagnie aérienne à mettre en service un appareil plus performant dans un délai fixé serait alors nécessaire.**

3.2.3 **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 22h00 mais décollant après 22h00. La position de la CCIG dépend de la modalité de mise en œuvre de cet objectif. La CCIG ne peut donc pas se prononcer à ce stade.

En parallèle, il est à relever que les décollages entre 22h00 et 06h00 sont soumis à une redevance additionnelle incitative.

- ➔ **Il importe que les mesures envisagées à l'avenir soient élaborées en concertation avec les compagnies aériennes afin de privilégier les solutions les plus adéquates.**
- ➔ **Concernant les redevances et autres taxes, la CCIG insiste sur le besoin d'étroite concertation avec les acteurs du trafic aérien préalablement à toute évolution en la matière. Ces charges ne doivent pas mettre en danger une desserte aérienne optimale de Genève.**

3.3 **Exposition au bruit**

La CCIG prend acte du fait que la première courbe de bruit (exposition à moyen terme) est inscrite en coordination réglée et 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 »* ».

La CCIG soutient l'objectif à long terme d'une baisse des nuisances sonores liées au trafic aérien. La CCIG considère l'objectif fixé à l'horizon 2030, procédure unique en Suisse, comme ambitieux. Suivant l'évolution des émissions dans le courant de la prochaine décennie une certaine flexibilité dans l'atteinte de cet objectif devrait pouvoir s'envisager en fonction des contraintes techniques et économiques.

3.3.1 **Mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs**

Le Dossier « Questions-réponses » relatif à la fiche PSIA souligne que (mise en évidence par la CCIG) « *La diminution de l'exposition au bruit à l'horizon 2030 est un objectif ambitieux. Les hypothèses de calcul pour établir la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » se basent sur un remplacement complet de la flotte actuelle pour les avions moyen-courriers (100% A320Neo), la diminution de 50% des retards pronostiqués des vols long-courriers programmés avant 22h00 mais décollant entre 22h00 et 24h00, **et d'autres mesures qui doivent être étudiées.** La planification de 3 vols long-courriers pendant les heures de nuit (22h00-24h00) devant être opérés par des avions ayant les meilleures performances acoustiques* ».

En soi, l'objectif de baisse des nuisances est positif. Mais un certain flou règne sur les modalités d'atteinte de cet objectif, actuellement classées en « coordination en cours ». Or, du point de vue économique, il est impératif que la lutte contre les nuisances sonores liées au trafic aérien ne se traduise pas par la mise en danger de l'objectif d'une desserte aérienne optimale de Genève. Des augmentations de taxes insupportables pour les compagnies aériennes, ou des contraintes trop élevées s'agissant de la diminution des retards, sont susceptibles de nuire à l'attractivité de Genève.

Il faut souligner que certaines mesures jugées nécessaires à l'atteinte de ces objectifs sont particulièrement importantes et susceptibles d'entraîner des dépenses importantes pour les compagnies aériennes, notamment le remplacement complet de la flotte moyen-courriers.

- ➔ **La CCIG insiste sur le besoin d'une certaine flexibilité dans l'atteinte de ces objectifs. Sans remettre en cause le besoin de tendre vers l'objectif fixé, ce que la**

CCIG soutient, il conviendra de veiller à ce que les mesures préteritent le moins possible la desserte aérienne de Genève. Pour ce faire, l'atteinte de ces objectifs pourrait être décalée quelque peu dans le temps en fonction des contraintes économiques et techniques.

Une bonne coordination avec les compagnies aériennes est indispensable lors de l'application des mesures prévues.

3.3.2 Une tranche horaire importante

Il faut aussi prendre en compte le fait que la tranche horaire 22h00-24h00 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 22h00 et 24h00, cela entraînerait des conséquences immédiates pour les compagnies concernées.

De même, la fiche PSIA ne mentionne pas la possibilité pour un avion en retard d'effectuer un atterrissage entre 24h00 et 00h30. Il importe que cette possibilité soit maintenue afin d'éviter des désagréments pour les passagers et des frais de déroutages importants pour les opérateurs.

- **La CCIG demande que la fiche PSIA tienne compte des besoins des compagnies aériennes basées à Genève en termes de gestion de flotte.**
- **Il paraît nécessaire de maintenir la possibilité exceptionnelle d'atterrir entre 24h00 et 00h30.**

3.3.3 Impact en termes de logement

Parmi les avantages de cet objectif de baisse de la courbe de bruit, la CCIG considère favorablement les possibilités annoncées de construction de logements. La CCIG relève cependant qu'une analyse détaillée de ces possibilités n'a pas été publiée en même temps que le projet de fiche PSIA et il est par conséquent difficile de se prononcer en toute connaissance de cause. Il n'est pas clair à ce stade si ces projets de construction seraient réellement bloqués pour motifs valables et si le Canton de Genève a réellement fait usage de la latitude offerte par les normes légales en vigueur, notamment l'article 31a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit.

Si la lutte contre les nuisances sonores devait se traduire par des mesures fortes affectant le trafic aérien (taxes, horaires contraignants, etc.), il importe que toutes les possibilités alternatives liées aux constructions elles-mêmes aient été explorées en amont afin de protéger les riverains des nuisances sonores sans préteriter la bonne marche de l'aéroport.

3.3.4 Vols long-courriers

La CCIG constate avec soulagement que le projet de fiche PSIA prévoit la possibilité de développer trois nouveaux vols long-courriers durant les heures de nuit, opérés avec des avions les plus performants en termes acoustiques.

La CCIG rappelle que les vols long-courriers sont particulièrement importants pour Genève, le canton abritant nombre d'entreprises multinationales pour lesquelles ces vols sont d'une grande utilité.

La CCIG insiste sur la nécessité de développer l'offre long-courrier en fonction de la demande. Certains vols long-courriers ne sont en effet possibles qu'avec un décollage de nuit. Le plafonnement du nombre de vols doit donc être flexible et entraver le moins possible le développement de l'offre en fonction de la demande.

3.4 Accessibilité terrestre de l'aéroport

La CCIG soutient vivement les efforts visant à augmenter la part modale des transports collectifs dans les déplacements vers et en provenance de l'aéroport. Par rapport aux divers éléments énumérés dans le projet de fiche, il convient cependant de souligner l'importance que le financement de ces mesures soient assuré et que les autorités cantonales leur accordent toute l'importance requise.

Il en est ainsi particulièrement de la desserte de l'aéroport en transports collectifs tôt le matin et tard le soir. Plusieurs votes populaires à Genève ces dernières années (initiative cantonale « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! », référendum en 2017 contre la loi 11805 adaptant les tarifs Unireso) ont eu pour conséquence une diminution des recettes des Transports Publics Genevois (TPG) ; cela s'est traduit par des baisses de l'offre de desserte de l'aéroport. Il est donc impératif que les autorités fédérales et cantonales veillent à ce que l'aéroport soit desservi de manière optimale, en particulier tôt le matin et tard le soir.

→ **La CCIG approuve les orientations proposées dans le projet de fiche PSIA.**

→ **La CCIG insiste sur la nécessité que les autorités cantonales et fédérales veillent à ce que la desserte en transports collectifs de l'aéroport soit optimale, en particulier tôt le matin et tard le soir.**

3.5 Protection de l'air

La CCIG n'a pas de commentaires particuliers à communiquer sur cette décision ; la CCIG souligne cependant l'importance des mesures prévues par l'aéroport et les compagnies aériennes s'agissant de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. La CCIG soutient ces efforts.

La CCIG rappelle en parallèle son opposition à toute nouvelle taxe environnementale dont l'instauration ne serait pas coordonnée au niveau international. Les politiques climatiques liées au transport aérien sont de nature éminemment globale et toute politique du cavalier seul n'aurait comme résultat que de prêter l'économie suisse sans contribuer significativement à une baisse globale des émissions visées.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces éléments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Frédérique Reeb-Landry
Directrice générale

Nathalie Hardyn
Directrice adjointe