

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

**Procès-verbal de la 118^{ème} séance du lundi 7 mars 2022
en salle de conférence II et en visioconférence de 17h à 19h**

Présents :	Robert BEFFA, Président Mathias BUSCHBECK Léonie CHEVRET Denis CHIARADONNA Eric CORNUZ Pascal HOCHSTRASSER Cédric LAMBERT Vincent MOTTET Marc MOUNIER Olivier PLAUT Daniel RAPHOZ Alain ROSSET Philippe ROYER André SCHNEIDER Javier François SERRES CHATELAIN Bernard TASCHINI Jean-Marc THEVENAZ Vassilis VENIZELOS
Observateur du CA :	Jacques JEANNERAT
Intervenante GA :	Alison GRIMOND-TESTE
Secrétariat :	Irini NASTOU NOUASSRIA
Excusé :	Matti TIIRAKARI

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 29 novembre 2021
2. Comptes 2021 du fonds environnement (pour préavis)
3. Bilan du programme d'insonorisation et perspectives
4. Incidences de la récente modification de la LAIG
5. Divers

Préambule

Le Président souhaite la bienvenue aux membres qui assistent à la séance pour partie en présentiel et pour partie à distance. Il excuse M. Tiirakari.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 29 novembre 2021

Le PV de la séance du 29 novembre 2021 est approuvé sans remarque.

2. Compte 2021 du fonds environnement (pour préavis)

Présentation

En introduction, M. Mounier explique que par rapport au budget initial 2021 préavisé par la commission, un budget révisé 2021 a été établi en cours d'année compte tenu de la poursuite de la crise sanitaire. Dans les comptes du fonds environnement soumis à la commission pour préavis, le réel 2021 est mis en perspective avec le budget révisé 2021. Dans la présentation du jour, une colonne supplémentaire « budget initial 2021 (scénario D) » a été ajouté de sorte à permettre aux membres de la commission d'avoir une vue d'ensemble. Le budget révisé 2021 tient compte d'une baisse de trafic de -67,1 % contre -50 % considéré dans le budget initial. À la fin de l'année 2021, la baisse de trafic effective était de -66,9 %.

Au niveau des recettes, le budget initial 2021 ne tient pas compte de la décision prise par la suite de suspendre la perception de la redevance bruit en 2021. Cela étant, les recettes réelles sont en ligne, légèrement supérieures aux recettes prévues dans le budget révisé (+6%, tandis, que le trafic réel est 0,2 % inférieur au trafic prévu).

Les dépenses du fonds environnement (hormis dépenses de fonctionnement et charges de personnel) totalisent un montant de MCHF 1,9 en 2021. Ces dépenses sont liées pour l'essentiel à l'avancement du programme d'insonorisation.

En 2021, les insonorisations ont été réalisées à concurrence de 1,9 million, soit 60 % de plus qu'en 2020. Cela étant, Mme Grimond-Teste explique que l'avancement du programme d'insonorisation reste encore impacté par la crise COVID, avec notamment nombre de visites sur le terrain reporté, les propriétaires étant fréquemment des personnes âgées à risque. Par ailleurs, la crise a occasionné un retard dans la livraison des matières premières, qui a impacté en particulier l'aboutissement des travaux d'insonorisation d'une grande barre d'immeubles

initialement prévu en 2021. Durant cette période, il y eu aussi des entreprises qui sont tombées en faillite, avec pour conséquence de retarder la réalisation des travaux. Enfin, la situation financière de Genève Aéroport a nécessité que les collaborateurs soient mis partiellement au chômage partiel afin de permettre à l'Établissement de bénéficier des indemnités en conséquence, avec pour effet que les ressources humaines pour l'avancement du programme d'insonorisation ont été et restent réduites de près de moitié.

S'agissant des autres dépenses dans le domaine de la lutte contre le bruit, seuls les projets récurrents ont été maintenus en 2021. Pour le calcul des courbes de bruit, le montant dépensé correspond au coût du calcul par l'EMPA des courbes de bruit pour l'année écoulée (2020), ainsi qu'une participation financière de Genève Aéroport à la finalisation d'un projet de recherche et développement de l'EMPA. S'agissant du mesurage du bruit, seuls les frais d'exploitation et de maintenance du réseau de mesure ont été encourus en 2021 (micros du réseau de mesures SIMBA et micros dans l'amortisseur de bruit). Au niveau des projets bruit, les dépenses correspondent à des honoraires versés à des bureaux d'études, notamment pour le calcul du bruit résultant de l'exploitation au sol.

Dans le domaine de la protection de l'air et du climat, les dépenses sont liées à l'exploitation et l'entretien de la station de mesure EOLE sur le site de l'aéroport et du réseau de capteurs passifs sur les axes d'approche et de décollage (n° de projet 990530). Ces dépenses sont relatives également à l'achat de certificat de compensation des émissions de l'aéroport (non compris les émissions du trafic aérien) à concurrence de 8000 t CO₂e, investies dans des projets certifiés de géothermie et une centrale solaire en Turquie. M. Mounier apporte une information succincte sur ces deux projets (Dora II géothermal energie project et Carasu Solar). Dans cette rubrique a aussi été imputé le coût de réfection d'une toiture abîmée par les turbulences de sillage des avions à l'approche.

S'agissant de la décarbonisation de la flotte de Genève Aéroport et des sociétés partenaires (n° de projet 990531 et 990532), les montants engagés sont en relation avec les demandes. Or, en raison de la poursuite COVID 19, le renouvellement de véhicules et engins a été réduit au strict nécessaire, de sorte que les montants prévus pour faciliter la transition vers des véhicules éco-compatibles n'ont pas été dépensés comme anticipés. Seul un montant de CHF 10'000.- a été consenti en faveur d'une société d'assistance en escale de l'aviation générale pour l'achat d'un GPU électrique.

En conclusion, le solde du fonds environnement en fin d'exercice s'élève à CHF 18,5 millions soit en recul de CHF -2,3 millions par rapport au solde de fin 2020. Cette diminution résulte de l'évolution des charges (en hausse par rapport à 2020) et des recettes (en diminution par rapport à 2020, du fait de la suspension de la perception de la redevance bruit). Le solde du fonds environnement en l'état permet d'envisager la poursuite du programme d'insonorisation et la réalisation des autres tâches et projets dans le domaine de la protection contre le bruit et de la protection de l'air et du climat dans les années à venir.

Pour information, M. Mounier présente également les dépenses liées au plan de mobilité et aux mesures d'incitation à l'usage des transports publics par les passagers aériens, qui ne sont pas imputées sur le fonds environnement. Leur financement est assuré par l'augmentation des abonnements de parking pour les employés du site. Ces dépenses s'élèvent à CHF 2,2 millions

pour l'exploitations des navettes personnel aéroport/aérobuses et la distribution de tickets UNIRESO gratuits dans le hall d'arrivée, le subventionnement des abonnements de transport public et le versement d'une prime éco mobilité aux collaborateurs ainsi que l'offre de libre circulation dans la zone aéroportuaire, supportés par Genève Aéroport pour ses employés. M. Mounier rappelle que pour l'année en cours, la distribution de tickets Unireso gratuits a été interrompue.

Discussion

M. Jeannerat demande que soient rappelées les raisons pour lesquelles la distribution de tickets Unireso gratuits a été interrompue. M. Mounier explique que cette mesure a été prise compte tenu de plusieurs facteurs. D'une part, des difficultés à parvenir à un accord avec Unireso sur le tarif du billet payé par Genève Aéroport pour les billets disponibles à la borne située dans le hall d'arrivée des bagages. Par ailleurs, c'est une des mesures d'économies qui a été décidée dans le cadre de la réduction des dépenses de fonctionnement de Genève Aéroport nécessaire pour traverser la crise. Des discussions sont en cours pour permettre aux passagers de prendre un billet électroniquement et pour trouver une synergie différente avec la même prestation offerte aux clients des hôtels à Genève. La volonté de Genève Aéroport reste d'inciter les passagers à utiliser les transports publics à leur arrivée à Genève et pour se rendre à l'aéroport.

M. Mottet suggère à Genève Aéroport d'avoir aussi pour interlocuteur l'OCT, intéressé à ces questions à l'échelle de tout le canton. M. Schneider indique que la discussion a déjà été engagée avec cet office.

M. Lambert indique que les mêmes difficultés ont été rencontrées par les organisateurs de la course de l'Escalade pour offrir les transports publics à tous les participants.

M. Rosset demande si l'augmentation des recettes attendues pour la surtaxe bruit 2022 (CHF 300'000.- versus CHF 157'550.-) est uniquement liée à l'augmentation attendue du trafic. M. Mounier répond que tel est le cas (baisse de trafic de -32,3 % par rapport à 2019 prévu en 2022 à mettre en perspective avec la baisse de trafic de -66,9 % par rapport à 2019 réalisés en 2021).

PREAVIS

Les membres de la commission préavisent favorablement les comptes 2021 du fonds environnement à l'unanimité, sans abstention.

3. Bilan du programme d'insonorisation et perspectives

Présentation

Mme Grimond-Teste présente l'avancement du programme d'insonorisation. Depuis 2003 (année de la validation du premier concept d'insonorisation) jusqu'en 2021, 3'371 logements ont été insonorisés, y compris sur la commune de Ferney-Voltaire en France voisine, pour un montant de CHF 57 millions.

Suite à la décision de l'OFAC de 2013, le concept de 2003 a été actualisé et étendu jusqu'aux valeurs limite d'émission du cadastre de bruit en vigueur (cadastre 2009). Le concept actualisé a

été validé par l'OFAC en 2017, avec pour objectif d'insonoriser 3'243 logements, soit 1'047 bâtiments, pour un total de CHF 87 millions sur une période de dix ans, dont une part (zones 1 à 4) dans un délai de cinq ans qui arrive à échéance à la fin de cette année. Depuis lors, 371 logements (129 bâtiments) ont été insonorisés pour un montant de CHF 7 millions, soit 28 % du programme en cours concernant l'avancement des bâtiments.

Près de 797 bâtiments sont encore concernés dans les zones 1 à 4 composés pour la plupart de villas individuelles et 445 bâtiments dans les zones 5 à 7.

Mme Grimond-Teste explique que dans les zones actuellement en cours de traitement, c'est-à-dire les zones 1 à 4, il y a une prédominance de villas, plutôt que des immeubles (chaque villa compte pour un bâtiment au même titre qu'un immeuble). En conséquence, le nombre de logements réalisés chaque année est moindre que lorsqu'il y a une proportion plus importante d'immeubles.

Au vu de l'avancement des travaux, en janvier 2021 Genève Aéroport a demandé à l'OFAC de prolonger le délai de mis en œuvre du concept de quatre années pour la réalisation des travaux dans les zones 1 à 4 (repousser l'échéance de 2022 à 2026). Genève Aéroport a proposé de raccourcir ensuite de deux ans le délai de mis en œuvre dans les zones 5 à 7, afin de repousser d'une année le délai final d'exécution passant de 2027 à 2028. Suite à divers échanges, l'OFAC a répondu au début de cette année que l'Office se prononcera dans le cadre de l'approbation du dossier PAP-MRE post PSIA, au 1^{er} semestre 2022.

Mme Grimond-Teste explique que pour accélérer la mise en œuvre du processus, plusieurs mesures ont été entreprises. En premier lieu, des discussions sont en cours avec le SABRA afin d'avoir leur appui lors de la prise de contact de Genève Aéroport avec les propriétaires (courrier du canton qui rappelle aux propriétaires leur obligation d'insonoriser leur habitation dans les zones exposées au bruit). L'appui du SABRA est sollicité également dans le cas où un bâtiment n'a pas pu être insonorisé pour diverses raisons, afin de convaincre le propriétaire de faire les travaux ou alors clôturer le dossier sans insonorisation. Par ailleurs, un travail est en cours pour générer des rapports automatiques directement sur le terrain (économie du temps de la prise de notes), ainsi qu'en vue de l'envoi de courrier « en masse » aux propriétaires potentiellement éligibles, afin de générer un volume de dossiers constants nonobstant les aléas de l'avancement des travaux.

Mme Grimond-Teste présente une carte avec les différentes zones d'intervention, en expliquant qu'à ce jour les travaux se poursuivent dans les zones 1 à 4 les plus proches de l'aéroport. En réponse à une question, M. Mounier explique que ces zones ont été établies en 2017 afin de répondre à une demande de l'OFAC/OFEV à l'époque, qui voulait que le concept se poursuive en tenant compte à la fois de l'exposition bruit selon le cadastre en vigueur (cadastre 2009) et de l'exposition en bruit au moment de l'élaboration du nouveau concept.

4. Incidences de la récente modification de la LAIG

Présentation

Mme Chevret présente les incidences qu'aura la récente modification de la LAIG sur le fonctionnement de la commission, en rappelant que le délai référendaire contre ce texte de loi échoit le 16 mars prochain.

Elle mentionne brièvement deux dispositions topiques de la loi qui concernent le fonctionnement de la commission, à savoir l'article 22 LAIG qui institue une nouvelle commission sous la forme d'une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat, et l'article 25 LAIG qui indique la composition de la commission, avec un certain nombre de nouveaux représentants. Les représentants de Genève Aéroport et du canton ne sont plus membres de la commission, mais assistent aux séances avec une voix consultative.

Mme Chevret explique que la CCLNTA dans sa composition actuelle sera dissoute par l'adoption d'un arrêté du Conseil d'Etat. Cet arrêté sera adopté une fois le délai référendaire échu. La date de l'entrée en vigueur des modifications à apporter à la LAIG doit être encore décidée. Cette date pourrait être le 1er juillet 2022. Les membres de la nouvelle commission seront désignés par le Conseil d'Etat sur proposition des associations et autres entités désignées dans la loi.

Afin que la nouvelle commission puisse démarrer ses travaux en automne, il faut que les démarches en vue de la nomination des membres de la nouvelle commission soient entamées aussitôt le délai référendaire passé. Un courrier dans ce sens sera envoyé par le canton aux associations et autres entités concernées afin recevoir les candidatures des personnes qui proposées, qui pourront ainsi être nommées par le Conseil d'Etat au sein de la nouvelle commission.

Discussion

M. Chiaradonna demande s'il y aura une forme de droit transitoire, permettant aux membres siégeant actuellement au sein de la commission de finir leur législature. Mme Chevret répond que cela n'est pas possible dès lors que la CCLNTA cessera d'exister. Les membres de la nouvelle commission seront ainsi nommés pour une première période d'une année et demie (fin de la législature en cours).

5. Divers

Mouvements nocturnes

M. Mounier présente l'évolution des mouvements nocturnes fin 2021 (évolution annuelle), ainsi qu'à la fin du mois de janvier 2022 (mouvements nocturnes globalement en recul -40 %).

Décollage après 22 heures

Réponse est apportée à une question de l'ARAG qui porte sur les décollages après 22 heures le dimanche 20 février dernier (9 mouvements) et le samedi 26 février (14 mouvements). M. Mounier rappelle tout d'abord qu'il s'agit de mouvements commerciaux durant les heures d'exploitation de l'aéroport, qui, par principe, ne doivent pas répondre à une justification particulière. Cela étant,

s'agissant de décollages retardés durant la période sensible de la nuit, une explication est apportée volontiers. Dimanche 20 février, le décollage des vols concernés a été retardé pour plusieurs raisons. Tout d'abord en raison des difficultés encourues par une des sociétés d'assistance en escale qui a subi et endure encore les conséquences d'une attaque informatique et d'un manque de personnel pour gérer les pointes d'un trafic, un trafic qui reprend de manière encore irrégulière. Par ailleurs, ce jour-là Genève Aéroport – à l'instar des autres plateformes européennes – a souffert des conséquences d'un problème technique encouru par British Airways qui a occasionné sur notre plateforme, comme ailleurs, un transfert important de passagers vers d'autres vols ralliant les îles britanniques, occasionnant ainsi un retard important. En outre, il se trouve que ce jour-là le trafic a dû être régulé par les trafics de la navigation aérienne en Angleterre, en France, au Benelux et au nord de l'Allemagne en lien avec les tempêtes Eunice et Franklin.

Samedi 26 février, les retards ont été en grande partie occasionnés par les difficultés encourues par une des sociétés d'assistance en escale opérant à Genève, étant rappelé que le personnel de ces sociétés est celui qui assure l'enregistrement des personnes, le chargement et le déchargement des bagages ainsi que d'autres opérations (surveillance de l'embarquement et du débarquement des passagers, manipulation des passerelles télescopiques, etc.).

M. Schneider indique que pour faire face à ces difficultés, Genève Aéroport intervient auprès des instances dirigeantes jusqu'au plus haut niveau. La société elle-même a fait venir du personnel d'autres stations en Europe. Genève Aéroport pour sa part a engagé des effectifs pour aider à la manœuvre dans toute la mesure possible (sapeurs d'aviation qui ont déchargé des bagages, chauffeurs de bus qui ont surveillé l'embarquement et débarquement des passagers).

M. Schneider indique que la veille (dimanche 6 mars) les opérations ont été entravées par un NEDEX important (bagage abandonné) qui a occasionné la fermeture de près de la moitié du terminal durant un long moment, tandis que le week-end était très chargé (traitement de plus de 110'000 passagers).

Isolation thermique versus isolation acoustique

M. Rosset a adressé une question qui porte sur la performance des vitrages du point de vue thermique versus acoustique. M. Rosset dit « *M. Beffa a fourni une explication technique intéressante à savoir qu'une bonne isolation thermique n'est pas forcément une bonne isolation phonique, c'est même contradictoire, notamment s'agissant de l'épaisseur des verres. Je souhaiterais que l'on reprenne cette explication car certain riverain ne comprend pas que l'aéroport ne prenne pas en charge des travaux déjà effectués, notamment dans le cas de la pose de triple verres* ».

M. Beffa explique que chaque vitrage a une résonance propre qui dépend de la qualité des verres (masse) et de l'espacement entre ceux-ci. Pour parvenir à une haute performance de vitrages du point de vue thermique, la qualité du vitrage n'est pas optimale du point de vue acoustique. M. Beffa précise que pour atteindre une haute performance du point de vue thermique, les vitrages (triple vitrages) doivent être rapprochés, pour limiter un maximum le phénomène de résonance. Un tel rapprochement des vitrages n'est pas bon du point de vue acoustique, car il n'atténue pas de manière optimale les ondes sonores. Du point de vue acoustique, l'optimal est d'avoir un

double vitrage asymétrique, avec un grand espacement entre les deux vitrages. M. Beffa observe aussi que le prix d'un triple vitrage, optimal du point de vue thermique, est sensiblement supérieur au prix d'un double vitrage asymétrique, optimal du point de vue de l'isolation acoustique.

Mme Grimond-Teste suggère que les propriétaires dans le périmètre des courbes de bruit déterminant qui envisagent de faire des travaux pour l'isolation thermique de leur habitation s'adressent à l'aéroport en écrivant à insonorisation@gva.ch.

Lorsqu'un vitrage est conforme à la fois aux exigences thermiques et aux exigences du cahier des charges acoustiques, Genève Aéroport prend en charge la partie acoustique des travaux selon une clé de répartition.

Dossier PAP-MRE post PSIA et fermeture de la route KONIL le soir

M. Mounier fait état de l'avancement de la procédure PAP-MRE post PSIA, en indiquant qu'à ce stade les observations finales de toutes les parties à la procédure ont été faites auprès de l'OFAC, qui garde la cause à juger. Une décision de l'office est attendue durant le premier semestre 2022.

S'agissant de la fermeture de la route KONIL courte le soir dès 22 heures, les prises de position de la CCLNTA et du comité transfrontalier de concertation sur l'environnement sont en main de l'OFAC, qui doit déterminer la suite de la procédure.

Recommandations de la commission fédérale pour la lutte contre le bruit

M. Mounier fait état de la publication d'un rapport de la commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) qui fixe de nouvelles « valeurs limite générique » pour les bruits routiers ferroviaires et aériens. Pour le bruit du trafic aérien, un durcissement est recommandé, tant de jour que de nuit. L'impact que pourraient avoir ces nouvelles valeurs limite d'exposition au bruit sur le territoire est en cours d'évaluation. Cette thématique sera discutée avec le canton, en charge de l'aménagement du territoire potentiellement affecté par les recommandations de la CFLB. Ces recommandations concernent à la fois le bruit routier, ferroviaire et aérien, c'est non seulement le territoire autour des aéroports nationaux, mais aussi le long des routes et des voies ferrées qui sont concernées. En Suisse, globalement, le nombre de personnes affectés par le bruit du trafic aérien est bien moindre que le nombre de personnes affectées par le bruit des routes et du rail en Suisse (proportion de 6%).

M. Beffa observe une contradiction manifeste entre les conclusions de la commission fédérale pour la lutte contre le bruit, qui visent à protéger davantage la population contre les nuisances sonores, et la volonté de densifier l'habitat, précisément le long des axes routiers et dans les agglomérations en partie à proximité des aéroports.

M. Rosset soumet l'observation qu'agir au niveau de l'aménagement est une chose, mais il y a aussi possibilité d'agir sur les sources de bruit, à l'image des surfaces absorbantes posées sur les routes. Pour le trafic aérien, l'amélioration de la flotte des compagnies aériennes au profit d'avions de nouvelle génération moins bruyants est souhaitable.

M. Royer observe que le rapport fait état des conclusions d'expert qui ont focalisé leurs travaux sur la protection contre le bruit, sans procéder à une pesée globale des intérêts en présence.

Vol de calibration 2022

M. Mounier présente les vols de calibration des installations de navigation aérienne programmés pour l'année 2022 la nuit, avec un avion ou un drone. Il indique qu'un rappel sera adressé aux communes lorsque chacune des dates prévues est confirmée quelques jours avant la survenance des vols.

M. Rosset observe qu'il y a un bon nombre de dates, davantage que les années précédentes, lui semble-t-il ? M. Hochstrasser explique que l'objectif est d'opérer le plus de vols possibles avec des drones, qui occasionnent moins de gêne et sont moins polluants (drones électriques). L'idée est de réduire progressivement le nombre de vols avec l'avion de la société Flight Calibration Service. Reste qu'en l'état, une moitié de ces vols au moins doivent continuer d'être opérée avec un avion.

Présentation de M. Beffa

Le président sortant, M. Beffa, partage quelques considérations sur l'aéroport et le bruit dans une perspective historique. Il partage quelques-uns des enseignements qu'il tire des nombreuses années au cours desquelles il a œuvré au sein de la commission, plus particulièrement dans son domaine d'expertise qui est la gestion du bruit.

Son travail de diplôme a porté sur le bruit du trafic aérien à Genève ! Les premières cartes de bruit du trafic aérien ont été établies à la fin des années '60, manuellement. Il présente une carte sur laquelle on peut observer que l'une des courbes correspond à une des limites du périmètre exposé au bruit des avions aujourd'hui. Étant précisé qu'à l'époque les niveaux de bruit n'étaient pas des niveaux énergétiques équivalents (Lr), comme c'est le cas aujourd'hui.

En 1973 ont été établies les premières cartes des zones « NNI » (Noise and Number Index) dans lesquelles trois zones étaient distinctes (zones A, B, C). Les limites du périmètre exposé au bruit avaient été dessinées en considérant la réalité du terrain, en suivant le parcellaire. Cela représentait à la fois un avantage (pas de problème d'interprétation des courbes 'à la limite') et un inconvénient (le découpage du parcellaire suscitait des débats). Par intérêt, M. Beffa a superposé les courbes de bruit actuelles aux zones NNI de l'époque ; cela fait apparaître une concordance remarquable.

En 2001, ont été établies les valeurs limite d'exposition au bruit pour les aérodromes civils, sur la base desquelles on calcule les courbes de bruit que l'on connaît aujourd'hui.

M. Beffa partage ensuite des données historiques pour évaluer le potentiel d'amélioration des mesures de limitation de bruit, en soulignant qu'une réduction de moitié du trafic a pour conséquence une diminution de l'exposition au bruit de 3 dB, et inversement. M. Beffa présente une estimation de la réduction du bruit associé à la réduction du trafic en 2019-2020 en raison de la crise COVID pour illustrer ses propos. Il présente aussi l'évolution du bruit aux différentes stations de mesure du système MIABA lors de la fermeture de l'espace aérien du 17 au 19 avril 2010 en raison de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande. On observe que sur certains points de mesure, où le niveau de bruit est globalement peu influencé par le trafic aérien, cette diminution n'est pas significative. Sur d'autres points de mesures, l'absence de tout trafic aérien diminue le bruit de manière variable, jusqu'à 5 dB.

M. Beffa souligne que les courbes de bruit représentent un outil utile pour l'aménagement du territoire. À cette fin, il importe que les variations annuelles ne soient pas prises en considération à chaque fois qu'elles interviennent, mais qu'au contraire les courbes de bruit soient stables dans le temps.

M. Beffa considère que l'aboutissement des travaux de la commission sur deux points méritent d'être retenus, à savoir l'équipement des positions avions avec des installations fixes d'alimentation en électricité et en air conditionné, rendu possible au début grâce à l'intervention de la commission et à un financement du fonds environnement. Par ailleurs, il se réjouit de l'interdiction des décollages à contre-sens en fin de trafic le soir, qui permet à une partie de la population de bénéficier d'une période de calme qui commence vers 22h30 ou 23h le soir, peut-être vingt à trente nuits par année. S'agissant d'un « non-événement » (absence de bruit) les personnes concernées ne s'en rendent pas/plus vraiment compte, mais aux yeux de M. Beffa, cette mesure est clairement bénéfique pour les personnes concernées.

S'agissant de la composition de la nouvelle commission, M. Beffa observe que l'absence de représentants de l'OFAC est un inconvénient, tant il est vrai que cette instance fédérale est déterminante pour autoriser des mesures que la commission, respectivement la direction de l'Aéroport, souhaiterait mettre en œuvre dans un cadre réglementaire contraignant. Il estime qu'il aurait été utile que l'autorité fédérale assiste directement aux discussions de sorte à maintenir un contact avec la réalité des attentes exprimées au sein de la commission.

Accord de Swiss avec Synhelion

M. Rosset félicite la compagnie Swiss pour leur accord signé avec la société Synhelion pour le développement et la production de carburant synthétique en utilisant la chaleur solaire pour produire du kérosène de synthèse durable à partir d'une nouvelle technologie dite « Sun to Liquide ». Il se réjouit de cette intention, même s'il comprend bien qu'en l'état il s'agit d'un projet en développement. M. Schneider se réjouit également de ce développement, en précisant que dès 2025 la législation européenne, sur laquelle sera probablement calquée la législation suisse, pourrait obliger les compagnies pétrolières à fournir du carburant pour avion avec une proportion toujours croissante de kérosène renouvelable, dont une partie de kérosène synthétique. Avant la production à grande échelle de kérosène synthétique avec la technologie évoquée, il souligne que les kérosènes renouvelables de deuxième génération ont une empreinte carbone réduite de -70 à -80%.

Prochaine séance

Compte tenu de la dissolution prochaine de la CCLNTA et la constitution de la nouvelle commission, la question se pose de l'opportunité de tenir la prochaine séance de la CCLNTA prévue le 20 juin 2022. Au terme d'une brève discussion, il est convenu de maintenir cette date dans les agendas. La séance sera confirmée d'ici-là. Cette séance pourrait faire du sens en particulier si la décision de l'OFAC dans le dossier PAP-MRE post PSIA est rendue dans l'intervalle.

La séance se termine à 18h40.

Le secrétariat de la commission