

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

**Procès-verbal de la 105^{ème} séance du lundi 17 septembre 2018
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

Présents :

MM. Robert BEFFA, Président
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Derek CHRISTIE
Jean-Marc COMTE
Roland FIECHTER
Pascal HOCHSTRASSER
Cédric LAMBERT
Nigel LINDUP
Marc MOUNIER
Daniel RAPHOZ
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Pierre-Alain TSCHUDI
Vassilis VENIZELOS

Observatrice du CA : -

Invités :

Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)
M. Mathias FOURNIER (Genève Aéroport)

Secrétaire : Mme Carole DASCI (Genève Aéroport)

Excusés :

Mme Fabienne FISCHER (Observatrice du CA)
MM. Patrick BAUD LAVIGNE
Yvan ROCHAT
Jean-Marc THEVENAZ
Jean-Daniel VIRET

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 28 mai 2018
2. Budget du fonds environnement 2019 (pour préavis)
3. Présentation de la gestion de la plateforme devant l'aérogare
4. Brèves environnementales
5. Divers

Préambule

Madame Sophie Meisser, Adjointe au Chef du service Environnement et Développement Durable et Responsable du service environnement, Monsieur Matthias Fournier, Gestionnaire des zones publiques ainsi que Madame Carole Dasci, Assistante remplaçant Madame Irini Nastou Nouassria durant son année sabbatique participent à cette séance.

1. Approbation du procès-verbal du 28 mai 2018

Le procès-verbal de la séance du 28 mai 2018 est approuvé sans modification, sinon un petit ajustement demandé par M. Böhler par courriel au mois de juin.

2. Budget du fonds environnement 2019

Présentation

Mme Meisser présente les principaux postes du budget du fonds environnement 2019, notamment :

- la baisse des revenus de la surtaxe bruit liée à une baisse des mouvements (déjà sensible dans le forecast 2018) ;
- le budget du programme d'insonorisation de CHF 5 millions correspondant à un volume de travail de CHF 1,2 million par membre de l'équipe des techniciens du programme d'insonorisation constituée de 4 personnes depuis le 1^{er} septembre 2018 ;
- le montant de CHF 100'000 pour des projets bruit, notamment des études et des simulations nécessaires pour décider et mettre en œuvre des mesures pour respecter le plafond PSIA et le nouveau bruit admissible ;
- un montant – réduit par rapport à celui figurant dans le projet de budget – de CHF 50'000 pour travailler sur les perspectives qui se présentent après l'interruption du projet Biofuel dans la perspective de la mise en œuvre du système de compensation et de réduction des émissions carbone pour l'aviation internationale (CORSA) développé par l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- les charges du personnel qui comprennent dorénavant les techniciens pour le programme d'insonorisation et un responsable protection contre le bruit.

Mme Meisser précise encore que ce sont dorénavant 9,4 ETP qui sont imputés sur le fonds environnement, strictement liés aux projets de lutte et de protection contre le bruit ainsi que dans

le domaine de la protection de l'air-climat, comme expliqué lors de la séance du 11 septembre 2017.

Le Président observe que la commission souhaite pouvoir continuer à se prononcer sur l'ensemble des questions touchant aux nuisances dues au trafic aérien même si certains projets ne sont pas financés par le fonds environnement.

S'agissant des dépenses dans le domaine du développement durable, du management environnemental, de la sensibilisation-formation à l'environnement, de la gestion des déchets, les milieux naturels ainsi que de la préservation de la qualité du sol et la prévention des risques majeurs, ces montants sont dorénavant supportés par Genève Aéroport hors fonds environnement. Ceux-ci s'élèvent à CHF 350'000 pour 2019. Un slide additionnel est ajouté à la présentation après la séance afin de donner aux membres de la commission une information sur l'affectation de ces montants.

M. Lambert demande qu'on rappelle l'articulation entre les recettes liées aux laissez-passer véhicules et les dépenses correspondantes dans le budget. Mme Meisser explique qu'il s'agit de recettes perçues pour l'attribution des laissez-passer pour les véhicules et engins sur le tarmac en fonction de leurs performances environnementales, dont le produit est affecté à des mesures de protection de l'air sur le tarmac (affectation dédiée).

Discussion

M. Royer demande en quoi consiste l'augmentation anticipée des dépenses de fonctionnement. M. Mounier répond qu'il s'agit pour l'essentiel d'un montant accru d'honoraires pour le suivi des procédures d'expropriations qui devraient connaître des développements en 2019. À la demande des membres de la commission, M. Mounier apporte quelques explications sur la distinction entre expropriation formelle et expropriation matérielle, en indiquant que les demandes d'indemnisations pour expropriations formelles soumises à ce jour ont toutes été traitées. Les procédures en cours portent sur des demandes d'indemnisations de propriétaires possédant une portion de terrain constructible en vertu du droit cantonal, sur laquelle ils ne peuvent toutefois pas envisager la construction de logements à cause de l'exposition au bruit (demande d'indemnité pour expropriation matérielle).

Concernant les moyens engagés pour la mise en œuvre du programme d'insonorisation, M. Raphoz dit que la mise en œuvre du dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation sur la commune de Ferney a été réalisée avec le concours d'une collaboratrice de la commune et un bureau d'étude pour les expertises et le suivi des dossiers sur le terrain. Mme Meisser explique que c'est la fonction du bureau d'étude qui a été internalisée au sein du service EDD, toutes choses n'étant pas égales par ailleurs entre l'immobilier en Suisse et en France. M. Mounier propose de thématiser cette question lors d'une prochaine séance, afin de recueillir les idées des membres de la commission pour accélérer la mise en œuvre du programme d'insonorisation dans le cadre du concept récemment approuvé par l'OFAC.

S'agissant du réseau du mesurage de la qualité de l'air, M. Lambert demande quel est son étendue. Mme Meisser indique que Genève Aéroport possède un système de mesure en continu de la qualité de l'air sur le site, ainsi qu'un réseau de capteurs passifs NOx sous les axes de décollages et d'atterrissages. Les données sont traitées par le canton et intégrées au réseau

régional et publiées sur le site TransAlp'Air. M. Royer indique que le canton pour sa part dispose de quatre stations de mesures et six à l'horizon 2020, dont une première station mobile additionnelle en 2019, qui sera placée dans les communes riveraines de l'aéroport. D'ici la fin de l'année, l'appareil de mesure des particules fines du site aéroportuaire sera renouvelé à la faveur d'un appel d'offre du canton qui a commandé six appareils de son côté (afin d'avoir une offre plus intéressante pour sept appareils plutôt qu'un seul). Ce nouvel appareil remplacera l'actuel TEOM¹. Il permettra de mesurer simultanément les PM10 et les PM2.5. Basé sur une technologie différente de l'appareil actuel (mesure optique plutôt que mesure de masse), il devrait normalement nécessiter beaucoup de maintenance. S'agissant de la mesure des PM 2.5, M. Royer précise que l'OPair fixe dorénavant les valeurs limites annuelles, mais n'oblige pas les cantons à les mesurer. Le canton de Genève et Genève Aéroport ont décidé de mesurer cette valeur sur une base volontaire. Les membres de la commission demandent de thématiser la question de la mesure et des actions prises dans le domaine de la protection de l'air à l'occasion d'une prochaine séance.

M. Lindup demande en quoi consiste le montant pour la compensation des émissions CO2. Mme Meisser explique que Genève Aéroport a obtenu l'année passée une certification qui atteste de la neutralité carbone de ses opérations (hors trafic aérien), les émissions de CO2 étant réduites autant que possible et compensées pour le surplus, dans l'attente de la possibilité de réduire encore davantage les émissions à l'horizon 2022/2023 avec la mise en service du projet Genilac qui permettra de démanteler la centrale thermique actuelle.

M. Lindup observe que l'intitulé du projet 990501 « mesurage du bruit (MIABA) » doit être changé pour correspondre au nom du nouveau système (SIMBA). M. Mounier indique qu'il va vérifier auprès du service comptable s'il est possible de changer l'intitulé d'un projet sans lui attribuer un nouveau numéro.

Préavis

Le budget 2019 du Fonds environnement est préavisé favorablement par treize voix POUR avec une abstention et aucune opposition.

3. Gestion de la plateforme devant l'aérogare

Présentation

M. Fournier présente le contexte dans lequel a été mise en place une zone de rencontre au niveau supérieur devant l'aérogare. Il rappelle les règles de fonctionnement d'une telle zone (piétons prioritaires, suppression des passages piétons, vitesse limitée et mixité des flux). Il présente deux images avant et après travaux. Il précise que divers aménagements ont été réalisés, notamment la suppression des différences de niveaux, sauf un large trottoir devant l'entrée du bâtiment et le quai des bus. Le périmètre de la zone rencontre est bien délimité pour les véhicules.

M. Fournier présente ensuite les fonctionnalités de la plateforme, à savoir la voie de dépose des passagers (Kiss & Fly) la voie réservée pour la dépose des transports professionnels, les zones

¹ TEOM : Tapered Element Oscillating Microbalance, appareil permettant la mesure des PM10 sur le principe de la mesure du poids de poussières recueillies sur un filtre.

de dépose des cars et des véhicules protocolaires et l'emplacement affecté aux arrêts TPG. La voie réservée aux transports professionnels est notamment utilisée par les navettes hôtels, les valets parkings, les taxis, les VTC (voiture de transport avec chauffeur) et comporte une zone de dépose dédiée aux navettes.

M. Fournier présente ensuite un bilan des charges de trafic sur le Kiss & Fly, la zone de dépose professionnelle et la zone de dépose pour les cars. Le Kiss & Fly est la zone la plus utilisée où converge un tiers des automobilistes (3'300 véhicules/jour avec des pointes de 200 véhicules/heure). Près de 22'000 traversées piétonnes ont été comptées (3 fois plus qu'avant les aménagements). L'évaluation de cet aménagement, obligatoire de par la loi, fait apparaître que les vitesses sont pour l'essentiel respectées et l'accidentologie est réduite (quelques accidents légers, sans lésions corporelles). Il n'y a pas de déficit de sécurité identifié.

M. Fournier fait état de deux points sur lesquels Genève Aéroport s'efforce d'apporter une amélioration, à savoir l'usage de la plateforme par les autres usagers que les passagers aériens, notamment les usagers des CFF, ainsi que la pratique du « Fly & Kiss » pour laquelle les aménagements ne sont pas adaptés. Au niveau des évolutions prévues, M. Fournier mentionne le marquage tactilo-visuel pour les personnes malvoyantes, qui comprend l'accès à la gare CFF aussi.

Discussion

M. Lindup demande depuis quand cet aménagement est en place. M. Fournier répond que cet aménagement est en place depuis septembre 2016 et que le bilan de son utilisation vient d'être fait (retardé pour attendre la fin du chantier de l'avancement de la façade).

M. Lambert demande ce qu'il en est de la dépose des PMR. M. Fournier répond que des places sont aménagées dans les parkings (P1 au 1^{er} sous-sol et P2). Les places d'urgences sont utilisées si les personnes arrivent à l'aéroport avec des transporteurs professionnels.

M. Chiaradonna demande ce qu'il en est de la cohabitation avec les TPG et se demande si les aménagements ne constituent pas une entrave à la progression des véhicules. M. Fournier répond que, contrairement aux zones 30, il n'y a pas d'aménagement qui entrave la progression des bus (dos d'âne, coussins berlinois). Pour le surplus, les véhicules TPG sont soumis aux mêmes restrictions de vitesse que les autres. Au regard de la courte distance de la zone de rencontre, l'impact sur la vitesse commerciale des TPG est donc minime.

M. Beffa demande quel est l'ordre de grandeur du nombre de passagers usagers des CFF ? En considérant la part modale de 25 %, cela représente environ 12'000 passagers par jour. Ceux-ci rejoignent naturellement la plateforme supérieure par l'escalator à l'intérieur de la gare CFF pour se rendre dans l'aérogare par le grand trottoir devant le bâtiment.

M. Lindup observe que si l'espace est clairement délimité pour les automobilistes il n'est pas signalé de manière particulière pour les piétons. M. Fournier confirme, en précisant que le fait que les trottoirs sont abaissés indique aux piétons qu'ils ont une plus grande liberté pour déambuler dans la zone.

M. Böhler observe et regrette que la deuxième partie du Kiss & Fly ne soit pas suffisamment utilisée, tous les véhicules s'arrêtant en amont. M. Fournier indique que des efforts sont entrepris pour répartir le flux le long du Kiss & Fly, mais il est vrai que les gens s'arrêtent le plus souvent à la hauteur du couvert au milieu. À défaut d'espace, il n'a pas été possible d'envisager des entrées multiples, par compagnie aérienne par exemple. Cela étant, la satisfaction des usagers est néanmoins grande pour cet aménagement et le débit est important.

M. Böhler demande quel est le problème avec le Fly & Kiss ? M. Fournier répond que les arrivées sont prévues au niveau inférieur où il y a un parking courte durée en face de la sortie du hall de distribution des bagages, qui ne coûte rien les premières dix minutes. La place étant limitée, l'idée est de partager les flux entre le niveau supérieur et le niveau inférieur et d'éviter les contres flux à l'intérieur du terminal. Enfin, les personnes qui viennent chercher un passager aérien sont susceptibles d'attendre un certain temps et entraver ainsi la dépose des passagers partants.

M. Christie regrette que les Protectas sur place ne sévissent pas à l'encontre des conducteurs qui laissent les moteurs allumés, en rappelant que cela constitue une infraction en droit suisse. Le point n'est pas spécifique à l'esplanade devant l'aérogare, mais il souhaiterait que toute mesure utile soit envisagée pour sanctionner les comportements fautifs. M. Fournier indique qu'au niveau supérieur les véhicules ne sont pas censés stationner. Cela étant, il est de la compétence de la police de constater les infractions. Il est vrai que les Protectas ont uniquement pour mission la fluidité du trafic. Au niveau inférieur, les véhicules sont en revanche autorisés à stationner. Toutefois tant les chauffeurs de taxis, de VTC ou de bus qui y accèdent s'engagent à respecter les règlements édictés par Genève Aéroport, qui stipulent clairement l'obligation de couper le moteur en cas d'arrêt. Les agents de Genève Aéroport ou leurs sous-traitants rappellent les chauffeurs à l'ordre et relèvent les infractions. Enfin, les conditions tarifaires relatives à la délivrance des abonnements favorisent les véhicules à faible émission.

M. Christie relève que la plateforme est utilisée par des personnes d'autres pays, qui ne connaissent pas forcément l'interdiction de laisser le moteur allumé. Il suggère que des panneaux d'information rappellent l'interdiction. M. Fournier répond que la zone regorge déjà de panneaux, qu'il convient de limiter aux panneaux à caractère prescriptif, et cela d'autant plus que les passagers sont souvent dans un état de stress quand ils arrivent à l'aéroport pour prendre un avion. Ce qui serait envisageable, c'est une campagne de sensibilisation temporaire.

M. Christie suggère d'instruire les Protectas de rappeler la règle lorsque la situation et leur charge de travail le permet, en complément de leur mission première qui est de fluidifier le trafic.

4. Brèves environnementales

Gestion des déchets

La gestion des déchets sur la plateforme a fait l'objet d'un appel d'offre pour les cinq années à venir. Un gestionnaire a été choisi pour l'ensemble des déchetteries. C'est ISS qui gèrera les déchetteries tandis que la société Transvoirie est en charge dorénavant de la collecte des différentes fractions de déchets sur le site.

Certification carbone

Genève Aéroport est certifié niveau ACA 3+ depuis 2017, ce qui signifie que les opérations de Genève Aéroport (à l'exclusion du trafic aérien) sont neutres en carbone, étant rappelé que Genève Aéroport maintient la certification niveau 3 depuis 2011.

Giga Trophée Negawatt

Genève Aéroport s'est vu décerner le Giga Trophée Negawatt en 2017 pour avoir économisé plus d'un gigawattheure d'énergie électrique, soit l'équivalent de la consommation annuelle de 335 ménages genevois.

Par ailleurs, le changement des portes du grand hangar a permis une économie de CO2 importante en diminuant de 40 % la consommation de gaz pour le chauffage du bâtiment.

En outre, dans le cadre du partenariat avec les SIG une première réalisation a été faite avec l'installation de 974 m² de panneaux photovoltaïques sur l'aile ouest. Deux autres installations sont en cours d'étude dans le cadre de ce partenariat. Enfin, Genève Aéroport a installé de nombreux points de recharge pour véhicules et engins électriques sur le tarmac (plus de 150).

Amortisseur de bruit

Un premier bilan de l'utilisation de l'amortisseur de bruit une année après sa mise en service est présenté brièvement. Précision apportée hors séance en réponse à une question : dans le courant de 2017, cinq essais ont été effectués entre 22h et 06h ; un essai avait commencé avant 22h et s'est achevé entre 22h et 23h ; un essai a eu lieu entre 22h et 23h, un autre entre 23h et 05h, et les deux derniers ont été réalisés entre 05h et 06h.

Rapport de développement durable

Genève Aéroport publiera son troisième rapport de développement durable au début du mois d'octobre (conférence de presse le 9 octobre).

Certification ISO 14'001

Genève Aéroport va procéder en 2019 à la certification ISO 14'001 de son système de management environnemental.

Projet Biofuel

Comme indiqué lors de la présentation du budget 2019, le projet Biofuel a été interrompu, faute de pouvoir rassembler les fonds nécessaires à son lancement. Ce projet a toutefois apporté son lot d'enseignements qui s'avéreront utiles dans le futur, lorsque la demande pour du carburant renouvelable s'accroîtra.

5. Divers

Points à l'ordre du jour d'une prochaine séance de la commission

- M. Christie demande que l'état de la situation et les mesures en place pour inciter les passagers aériens à venir avec des modes de transports durables soit à nouveau mis à l'ordre du jour lors d'une prochaine séance de la commission.

- M. Lindup souhaite que deux points qu'il avait soulevés soient mis à l'ordre du jour d'une prochaine séance de la commission, à savoir la situation quant à la présentation dans SIMBA, sur le site Internet de l'aéroport, de l'exposition au bruit par période OPB, ainsi que l'opportunité de quatre études prospectives proposées par l'ARAG.

Renouvellement de la commission

Monsieur Mounier rappelle que le mandat des membres de la commission venant à échéance le 1er décembre prochain, un courrier sera adressé prochainement aux instances concernées pour qu'elles proposent la personne que siègera au sein de la commission pour la prochaine législature.

Genève Aéroport n'étant plus une commission officielle au sens de la LCof, M. Christie demande si ses membres peuvent être partie d'une commission officielle en parallèle. Tel est le cas.

Dates des prochaines séances

5 novembre 2018 (suivie d'une verrée)

La séance se termine à 19 heures.

Le secrétariat de la commission