

Projet Espace «Sud-Est» du FABEC Aéroport de Genève

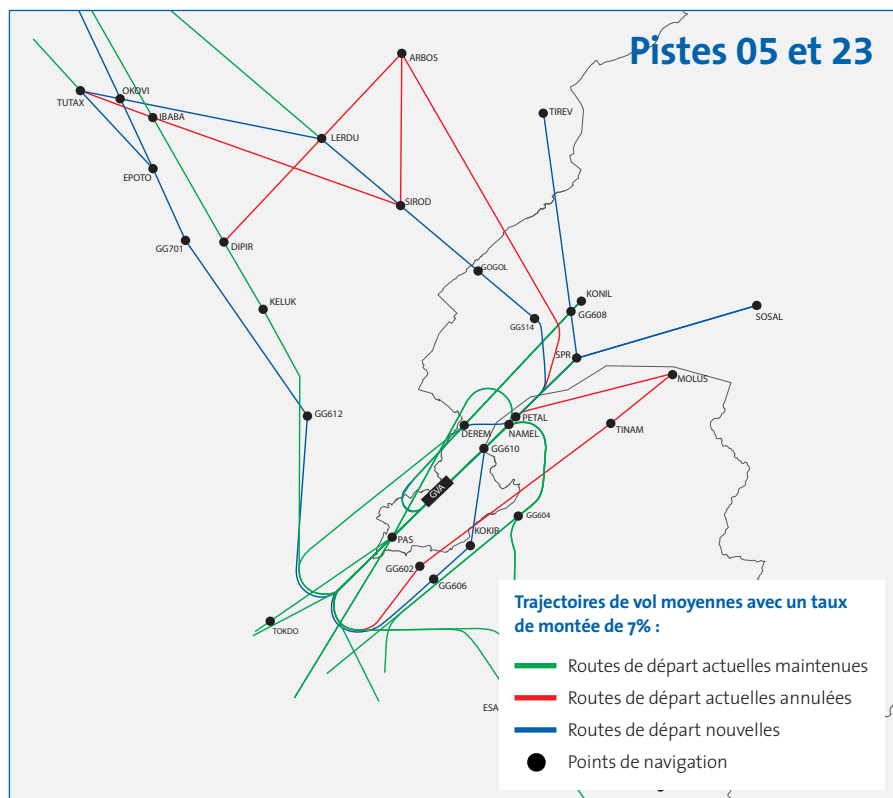


L'aéroport de Genève s'adapte au nouveau r

Le 31 mars 2016, un nouveau réseau de routes aériennes à haute altitude entre Genève et Bruxelles sera introduit sous la responsabilité des états du FABEC, dont la France et la Suisse grâce au Projet Espace «Sud-Est. (Voir brochure «Des bénéfices durables pour le ciel européen. Le projet Espace «Sud-Est du FABEC»). Ce projet va entraîner des changements pour plusieurs aéroports européens. Pour l'aéroport de Genève, il sera nécessaire d'adapter partiellement certaines routes de départ. Les analyses environnementales effectuées par un organisme indépendant spécialisé concluent à une évolution minimale des nuisances sonores.

Contribuer à la vision du Ciel unique européen

La décision des Etats européens et de la Commission européenne de créer le Ciel unique européen passe notamment par la construction d'un réseau de routes plus direct et plus performant dans l'espace aérien à haute altitude. Ce Projet Espace «Sud-Est» est l'un des trois projets qui permettra d'atteindre les objectifs fixés et qui apporte de nombreux avantages: il contribue à améliorer le niveau de sécurité, à diminuer la consommation de kérosène par l'optimisation des trajectoires (et



Vue d'ensemble des trajectoires de départ de l'aéroport de Genève (pistes 05 et 23)

par conséquent celle des émissions gazeuses) et à augmenter l'efficacité des missions d'entraînement militaire. Ces effets bénéfiques ne pourront se concrétiser qu'après l'adaptation de certaines trajectoires de départ de l'aéroport de Genève. Ces modifications seront

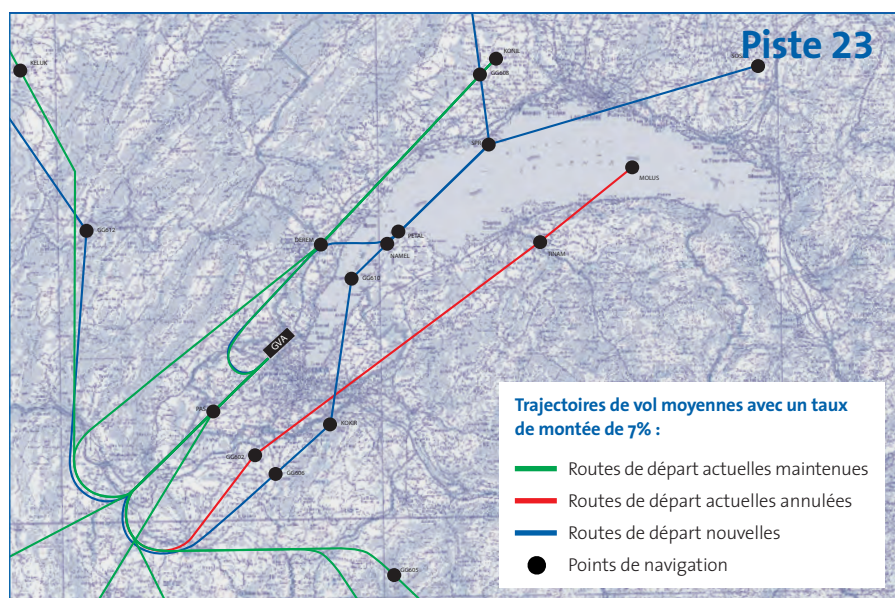
faites uniquement au-dessus de 7'000 pieds (env. 2'300 m au-dessus du niveau de la mer).

Une piste, deux directions

Pour les opérations aériennes, l'aéroport de Genève dispose de deux configurations de piste: lorsque le trafic décolle en direction du lac (nord-est), la piste est appelée 05; lorsqu'il décolle dans l'autre sens, la piste est nommée 23. L'usage d'un sens de piste ou de l'autre dépend de l'orientation du vent (en moyenne chaque sens de piste est utilisée la moitié du temps). Pour que le trafic aérien au départ de Genève puisse rejoindre le réseau des voies aériennes supérieures modifiées dans le cadre du projet espace «Sud-Est» du FABEC, certaines trajectoires ainsi que la répartition d'une quinzaine de vols par jour selon la moyenne annuelle devront être légèrement modifiées.

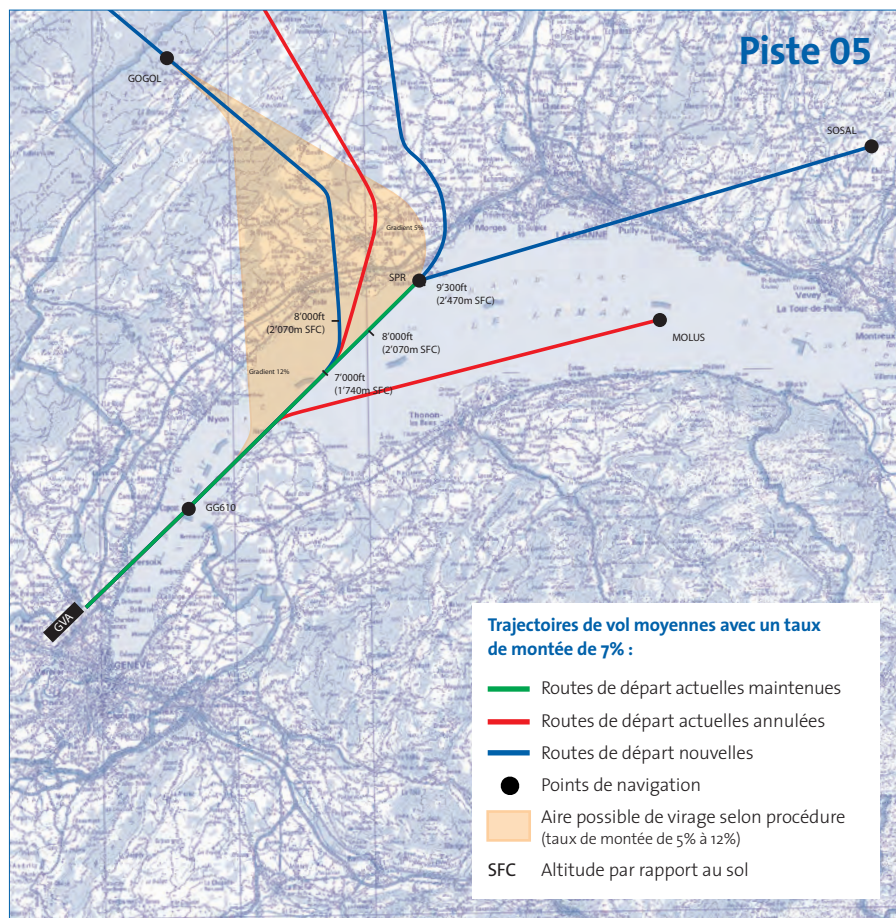
Les changements dans le détail

Pour l'aéroport de Genève, les modifications



Vue d'ensemble des trajectoires de départ piste 23 (décollages en direction de Lyon)

Réseau européen des routes aériennes



Trajectoires en piste 05 (décollages en direction du lac)

concernent seulement les départs. Les procédures d'atterrissages restent inchangées.

- Les modifications de procédures pour la piste 05 sont négligeables, opérées à des niveaux élevés et éloignées de l'aéroport.
- Les modifications de procédures pour la piste 23 concernent surtout un changement dans la distribution du trafic pendant certaines heures de la journée.
- Ces modifications concernent en moyenne 15 vols par jour, soit 3% des mouvements qui tourneront à gauche ou à droite selon la règle suivante:
 - 08h-22h30 virage court à droite (sauf les avions les plus lourds qui devront utiliser le virage à gauche)
 - 22h30-24h et 06h-08h virage à gauche (à noter que l'aéroport de Genève a un couvre-feu entre minuit et 6 heures du matin).

Les contraintes de la sécurité et de la topographie

Pour l'unité opérationnelle de Skyguide qui assure le service du contrôle aérien pour les aéronefs en provenance et au départ de l'aéroport de Genève, ce changement n'a d'autres objectifs que ceux liés au projet FABEC. La réorganisation de l'espace supérieur nécessite la suppression d'une trajectoire de départ utilisée par une quinzaine de vols quotidiens. Le défi relevé par les experts du contrôle aérien a été de déterminer un scénario permettant à ces vols de rejoindre les voies aériennes de l'espace supérieur selon des trajectoires compatibles avec le projet espace «Sud-Est» du FABEC. Un grand nombre de contraintes ont dû être prises en compte avec comme objectif général de minimiser les modifications des trajectoires existantes. Pour déterminer

quel scénario serait gardé, les experts se sont basés sur deux critères principaux: la sécurité et l'impact environnemental, avec l'objectif de ne pas modifier les trajectoires à basse altitude et d'équilibrer la charge de trafic.

Selon les nombreuses simulations effectuées, le scénario présenté est le seul qui répond intégralement à ces deux exigences.

Pas d'augmentation de la capacité

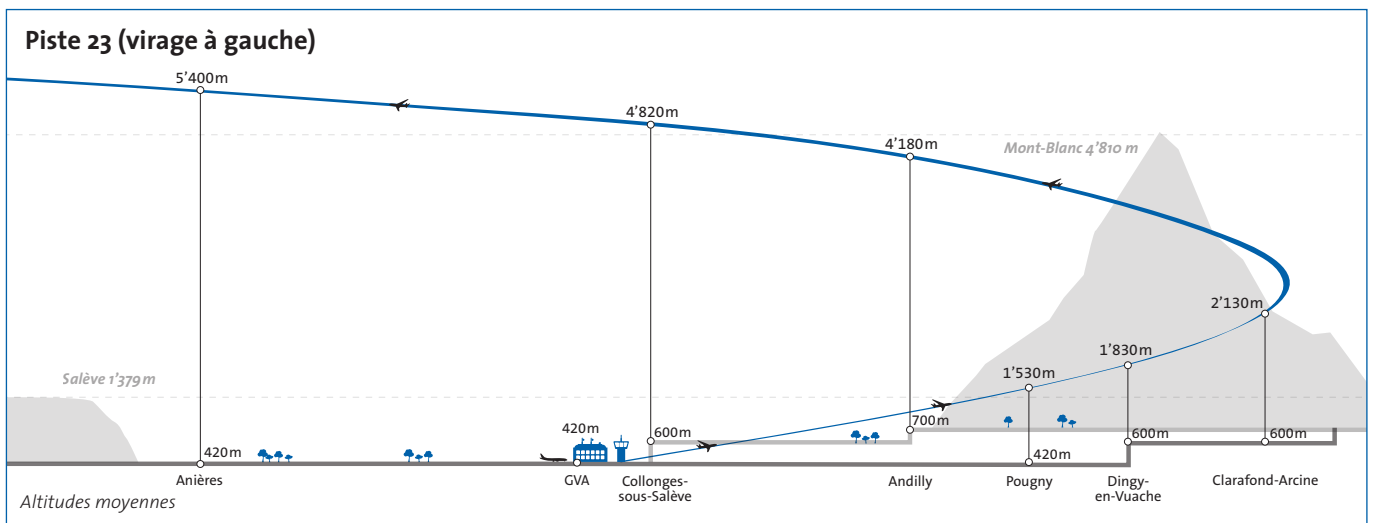
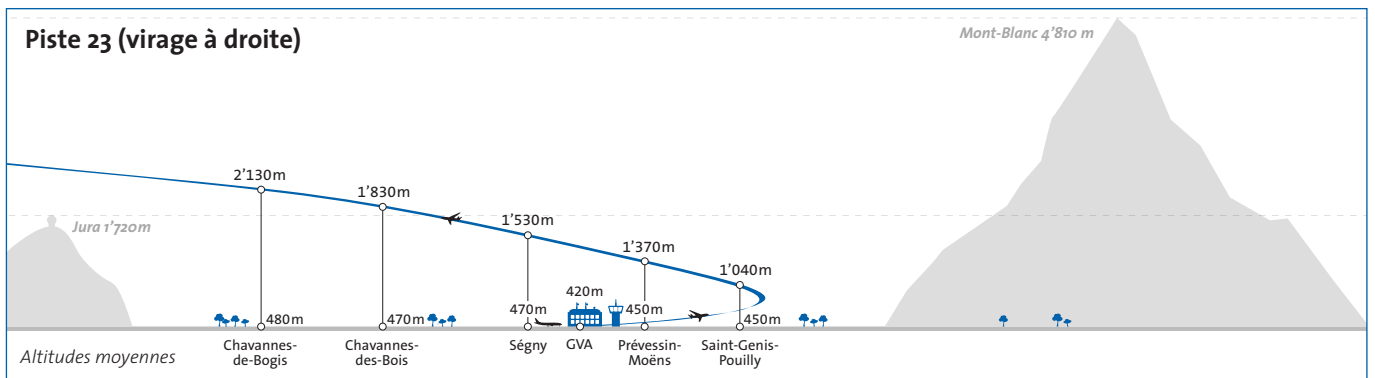
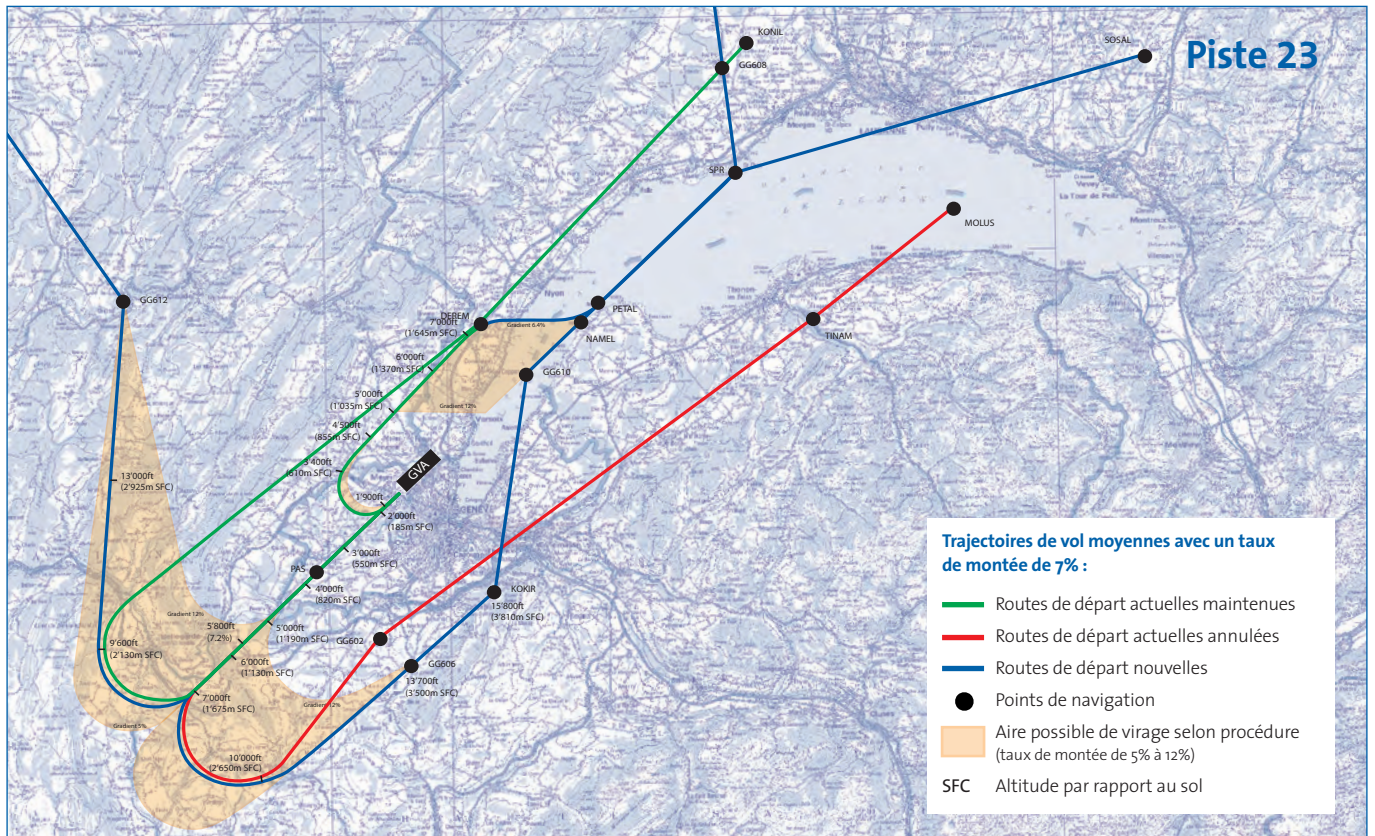
Les nouvelles trajectoires ne créent pas de capacité supplémentaire et ne se traduisent donc pas par une augmentation du trafic. L'unique but des modifications des trajectoires est de rendre l'aéroport de Genève compatible avec le nouveau réseau européen en respectant toutes les exigences aéronautiques.

A noter enfin que le projet Espace «Sud-Est» étant un projet des Etats et des services de navigation aérienne, il n'émane pas de l'aéroport de Genève et n'a donc aucun lien avec les projets de ce dernier. Ainsi par exemple, le projet d'élaboration de la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), qui fixe le cadre du développement de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030, est indépendant du FABEC. Les nouvelles trajectoires n'ont pas d'influence sur le PSIA et vice-versa.

Quel impact au niveau des nuisances?

Conformément à la législation suisse en vigueur et afin de répondre au mieux aux interrogations des riverains, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a fait élaborer une étude détaillée des effets des nouvelles procédures sur l'exposition au bruit. Cette analyse, réalisée par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA), expert dans le domaine du bruit de l'aviation, conclut que ces modifications n'ont aucun impact important, puisque, quelles que soient les tranches horaires considérées, la variation de l'exposition au bruit des aéronefs après l'introduction des nouvelles trajectoires est contenue entre -0.9 et +0.5 dB.

Décollages en piste 23



Un suivi régulier

La Suisse et la France ont en outre décidé de créer un comité de concertation au sein duquel seront discutés les projets de modification des procédures aériennes de départ et d'arrivée de l'aéroport de Genève qui auraient un impact au niveau environnemental.