

## **Décision concernant les vols de nuit au départ des aéroports de Bern-Belp, Genève et Zurich destinés à transporter les visiteurs assistant au Championnat d'Europe de football 2008 (UEFA Euro 08)**

---

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) considérant que:

1. Conformément à l'art. 3 de l'ordonnance du 9 avril 2008 concernant les vols de nuit pendant le Championnat d'Europe de football 2008, l'OFAC peut, à la demande du canton où a lieu le match, autoriser le départ de groupes de visiteurs sur les aéroports de Bern-Belp, Genève et Zurich. L'OFAC a reçu des demandes du canton de Berne, datée du 25 mars 2008, du canton de Genève, datée du 26 mars 2008 et du canton de Zurich, datée du 14 avril 2008. Ces demandes attestent que les vols de visiteurs durant la nuit après les rencontres répondent à un besoin. Elles doivent donc être acceptées et les 20 décollages par journée de compétition autorisés.
2. La direction de l'économie publique du canton de Zurich (VD ZH) lie sa demande en vue d'autoriser des vols de groupes de visiteurs à plusieurs charges dont la teneur est en substance la suivante:
  - 2.1 La VD ZH estime que seuls les types d'avions les moins bruyants, c'est-à-dire ceux appartenant à la classe de bruit V conformément au modèle zurichois de redevances sur le bruit, devraient bénéficier d'une autorisation. Eviter les nuisances sonores inutiles que causeraient des avions trop bruyants – en particulier après l'exploitation ordinaire de l'aéroport de Zurich, laquelle prend fin à minuit ou à 00 h 30 en cas de vols retardés – est une aspiration parfaitement légitime. Il n'en demeure pas moins que restreindre les aéronefs autorisés à la catégorie précitée constitue en l'espèce une mesure impraticable. Etant donné qu'un nombre limité de vols sera autorisé, qui plus est sur une courte période, que les avions envisagés ne seront pas chargés au maximum de leur capacité (pas de fret, peu de bagages et réservoirs pas remplis au maximum de leur capacité) et que partant ils pourront grimper rapidement après le décollage, que les catégories définies dans le cadre du modèle zurichois de redevances sur le bruit constituent une spécificité locale qui s'écarte des classes de bruit habituellement utilisées sur le plan international et dont l'application est problématique pour les compagnies aériennes ne desservant pas régulièrement Zurich, l'OFAC estime qu'il est également possible d'éviter les nuisances sonores inutiles en interdisant aux avions particulièrement bruyants d'assurer les vols de nuit en question. A cette fin, il y a lieu de se référer aux classes de bruit établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), seuls étant admis les avions qui respectent les valeurs limites de bruit définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 décibels (dB). Cette restriction peut être appliquée aux compagnies aériennes par le coordonnateur lors de l'attribution des créneaux de décollage. L'OFAC contrôle le respect de cette charge sur la base de preuves qui doivent lui être remises en temps utile.

- 2.2 La VD ZH demande en outre à ce qu'aucun atterrissage ne soit autorisé durant les périodes où l'interdiction d'effecteur des vols de nuit réguliers est en vigueur. Cette demande se heurte au fait qu'à l'aéroport de Zurich les postes de stationnement sont denrées rares. Force est de constater que les avions nécessaires pour ramener les visiteurs dans leur pays ne pourront pas tous stationner pour une longue durée à l'aéroport de Zurich. En conséquence, l'OFAC autorise les atterrissages entre minuit et l'heure de décollage prévue au cas où tous les postes de stationnement seraient occupés auparavant.
- 2.3 La VD ZH exige en plus de ne pas autoriser les vols d'avions contraints de décoller tôt le matin de Zurich parce que l'aéroport de destination interdit les vols la nuit. Cette revendication est satisfaite dans la mesure où le dernier décollage doit avoir lieu au plus tard à 2 h 00. Au-delà, les décollages ne peuvent reprendre qu'à partir de 6 h 00, soit au terme de la période durant laquelle les vols de nuit sont interdits.
3. La coordination et l'attribution de créneaux horaires pour des vols de nuit n'étant possibles que si la présente décision est exécutoire, il y a lieu de priver les éventuels recours contre cette dernière de l'effet suspensif.
4. La présente décision doit être notifiée directement aux cantons requérants et aux aéroports concernés. Attendu que de surcroît elle porte sur un nombre indéterminé de personnes, elle doit être publiée dans la feuille fédérale. Elle sera communiquée à d'autres services concernés.
5. Il n'est perçu aucun émolument pour l'établissement de la présente décision.

décide:

1. Durant l'UEFA Euro 08, les départs de vols de visiteurs sont autorisés entre 22 h 00 et 6 h 00 comme suit:
  - 1.1 Aéroport de Bern-Belp
    - a. Après les rencontres des 9, 13 et 17 juin 2008, 20 décollages au maximum par nuit sont autorisés jusqu'à 2 h 00.
    - b. Seuls des avions de 28 places au minimum peuvent être utilisés.
    - c. Les avions nécessaires pour assurer les vols visés à la let. a peuvent être acheminés également au-delà de 22 h mais au plus tard jusqu'à 23 h. L'acheminement entre 23 h et l'heure de décollage n'est autorisé que si aucun poste de stationnement n'était auparavant disponible sur l'aéroport.
  - 1.2 Aéroport de Genève
    - a. Après les rencontres des 7 et 15 juin 2008, 20 décollages au maximum par nuit sont autorisés jusqu'à 2 h 00.
    - b. Le 11 juin 2008 les décollages sont autorisés jusqu'à 24 h 00.
  - 1.3 Aéroport de Zurich
    - a. Le 7 juin 2008, 20 décollages au maximum sont autorisés jusqu'à 24 h 00.
    - b. Après les rencontres des 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 et 25 juin 2008, 20 décollages au maximum par nuit sont autorisés jusqu'à 2 h 00.

- c. Seuls peuvent être utilisés des avions qui respectent les valeurs limites de certification définies dans le volume 1, chapitre 3, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 décibels (dB) ou les valeurs limites de certification définies dans le chapitre 4 de ladite annexe. Les preuves attestant du respect de ces exigences doivent être remises à la section Environnement de l'OFAC au plus tard 5 jours ouvrables avant chaque vol.
- 1.4 Seuls des avions de plus de 95 places peuvent être utilisés sur les aéroports de Genève et de Zurich pour assurer les vols visés aux ch. 1.2 et 1.3.
- 1.5 Les avions nécessaires pour assurer les vols visés aux ch. 1.2 et 1.3 peuvent être acheminés également au-delà de 22 h 00 mais au plus tard jusqu'à 24 h 00. L'acheminement entre 00 h 00 et l'heure de décollage n'est autorisé que si aucun poste de stationnement n'était auparavant disponible sur l'aéroport.
2. L'effet suspensif est retiré à un éventuel recours contre la présente décision.
3. Aucun émolument n'est perçu.
4. La présente décision est notifiée (par lettre recommandée avec avis de réception) à:
- Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne
  - Conseil d'Etat de la République et canton de Genève
  - Direction de l'économie publique du canton de Zurich
  - Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
  - Aéroport International de Genève
  - Unique Flughafen Zürich AG
5. La présente décision est portée à la connaissance des services suivants:
- Secrétariat général du DETEC
  - Secrétariat général du DDPS
  - Structure des Pouvoirs publics pour l'UEFA EURO 2008
  - Skyguide Genève
  - Skyguide Wangen b. Dübendorf
  - Slotcoordination Switzerland

*Indication des voies de droit*

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de 30 jours suivant sa notification. Le recours doit être adressé au Tribunal administratif fédéral, case postale, 3000 Berne 14. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci. Le mémoire de recours indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant ou de son mandataire; la décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyen de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.