

**COMMISSION CONSULTATIVE POUR LA LUTTE CONTRE
LES NUISANCES DUES AU TRAFIC AÉRIEN**

**Procès-verbal de la 108^{ème} séance du lundi 3 juin 2019
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

Présents : MM. Robert BEFFA, Président
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Jean-Marc COMTE
Roland FIECHTER
Pascal HOCHSTRASSER
Marc MOUNIER
Daniel RAPHOZ
Alain ROSSET
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Guy SCHRENZEL
Vassilis VENIZELOS

Observateur du CA : M. Jacques JEANNERAT

Invités : M. Thomas ROMIG (Genève Aéroport)
M. Denis TEUSCHER (Genève Aéroport)

Secrétaire : Mme Carole DASCI (Genève Aéroport)

Excusés : M. Derek CHRISTIE
M. Cédric LAMBERT
M. Yvan ROCHAT
M. Pierre-Alain TSCHUDI
M. Jean-Marc THEVENAZ
M. Jean-Daniel VIRET

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 18 mars 2019
2. Suivi PSIA – point d’information
3. Stratégie de développement durable
4. Brèves environnementales
5. Divers

Préambule

Le Président salue la participation de M. Thomas Romig, chef département conduite opérations et développement, ainsi que M. Denis Teuscher, collaborateur du service EDD en charge du développement durable.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 18 mars 2019

Le procès-verbal du 18 mars 2019 est approuvé sans remarque.

2. Suivi PSIA – point d’information

Dossier d’approbation de plans et de modifications du règlement d’exploitation

M. Mounier explique que le dossier d’approbation de plans et de modification du règlement d’exploitation est en préparation pour envoi à la fin du mois. Il fait l’objet d’une concertation préalable avec la Confédération et le Canton. Les échanges ont amené à devoir ajuster certains paramètres des mesures opérationnelles envisagées afin de respecter le cadre légal fédéral.

La procédure sera conduite par l’OFAC. En l’état, il est prévu que l’OFAC mette le dossier à l’enquête publique à la rentrée de septembre.

Convention d’objectifs

M. Mounier présente les grandes lignes de la convention d’objectifs entre le Canton et Genève Aéroport approuvée et rendue publique par le Conseil d’État mercredi 29 mai dernier.

Discussion

M. Chiaradonna demande si le suivi de la mise en œuvre du plan climat cantonal est intégré à la convention d’objectifs ? M. Mounier répond que le suivi du plan climat cantonal en matière de trafic aérien continu d’être assuré au sein de la sous-commission CO2.

M. Raphoz observe que les objectifs de transfert du trafic terrestre dans la zone aéroportuaire vers les transports publics ont pour corolaire le report du problème dans la zone périphérique.

M. Schneider dit que le report modal qui doit intervenir dépend des infrastructures et autres actions mises en œuvre par le canton et la région limitrophe, par exemple la construction de P&R. Pour sa part, Genève Aéroport finance des navettes pour les employés de l’aéroport qui commencent tôt le matin ou terminent leur service tard le soir, des navettes qui sont maintenant ouvertes aux passagers aériens (Aérobuses). Ceux-ci circulent dans un périmètre élargi, mais qui reste forcément limité, déterminé à l’origine en fonction de la densité des lieux d’habitation des employés de l’aéroport. (www.tpg.ch/tpgaerobus).

M. Beffa se demande si le CEVA est susceptible d'améliorer le transfert modal des passagers de Genève Aéroport vers les transports publics. M. Schneider répond que même avec une rupture de charge cette nouvelle infrastructure essentielle aura certainement un bénéfice en faveur du transfert modal vers les transports collectifs.

M. Rosset demande comment est faite la répartition des pistes aéroportuaires. M. Hochstrasser répond que celle-ci dépend prioritairement de la météo, non seulement au sol, mais aussi en altitude. Le choix de la piste en service est fait le matin en fonction des prévisions météorologiques. Ensuite le sens de piste est en principe maintenu, sachant que les changements de sens de piste en plein trafic requièrent beaucoup d'attention dans la gestion des flux. Cela étant, de tels changements sont nécessaire lorsque le vent tourne ou en raison d'autres circonstances, par exemple lorsque les cellules orageuses sont positionnées sur l'axe d'approche d'un côté ou de l'autre. La nécessité pour les avions de rejoindre les routes aériennes dans l'espace supérieur est aussi un paramètre pris en considération. De même l'utilisation des espaces dans les pays adjacents ou même en Suisse en cas d'évènement particulier ; tel que ce sera le cas par exemple pour la Fête des Vignerons cet été. À noter que même lorsqu'il n'y a pas un vent prépondérant au sol, la situation peut être différente en altitude, avec un impact majeur sur la gestion des flux. Les pilotes sont prompts à indiquer s'ils ont du vent arrière à l'approche, qui modifie sensiblement les performances de l'avion et, par voie de conséquence, la gestion des flux et le maintien des séparations prescrites. M. Rosset remercie M. Hochstrasser pour ses explications et indique qu'il serait utile qu'elles soient publiées car elles suscitent souvent des interrogations de la part des membres de l'ARAG. M. Schneider apporte des précisions sur l'évolution des mouvements nocturnes à fin avril, qui sont en recul de -4,9%, notamment s'agissant des décollages (-15,6% entre 22h et 23h et -30,9% entre 23h et 24h). M. Beffa observe que l'effet bénéfique de la diminution des décollages après 22h est accentué par limitation des décollages à contre-sens, qui préserve une partie de la population sous les axes de décollage du bruit des avions en fin de soirée.

3. Stratégie de développement durable

Présentation

Genève Aéroport œuvre depuis de nombreuses années en faveur du développement durable, soit à la recherche d'un équilibre entre prospérité économique, bien-être et préservation de l'environnement. Depuis l'arrivée de M. Schneider, la volonté de développement durable est inscrite comme objectifs stratégiques d'entreprise. Afin de concrétiser cette volonté, M. Teuscher explique qu'une stratégie de développement durable a été formalisée en 2018 sous la forme de quatre engagements envers ses parties prenantes (offrir aux usagers des infrastructures et des services efficaces et durables, préserver le cadre de vie et renforcer nos liens avec la région, Être un employeur responsable et citoyen et mettre en œuvre des achats et partenariats responsables). Cette stratégie est notamment basée sur les objectifs de développement durable de l'ONU (ODD), et leur déclinaison au niveau national et cantonal. Pour chacun de ces quatre engagements M. Teuscher donne des exemples de projets et pratiques mis en œuvre afin d'améliorer la performance. Il explique que le comité de développement durable représentatif des différents départements de Genève Aéroport a été activé en début d'année afin de piloter ces actions et d'assurer la cohérence avec les différentes stratégies et politiques internes existantes. M. Teuscher mentionne les différents leviers d'intégration de cette stratégie

permettant de systématiser la démarche et responsabiliser les différents départements sur les thèmes du développement durable.

M. Teuscher indique en outre que Genève Aéroport participe à la semaine européenne du développement durable (SEDD) qui se déroule du 30 mai au 5 juin et comporte plus de 6'000 initiatives au niveau européen. À l'aéroport, les collaborateurs du service EDD avec de nombreux collaborateurs d'autres départements et services tiennent deux stands d'information à l'attention des passagers en zone de transit international afin de donner des informations sur les actions entreprises par Genève Aéroport dans le domaine et sensibiliser les voyageurs à l'impact de leurs voyages, notamment sur le changement climatique, avec des représentants des associations myclimate (*myclimate.org*) et Friends-International (*friends-international.org*) pour la promotion de la campagne ChildSafe (*thinkchilddsafe.org*).

Deux partenaires sur le site participent à l'action, Le Chef qui propose des menus « low carbon » et Fleuriot qui met en avant la production locale certifiée GRTA.

Discussion

M. Raphoz trouve cette démarche paradoxale eu égard à l'offre de vols à bas coûts sur la plateforme. Cela étant, il serait intéressé de connaître à l'occasion d'une prochaine séance les perspectives d'évolution technologique et du renouvellement de la flotte à Genève. M. Schneider répond que le sujet est évidemment intéressant. Genève Aéroport œuvre à inciter un tel renouvellement, notamment s'agissant des vols long courrier mais aussi pour la flotte des avions courts et moyens courriers. Easyjet en particulier, dont la part de marché est importante à Genève, a une flotte particulièrement jeune. Des mesures sont à l'étude pour inciter les compagnies à opérer à Genève des avions de dernière génération.

M. Böhler demande dans quelle mesure il serait possible de mettre en œuvre des taxes/redevances incitatives. M. Schneider répond que tel est déjà le cas, Genève Aéroport cherchant à renforcer encore l'effet incitatif dans le mécanisme des quotas bruit pour les décollages retardés après 22h en pondérant les quotas d'un facteur en lien avec la performance acoustique des avions opérés. M. Mounier rappelle qu'une redevance bruit est en vigueur à Genève depuis les années '70 et qu'en matière d'émission gazeuse les aéroports suisses, avec les aéroports suédois, ont été les précurseurs dans la mise œuvre d'une redevance sur les émissions gazeuses à la fin des années '90.

4. Brève environnementales

4.1. Véhicules et engins sur le tarmac

Genève Aéroport met en œuvre depuis plusieurs années un plan de mesure sur la réduction des émissions gazeuses des véhicules et engins aéroportuaires. Les anciens véhicules sont progressivement interdits tandis que la mise en service de nouveaux véhicules est encouragée. Cette année une motorisation électrique est obligatoire pour les véhicules de tourisme, les échelles (escaliers mobiles) et les petits tapis bagages. Aujourd'hui plus de 60 % des véhicules répondent aux dernières normes (euro 4-6) contre 28 % en 2010. En 2018, 28 % des véhicules étaient électriques ou hybrides, l'objectif 2020 étant de 40 %.

4.2. *Rénovation du P48*

Le parking P48 est un parking utilisé cinquante semaines par année pour le stationnement des avions et deux semaines par année pour le parking des voitures durant le Salon International de l'Automobile. Ce parking a été rénové récemment. 6'000 m³ de matériaux ont été revalorisés sur place, ainsi que 1'200 m³ de terre végétale (réduction et transport par camion). Du béton recyclé a été utilisé pour enrober les canalisations, étant précisé que le béton recyclé ne peut pas, à ce jour, être utilisé pour les dalles en vertu de la réglementation aéronautique. L'éclairage est à LED. Enfin, une quarantaine de pieds d'orchidées ont été déplacés et replantés ailleurs sur la plateforme en prévision du chantier.

4.3. *Audit Nature et Économie*

Genève Aéroport maintient depuis 2011 une certification Nature et Économie qui atteste que le site est aménagé et entretenu de manière exemplaire en matière de nature et de biodiversité. Un audit de recertification a eu lieu le 23 mai dernier. Dans ce cadre que l'auditrice a expliqué que les exigences de la certification ont été renforcées, ce qui amènera Genève Aéroport à faire plus dans ce domaine.

4.4 *Bassin de rétention du Vengeron*

Un bassin de rétention de 9'500m³ pour le bassin versant du Vengeron a été mis en exploitation cet hiver. Le chantier a duré deux ans et demi et coûté CHF 25 millions plus CHF 1 million pour un couvert destiné à l'entreposage des véhicules et engins d'entretien. L'hiver ce bassin permet de contenir les eaux avec le glycol utilisé durant les épisodes neigeux et d'envoyer celles-ci à la STEP d'Aire. En été, le bassin a un rôle de régulation des débits en cas de fortes pluies, avant restitution au cour d'eau. Le bassin permet en tout temps de récupérer les eaux qui pourraient avoir été souillées en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures.

4.5 *Caractérisation des déchets incinérables de la plateforme aéroportuaire*

Une campagne de caractérisation des déchets incinérables sur le site sera réalisée durant le mois de juin. L'aéroport se greffe sur la campagne de caractérisation des déchets ménagers en cours dans le canton de Genève (appel d'offre en commun). Cela permet de bénéficier de la même méthodologie, des mêmes infrastructures et des mêmes équipes de trieurs que le canton. Des échantillons seront prélevés sur sept sites de récolte des déchets sur la plateforme. Le résultat de cette campagne permettra de mieux orienter encore les efforts d'incitation au tri des déchets.

5. Divers

5.1 *Padding*

M. Rosset demande des précisions sur ce que l'on nomme le « padding » qui consiste à annoncer une durée de vol plus longue qu'en réalité, ce qui pourrait démultiplier les émissions de CO₂.

M. Romig explique qu'il s'agit pour les compagnies aériennes de prendre en compte les causes de délais prévisibles, notamment sur les aéroports fortement régulés. Afin de garantir au mieux l'intégrité du système, il est utile que les temps de vols planifiés correspondent au mieux à la réalité compte tenu des facteurs prévisibles, étant entendu qu'il reste de nombreux facteurs qu'il n'est pas possible de prévoir (réalité des conditions météorologiques, du vent, délais sur les aéroports de provenance et de destination, ainsi qu'en route, grèves etc.). La compagnie ne va

pas changer son routing et faire un détour pour autant. Si le vol arrive en avance sur l'horaire planifié sur un aéroport fortement régulé, il est possible que les contrôleurs aériens le fassent attendre (holding) le temps de libérer un créneau pour qu'il puisse atterrir.

M. Beffa demande si les holdings sont fréquents à Genève. M. Hochstrasser explique que par principe les contrôleurs préfèrent faire attendre les avions au sol qu'en l'air, autant pour des raisons de pollution que de sécurité (pas de risque pour un avion d'attendre au sol). Ce qui arrive si un avion arrive plus tôt que prévu, c'est que le contrôleur le fasse tourner plus loin pour s'aligner sur l'axe d'approche, de manière à maintenir la séparation entre les avions à l'approche.

5.2 Vol de nuit spécial

M. Rosset demande des précisions à skyguide au sujet du vol de nuit spécial dont le GHI s'est fait l'écho (édition du 29-30 mai 2019).

M. Hochstrasser indique que l'article comporte de choses fausses. Le vol était connu de skyguide. C'était un vol opéré sur mandat du canton pour des relevés topographiques qui a dû se faire en dehors des périodes d'exploitation de l'aéroport. Par conséquent, cet avion est parti de l'aéroport de Lyon qui ne connaît pas de couvre-feu, et il est retourné à Lyon après sa mission. À l'arrivée à Genève, il a évidemment pris et maintenu le contact avec la tour de contrôle. En l'occurrence, indépendamment des aspects opérationnels parfaitement sous contrôle, il y a eu une petite confusion au niveau de la communication. Un autre vol a eu lieu cette nuit-là, mandaté par Swisstopo en dessus du canton de Vaud. Les services de communication de skyguide ont tout d'abord apporté une réponse relative à cet autre vol à la question du journaliste, avant de comprendre que la demande portait sur le vol au-dessus du territoire genevois.

M. Royer se demande si un tel vol à basse altitude ne devrait pas être annoncé ? En l'occurrence, l'avion n'évoluait pas à basse altitude mais à 6'000 pieds (2'000 m). Cela étant, en pleine nuit le bruit du moteur était audible. Genève Aéroport communique sur les mouvements à l'arrivée et au départ de la plateforme, le reste de l'espace aérien étant de la compétence de l'OFAC. M. Beffa suggère que, s'il est peut-être difficile d'avoir l'information sur les survols du canton à l'avance, il serait possible de faire une communication succincte et rapide juste après l'évènement afin d'apporter l'information attendue.

5.3 Nouveau site internet de Genève Aéroport

Le site internet de Genève Aéroport (gva.ch) a fait l'objet d'une refonte complète. Dès lors, certains usagers qui avaient créé des raccourcis ne trouvent pas immédiatement l'information recherchée. Toutefois, en commençant la recherche sur la page d'accueil, la navigation est maintenant facilitée. Il est arrivé aussi que lors de la mise en service du nouveau site, malgré toutes les précautions prises, certaines informations ne soient pas remontées correctement, le problème pouvant durer un jour ou deux.

Dates des prochaines séances

9 septembre 2019

18 novembre 2019

La séance se termine à 18h40.

Le secrétariat de la commission