



Saint-Gall, 16 octobre 2026

Communiqué de presse

concernant l'arrêt du 9 octobre 2026 dans la cause A-171/2023, A-170/2023

Aéroport de Genève : exploitation conforme à la loi

Le Tribunal administratif fédéral rejette pour autant que recevables les recours formés contre le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève. Les mesures approuvées par le DETEC ne contreviennent pas aux prescriptions en matière de bruit, de qualité de l'air et de protection du climat.

Le Tribunal administratif fédéral (TAF) rejette pour autant que recevables les recours dirigés contre la décision du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) du 17 novembre 2022. Cette décision approuve deux modifications du règlement d'exploitation de l'Aéroport international de Genève (AIG), ainsi que les plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste ; des contraintes à l'usage de postes de stationnement avions ont également été levées.

Le TAF constate que les valeurs limites d'immission pour le bruit dépassent – déjà depuis les précédentes procédures – les normes applicables. Ces dépassements, en particulier pendant les périodes nocturnes, résultent de retards opérationnels de vols planifiés avant 22h mais décollant après 22h. Un assainissement complet aurait exigé une réduction du trafic d'environ 90 %, incompatible avec le maintien des activités aéroportuaires. Dès lors, la fixation du bruit admissible assorti d'allègements, parallèlement à l'examen d'autres mesures, s'avérerait nécessaire.

Système de quotas de bruit et trois vols long-courrier hebdomadaires après 22h

L'introduction d'un système de quotas de bruit inscrit dans le règlement d'exploitation a pour but de plafonner les décollages retardés après 22h. Le TAF rejette les griefs contre cette mesure.

La dérogation à l'interdiction générale de planifier des décollages après 22h est également confirmée : les trois vols long-courrier hebdomadaires approuvés par le DETEC sont compatibles avec le système de quotas alloués aux compagnies dès lorsqu'ils sont comptabilisés dans le total des quotas de bruit alloués.

Dans ce cadre, l'arrêt confirme la justesse des pronostics de bruit à la base de la fixation du bruit admissible et des allègements. Au vu de la situation, d'autres mesures n'étaient pas exigibles de sorte qu'il y a lieu de confirmer l'acte attaqué.

L'intérêt public de l'aéroport international pour le pays et la région a été jugé prépondérant.

Nouvelle sortie rapide

Par ailleurs, avec l'approbation de la nouvelle sortie rapide, les avions devraient pouvoir quitter la piste plus rapidement de manière à éviter les situations d'engorgement au sol. Cette mesure vise à fluidifier la circulation aéroportuaire sans en augmenter la capacité globale.

Justesse du PSIA

Ces mesures s'inscrivent dans le cadre du Plan sectoriel infrastructure aéronautique (PSIA) dont la fiche pour l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral en date du 14 novembre 2018. Cette fiche est le résultat d'un compromis entre les autorités fédérales et cantonales et comporte l'indication de deux territoires distincts : le premier à l'horizon 2019 qui délimite un territoire affecté par le bruit de manière à empêcher toute augmentation et le second à l'horizon 2030, qui présente une surface réduite et comporte donc la nécessité de réduire les nuisances sonores. Les nombreuses critiques des recourants contre le PSIA, examinées à titre préjudiciel par le Tribunal, sont également rejetées pour autant que recevables. Le PSIA ne procède pas d'erreurs de calcul ni ne comporte de lacunes qui feraient obstacle à sa fonction de cadre dans lequel doivent s'inscrire les modifications du règlement d'exploitation ou l'approbation de plans.

Pas de violation des normes relatives à la protection du climat

Les recourants invoquaient également des griefs relatifs à la protection du climat. S'agissant des arguments climatiques, le TAF constate que les normes actuelles en matière de protection du climat ne permettent pas d'imposer des restrictions à des projets concrets. Les régimes fédéral et international (au niveau mondial et européen) en la matière prévoient d'autres mécanismes de limitation des émissions de gaz à effet de serre, notamment la certification technique des aéronefs, le régime international de compensation et de réduction de carbone, les normes sur les carburants durables. Le TAF rejette par conséquent aussi ces griefs.

L'acte attaqué constitue une réponse proportionnée à la problématique du bruit nocturne et doit être confirmé. Cet arrêt est susceptible de recours au Tribunal fédéral.

Contact médias

Rocco R. Maglio

Porte-parole

+41 58 465 29 86

medien@bvger.admin.ch

Le Tribunal administratif fédéral en bref

Créé en 2007, le Tribunal administratif fédéral (TAF), sis à St-Gall, est le plus grand tribunal de la Confédération avec 79 juges (70 EPT) et 395 collaborateurs (334 EPT). Il connaît des recours contre des décisions rendues par des autorités administratives fédérales et, dans certains domaines, par des autorités cantonales. Dans de rares procédures par voie d'action, il statue également en première instance. Le TAF est composé de six cours qui rendent en moyenne 7000 décisions par année.