



Engagements et réalisations de Genève Aéroport et de l'aviation suisse pour la décarbonation et la réduction du bruit

Une capacité à Genève Aéroport adaptée et maîtrisée pour répondre à la demande tout en restant respectueux de nos riverains :

- Réduction des vols après 22 heures tout en gardant la capacité de ramener les passagers à Genève en provenance des hubs (réduction de 9% pour la capacité entre 22h et 22h59, et de 55% entre 23h et 23h59).
- Introduction dès le 1^{er} janvier 2025 d'un système de quotas des décollages en retards après 22h avec des redevances fortement incitatives pour limiter ces retards et de ce fait les nuisances pour les riverains.
- Décision de ne plus permettre des décollages programmés après 22h sauf pour trois destinations intercontinentales (voir aussi le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)).

Une flotte sur la plateforme de Genève Aéroport, qui continue d'être renouvelée pour réduire l'impact de bruit et les émissions CO₂ :

- Introduction à Genève d'une nouvelle flotte de SWISS basée avec des avions dernière génération (A220), réduisant le bruit de 40% et la consommation de kérosène de 15%.
- Introduction par Genève Aéroport d'incitations financières pour encourager les mouvements avec des avions de dernière génération.
- Actuellement la flotte d'easyJet à Genève dispose de 3 avions dernière génération (18%) . EasyJet compte de augmenter cette flotte avec l'arrivée prochaine de nouveaux avions.
- En 2023, 32,5% des mouvements ont été réalisés par des avions de dernière génération (augmentation de 75% depuis 2019). Cette situation produit le même résultat en réduction de CO₂ que l'ajout de 5.9% de kérosène durable (SAF). Dès lors la réduction du CO₂ est supérieure à l'obligation d'ajouter 2% de SAF inscrite dans la loi CO₂.

Une adaptation des routes et des procédures de vol pour réduire l'impact des mouvements :

- Fermeture de la KONIL courte après 22h, une route qui vole par le pied du Jura et survole Saint Genis-Pouilly.
- Adoption de procédure *Continuous descent approach* (CDA). La CDA est une procédure de vol qui réduit les émissions et le bruit des avions en approche.
- Maintien le soir du sens de l'utilisation de la piste. Le contre-sens n'est plus permis pour éviter de toucher les régions dans le sens opposé.

Un cadre innovant et dynamisant pour une aviation indispensable à la région, en voie de décarbonation et à impact de bruit limité :

- Engagement de Genève Aéroport d'atteindre la décarbonation complète de ses émissions (scope 1 et 2) en **2037**.



aci-europe.org/netzero/repository-of-roadmaps

Les actions principales pour atteindre cet objectif sont :

- Décarbonation du chauffage et du refroidissement par le projet GeniLac (60% de réduction du CO₂ scope 1 et 2) ;
 - Électrification des véhicules sur le tarmac (31% actuellement et 90% en 2030) ;
 - Développement de la production de l'énergie verte avec actuellement 23'500 m² de panneaux photovoltaïques et un objectif de 55'000 m² en 2030.
- Mise en place du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)



Plus d'informations sur gva.blog



Plus d'informations sur gva.blog

Points importants :

- Réduction du bruit de 20% pour **2030**, ce qui permettra d'amener le nombre des personnes touchées par le bruit au niveau de 2000 ;
- Augmentation de la part des passagers venant à l'aéroport par transports publics de 50% à 58% d'ici 2030 ;
- Décision de ne plus permettre des décollages après 22h, sauf pour trois destinations intercontinentales.

- c. Publication de la « Roadmap Sustainable Aviation » Suisse qui montre le chemin vers la décarbonation totale de l'industrie pour **2050**. Ce plan d'actions a été développé en collaboration avec les compagnies aériennes SWISS et easyJet, les aéroports nationaux (ZRH, GVA, BSL), l'aviation d'affaires, les universités de l'Aviation Research Center Switzerland, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

C'est un engagement de tous -SWISS, easyJet, aéroports nationaux, et aviation d'affaires - pour atteindre la décarbonation complète en 2050 en suivant ce chemin.



arcs.aero/fr/node/250 