

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

**Procès-verbal de la 113^{ème} séance du lundi 14 septembre 2020
en présentiel et en visio de 17h à 19h00
lieu : salle de presse**

Présents : Robert BEFFA, Président
Denis CHIARADONNA
Roland FIECHTER
Pascal HOCHSTRASSER
Cédric LAMBERT
Marc MOUNIER
Alain ROSSET
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Bernard TASCHINI
Vassilis VENIZELOS

Observateur du CA : Jacques JEANNERAT

A distance : Alexandre BÖHLER
Léonie CHEVRET
Daniel RAPHOZ
Jean-Marc THEVENAZ
Thomas ROMIG

Participe également : Alison GRIMOND-TESTE

Secrétariat : Irimi NASTOU NOUASSRIA

Excusés : Jean-Marc COMTE
Yvan ROCHAT
Matti TIIRAKARI
Pierre-Alain TSCHUDI

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 25 mai 2020
2. Budget du fonds environnement 2021 (pour préavis)
3. Contenu du dossier sortie rapide piste 04 et mesures opérationnelles du 2 septembre 2019
4. Divers

Préambule

Le Président souhaite la bienvenue à tous les membres. Il excuse MM. Comte, Rochat, Tiirakari et Tschudi.

M. Beffa précise que la séance de ce jour en salle de presse ne permet de se faire que partiellement. Il informe les membres que la salle de presse a été choisie pour une séance en présentiel car les conditions en terme de garanties sanitaires étaient réunies, qu'en revanche, la salle n'est pas équipée pour une séance en visioconférence, mais juste pour une transmission par vidéo. Il invite donc les membres, qui suivent la séance à distance, à s'exprimer par l'onglet « messagerie instantanée ».

Par ailleurs, le président indique qu'une modification à l'ordre du jour au point 3 a été apportée. Mme Grimond-Teste présentera les courbes de bruits 2019 audit point 3.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 25 mai 2020

Le procès-verbal soumis pour approbation intègre quelques petites corrections demandées lors de la mise en circulation de la première version du PV envoyé le 1^{er} juillet 2020. Avec ces corrections, le PV est adopté sans autres remarques.

M. Rosset demande que le tableau synoptique sur le point de la stratégie CO₂ présenté lors de la dernière séance du 25 mai 2020 soit adressé aux membres.¹

2. Budget du fonds environnement 2021 (pour préavis)

M. Mounier présente à la séance le budget du fonds environnement, pour préavis.

Concernant les recettes

M. Mounier mentionne que concernant les recettes provenant de la surtaxe bruit ainsi que de la surtaxe des émissions gazeuses, Genève Aéroport s'est basé sur le scénario de développement de trafic avec un pourcentage de mouvements en moins, par rapport à l'année de référence 2019, l'année 2020 étant spéciale. Dans le budget, les recettes sont en recul par rapport à 2019 en raison de la prévision de l'évolution des mouvements en 2021 selon le scénario S3- qui prévoit - 17% mouvements.

¹ Le tableau synoptique demandé se trouve en page 3 du rapport d'activité de la sous-commission CO₂ qui a été adressé aux membres de la CCLNTA avec la convocation à la séance du 25 mai 2020.

M. Mounier fait état des de deux autres postes de recettes provenant :

- d'une part de la subvention reçue pour le mesurage du bruit MIABA. Il explique que pendant cinq ans, Genève Aéroport a soumis un dossier à l'OFAC afin de recevoir une subvention au titre de l'innovation dans le domaine de l'environnement. La subvention 2019 a été reçue tardivement mais sera intégrée dans les comptes sur l'année 2020 afin de faire bénéficier le fonds environnement de cette subvention, et
- d'autre part des revenus générés par les laissez-passer véhicules.

Concernant les intérêts, ceux-ci sont à zéro car il n'y a pas d'intérêts de placement à court terme, Genève Aéroport utilisant les liquidités du fonds environnement.

M. Lambert demande si une subvention pour l'année 2020 au titre de l'innovation dans le domaine de l'environnement est prévue ? M. Mounier indique que ce n'est plus le cas, arrivant en bout de la période.

Concernant les dépenses

M. Mounier présente une synthèse de la répartition des dépenses dans le domaine de la qualité de l'air et de la protection du climat.

Il énonce les différents postes de dépenses, à savoir :

- Pour le réseau de mesurage de la qualité de l'air et la maintenance de la station EOLE, soit CHF 35'000 ;
- Pour la contribution au financement des surcoûts lors d'achats de véhicules ou engins électriques pour des véhicules GA ayant un coût d'achat supérieur au thermique, soit CHF 40'000.
- Pour la contribution au financement des surcoûts lors d'achats de véhicules ou engins électriques ayant un coût d'achat supérieur au thermique des partenaires. Les partenaires déposent leurs dossiers avant le 31.10, Genève Aéroport examine les demandes, statue et verse les contributions en fin d'année ; soit CHF 40'000 (somme correspondant aux revenus générés par les LP véhicules) ;
- Concernant la compensation des émissions CO2, soit CHF 55'000 sont destinés à l'achat de certificats permettant d'obtenir la neutralité carbone pour les opérations aéroportuaires y compris l'approvisionnement en énergie ;
- Concernant les projets Air, notamment le projet de financement des travaux pour les tuiles déplacées par les flux d'air, ainsi que pour les études dans la perspective de traiter la question de manière plus globale, et le projet e-services (possibilité d'offrir aux passagers de compenser leurs émissions CO2 à travers les services, projet en développement mis en ligne fin 2021), soit CHF 20'000 ;
- Concernant les charges du service, sont ajoutées 100'000 CHF s'agissant des dépenses de fonctionnement (formations entre autres), les charges de personnel du service pour CHF 1'300'000, correspondant à l'effectif anticipé sur l'année à venir.

Discussion (par téléphone)

M. Thévenaz demande si le trafic de compensation CO2 est calculé sur la base des émissions des avions ou de l'aéroport, car si cela est calculé sur la base des émissions des avions, il y est opposé, easyJet compensant déjà ces émissions.

M. Mounier répond que c'est pour le trajet de l'avion et non pour l'exploitation de l'aéroport. Qu'à l'heure actuelle, Genève Aéroport œuvre à mettre un système en place tel que le projet e-service qui rendrait cela possible en ce sens que le voyageur aura le choix de compenser, ainsi que l'idée de l'aéroport de participer dans le cadre d'une enveloppe pour compenser davantage.

M. Schneider souligne l'importance de créer une transparence à ce sujet, « qui compense déjà quoi » afin de savoir ce qu'il faut et dans quel contexte. M. Beffa propose que l'aspect CO2 soit clarifié.

Budget insonorisation et dépenses dans le domaine de la lutte contre le bruit.

Madame Grimond-Teste présente les charges concernant ces deux postes importants.

En préambule, Mme Grimond-Teste indique que CHF 3'780 000 sont prévus au budget 2021 pour le poste insonorisation.

Elle souligne que les techniciens travaillent sur les zones 1 à 4, selon la carte des priorités ce qui explique une imputation de montants plus importante au budget 2021 pour ces zones. Elle ajoute que par rapport à l'estimé, sur le budget 2021, Genève Aéroport a voulu être plus prudent.

Discussion

M. Rosset souhaite avoir une idée sur le montant dépensé par villa/immeuble. Mme Grimond-Teste répond qu'en moyenne pour une villa, cela coûterait environ 20 000 CHF pour les petites maisons et 300 000 CHF par exemple pour une maison de trois étages entièrement avec des baies vitrées, tout dépend du nombre de logements et du tissu local des communes concernées.

M. Chiaradonna observe que le programme d'insonorisation est lent, s'agissant du nombre de dossiers traités. Mme Grimond-Teste rappelle ses propos communiqués lors de la dernière séance, en ce sens qu'il a fallu laisser le temps nécessaire à la formation des techniciens. Elle rapporte aussi que la procédure est longue, il convient de présenter le programme aux communes, convaincre les propriétaires, qu'un gros travail de fond est à faire pour répondre aux exigences, avec l'idée demain d'avoir le soutien du canton. À cela s'ajoute, depuis mars 2020, l'impact de la COVID 19, qui est à prendre également en compte, aucun nouveau dossier n'ayant été ouvert cette année, avec des propriétaires à risque et des entreprises de travaux fermées.

M. Royer demande que soient précisées les différentes zones et lesquelles sont traitées en priorité ? Mme Grimond-Teste, indique que les zones 1 à 4 sont focalisées par Genève Aéroport, l'OFAC ayant demandé d'assainir ce périmètre d'ici 2022. M. Schneider relève que le délai à 2022 donné par l'OFAC est à revoir compte tenu du fort ralentissement de travail au cours de l'année 2020 du fait de la pandémie. Mme Grimond-Teste ajoute que la zone grisée (zone 0) sur la carte correspond à l'ancien concept (2003 à 2016). Ce sont des dossiers qui n'ont pu être menés à terme car pour des raisons diverses les propriétaires n'étaient pas prêts à faire insonoriser leurs

logements, cela compte environ 140 à 160 dossiers, essentiellement sur les communes de Meyrin et Veyrier. Pour cette zone 0, une somme de CHF 950'000 est prévue au budget 2021.

M. Royer observe que dans le budget 2020, un million avait été estimé pour la zone 1 qui était considérée comme prioritaire, ce budget est descendu à 165'000 CHF dans le budget révisé COVID 19 et est tombé à 0 CHF en 2021. Mme Grimond-Teste explique que cela concernait vraisemblablement un bâtiment comprenant plusieurs logements, bâtiment qui est à l'arrêt, (celle-ci apportera les éléments de vérifications à la prochaine séance de la CCLNTA).

Le président observe que sur le budget 2020, un million et demi était prévu pour les zones, 1 et 2, contre un demi-million pour l'année 2021. Mme Grimond-Teste répond que le calcul a été réajusté en fonction des dossiers ouverts en 2020 par les techniciens et que forcément cette année a été moindre du fait de la pandémie. Elle précise que selon la procédure actuelle, les techniciens faisaient du démarchage individuel pour ouvrir les dossiers. Une procédure pour inverser la tendance est en cours, consistant à faire la promotion du programme dans les communes afin que les propriétaires éligibles se manifestent directement, ce qui accélérerait le processus du programme d'insonorisation. À ce titre, M. Chiaradonna propose un envoi plus large des flyers (concept d'insonorisation présenté de manière simplifiée) que celui adressé seules aux communes pour diffuser l'information.

Mme Grimond-Teste apporte des précisions concernant les autres dépenses liées à la lutte contre le bruit. Elle indique que s'agissant du calcul des courbes de bruit, c'est le budget classique. Pour le mesurage du bruit nommé MIABA (SIMBA) qui est un réseau de microphones, ce sont des charges de fonctionnement qui ont lieu annuellement.

S'agissant des autres projets toujours liés au bruit, des charges sont également prévues au budget 2021 pour le dossier « stratégie bruit », ainsi que pour le dossier « bruit au sol », consistant à simplifier le modèle de calcul bruit au sol. Deux autres études rentrent dans les charges de ce budget, soit une étude pour le projet KONIL courte et le projet R et D (qui est une aide à approximer un certain nombre d'éléments par rapport aux courbes de bruit).

M. Rosset demande si ces études sont prévues pour les émissions liées au bruit, ce que confirme M. Mounier qui précise qu'il a été tenu compte des discussions qui ont lieu lors de la dernière séance de la CCLNTA, les coûts ont été répartis en conséquence.

En conclusion, M. Mounier précise in fine que la prévision du budget pour l'année 2021 s'élève donc à 21 millions et demi par rapport au solde de la fin de l'année 2019, qui était de 20 millions et demi.

M. Rosset s'interroge sur la possibilité d'un budget 2021 moins conséquent en raison de la « fortune » du fonds. Mme Grimond-Teste explique qu'il faut dissocier le budget 2021 du montant du fonds environnement, qui lui se négocie lors des négociations sur les redevances avec les compagnies aériennes.

M. Lambert observe concernant l'alimentation du montant de la surtaxe bruit estimé à -17% pour 2021 par rapport au budget 2020, que cette baisse est sous-estimée face à l'ampleur des impacts de la pandémie sur le secteur aérien, ce qui gonfle artificiellement le montant des recettes de cette surtaxe et donc les recettes générales du fonds. Une baisse d'au moins -37% lui paraît plus

réaliste. M. Mounier explique que cette estimation a été établie par Genève Aéroport et qu'il a fait son budget par rapport à cette estimation. Certes, demain cette prévision pourrait changer en fonction de la reprise.

PREAVIS

M. Thévenaz est opposé au vote de ce budget. Sur la base du budget insonorisation qui est présenté, à savoir les 3 à 4 millions dépensés chaque année, il souhaite que ce rythme soit ralenti, vu la situation catastrophique des compagnies aériennes et que soient suspendues les charges de la taxe bruit au moins pour une année.

M. Jeannerat rappelle que la CCLNTA ne donne qu'un préavis et que le budget est approuvé par le conseil d'administration.

Genève Aéroport reconnaît la validité de cette discussion et ne peut que constater que celle-ci ne peut se faire au sein de la CCLNTA mais que dans le cadre des négociations des redevances qui sont en cours actuellement. L'approbation du budget de la CCLNTA se limitera finalement dans ce domaine sur les dépenses d'insonorisation, tout en reconnaissant l'apport de la redevance bruit.

M. Raphoz, qui intervient à distance via la messagerie instantanée, indique ne pas vouloir voter, la communication des participants via WEBEX étant difficile.

Le président propose l'approbation du budget fonds environnement par voie de circulation, compte tenu de l'iniqité des membres connectés à distance, ne pouvant s'exprimer correctement.

[Précision ajoutée au moment de la rédaction du PV]

Par voie de circulation suite à la séance, les membres de la commission préavisent favorablement le budget du fonds environnement 2021 à la majorité des membres participants, avec 9 votes favorables (dont un vote favorable limité aux dépenses et pas aux recettes du fonds environnement) et 6 abstentions.

3. Contenu du dossier sortie rapide piste 04 et mesures opérationnelles du 2 septembre 2019

Ajout en début de séance au point 3 de l'ordre du jour, le sujet :

Courbes de bruit 2019

Présentation

Mme Grimond-Teste présente les courbes d'exposition au bruit 2019. Cette présentation sera annexée au procès-verbal.

En comparaison avec l'année 2018, c'est la 2eme année consécutive que la surface d'exposition au bruit diminue. Les mouvements après 22h déterminent les courbes enveloppantes, l'effort doit être poursuivi à ce niveau-là.

En faisant la comparaison avec les courbes du PSIA, Mme Grimond-Teste souligne qu'il n'y a pas de débordement avec la courbe plafond moyen terme. Cela est dû principalement aux efforts pour limiter les retards sur les vols de nuit et également grâce au bon sens de répartition de la piste.

Mme Grimond-Teste fait remarquer aussi que la courbe 2019 s'éloigne de la courbe plafond moyen terme PSIA et s'approche de la cible 2030, en raison de la diminution du nombre total de mouvement entre 2018 et 2019, notamment les décollages et atterrissages après 22h.

Elle informe les membres que selon l'analyse faite dans le dossier qui est en cours d'examen auprès de l'OFAC (*demande d'approbation des plans et de modification du règlement d'exploitation déterminant le futur bruit admissible 2022*), les courbes 2019 ont une surface d'exposition au bruit inférieures aux courbes de bruit 2022. Force est de constater de nouveau qu'il n'y a pas de débordement grâce au bon sens de répartition de piste.

En conclusion, la courbe PSIA cible est proche et c'est sur le trafic nocturne que Genève Aéroport va continuer à œuvrer car cela a un impact énorme sur les courbes. Les efforts pour contrôler le trafic nocturne doivent continuer, en attendant les bénéfices du renouvellement de la flotte

Discussion

M. Rosset concède le travail fait par Genève Aéroport pour diminuer le bruit durant la tranche horaire 22h-23h. Cependant, il demande si le carcan est bien la courbe plafond moyen terme PSIA, ce que confirme Mme Grimond-Teste. Il interroge également sur une éventuelle hypothèse de répartition de sens de piste, soit 50/50 en 04 et en 22 ? Mme Grimond-Teste indique que c'est toujours la répartition 40 % en 04 et 60 % en 22 qui est appliquée.

M. Royer s'étonne que le trafic 2019 est moindre par rapport au calcul du PSIA, il s'interroge sur ce différentiel ? M. Schneider répond que le calcul des courbes 2019 dans le PSIA était basé sur une estimation d'Intraplan datant de 2014 avec des augmentations annuelles de mouvements. Que ces deux dernières années, il n'y a pas eu de croissance de mouvements, mais plutôt un remplissage des avions, d'où cet écart par rapport au calcul dans le PSIA.

M. Royer souhaite revoir les chiffres de la population impactées car le canton ne trouve pas les mêmes résultats que Genève Aéroport, il demande de se coordonner avec Genève aéroport afin de s'assurer de communiquer les mêmes chiffres. Mme Grimond-Teste répond que Genève Aéroport va aussitôt se rapprocher du canton pour faire toute lumière.

M. Venizelos se réjouit des bons résultats annoncés, il observe que le bruit 2019 est mieux du point de vue de l'impact sur la santé publique que le plafond 2019 du PSIA et que la situation est plus favorable pour l'impact de bruit par rapport au bruit admissible à l'horizon 2022. Cela démontrerait que le bruit 2020 voire 2021 présenterait a priori un profil encore plus favorable. Il dit que l'évolution à moyen long terme sera beaucoup plus difficile à analyser et en conséquence du point de vue de l'aménagement du territoire, cela soulève un certain nombre de questions au regard du référentiel utilisé qui est le projet du bruit admissible à l'horizon 2022. Cela entraîne un profond décalage par ce qui est vécu concrètement par les populations locales sur le territoire. On touche aux limites d'une application stricte et borgne du droit fédéral. Il imagine que le sujet sera très certainement discuté à l'avenir.

Il poursuit en ajoutant que pendant 19 années, l'administration cantonale a appliqué le bruit admissible trafic 2000, ce qui provoque aujourd'hui des difficultés sur différentes parties du territoire, cette élasticité peut s'étaler sur des temporalités relativement longues. M. Beffa rappelle

qu'au niveau de l'aménagement du territoire, les courbes ne sont pas élastiques, que cela doit coller aussi avec les objectifs de l'aéroport et du canton.

Aussi, M. Venizelos rebondit sur les projections d'Intraplan faites pour déterminer la courbe cible à l'horizon 2030, il demande si de nouvelles prévisions permettant de tenir compte des impacts de la crise sanitaire avec un décalage dans le temps de la croissance sont envisagées. M. Schneider répond que Genève Aéroport fait des hypothèses mais qui ne sont pas partagées à ce jour, la crise COVID étant loin d'être finie. Dans le dernier plan de développement stratégique, Genève Aéroport applique 3 scénarios, tous en dessous du scénario Intraplan, car les mouvements sont difficiles à prévoir. Il précise que Genève Aéroport ne dispose pas des mêmes moyens que pour le calcul de la courbe cible pour le PSIA.

M. Venizelos rend attentif les membres qu'il n'est pas impossible à l'avenir que certaines décisions prises par l'administration en matière de police des constructions soient contestées juridiquement compte tenu du décalage relevé, ce sur la base d'un référentiel qui n'est plus en phase avec une réalité vécue et qui va probablement nous accompagner un certain temps.

M. Beffa explique qu'au niveau de l'acoustique, il faut des variations en nombre très importantes pour que les courbes changent significativement au niveau des décibels, de ce point de vu, cela s'exprime très clairement avec les heures où il y a moins de trafic, globalement il faudrait des grandes variations pour les grands chiffres.

M. Rosset fait suite à l'intervention de M. Venizelos, il indique que les communes de Versoix et Bellevue analysent actuellement les plans d'aménagement. Faisant partie lui-même d'une commission d'aménagement, il dit qu'il y a une forme de contestation de ces courbes 2022 faites en 2017 avec un coefficient en pourcentage qui ne correspondrait plus à la réalité en fonction de l'évolution de la technologie des avions et la manière de calculer. Les communes doivent définir des zones avec des projets de construction et en fonction de ces courbes, cela peut avoir des impacts importants sur le développement d'une commune.

M. Beffa ajoute que la variation de ces courbes n'est pas linéaire, il faudrait doubler ou diviser le trafic par deux pour avoir une variation de 3dB. C'est plus que conséquent, les variations avancées ont peu d'importance dans les courbes de jour et c'est surtout pour les heures de nuit qu'il faut espérer œuvrer, ce qui a été développé par ailleurs.

Concernant les hypothèses scénario bruit en vol qui ont été prises pour calcul dans le dossier d'approbation des plans et de modification du règlement d'exploitation à l'étude auprès de l'OFAC

Mme Grimond-Teste présente les différentes prévisions de calcul.

Elle explique que le trafic total a été pris sur une base de trafic 2017 avec un taux de croissance de 1,6% (source : étude Intraplan OFAC) et 1 vol long-courrier 3x/sem (source : PSIA).

Hypothèses d'évolution des mouvements

Cette construction de la répartition horaire des mouvements 2022 a été faite en prenant en compte la priorisation des départs en fin de journée avec report sur la période diurne d'une partie des

départs après 22h (mesure en vigueur), avec une autre mesure à venir à savoir les quotas bruit pour les décollages retardés.

Hypothèse d'évolution de la flotte

Genève aéroport est parti sur la flotte dossier PSIA moyen terme pour comparer les résultats des courbes du dossier en cours auprès de l'OFAC par rapport aux courbes PSIA, la flotte 2017 était la plus actualisée + un 1 vol long-courrier 3x/sem = Boeing B788 Dreamliner (candidat déjà arbitré dans le PSIA grâce à ses performances acoustiques notables et déjà dans la base de données EMPA).

Hypothèses de l'évolution des trajectoires

Genève aéroport est parti aussi sur les hypothèses PSIA moyen terme, à savoir la répartition du sens de piste 40 % en piste 04 et 60 % en piste 22 ainsi que les procédures de vol qui sont les mêmes.

M. Rosset demande si l'aviation d'affaires a été prise en compte dans l'évolution du bruit ? Mme Grimond-Teste précise que dans le calcul des courbes de bruit, tous les mouvements sont pris en compte, seul le calcul est différent en fonction du poids de l'avion.

M. Royer interroge Genève Aéroport sur les nouvelles de l'OFAC à propos du dossier bruit admissible. M. Mounier répond que l'OFAC a reçu les oppositions et les prises de positions des autorités qui avaient 3 mois pour répondre, délai largement débordé sur l'année 2020. À ce jour, un délai va être fixé à l'aéroport pour se prononcer sur lesdites oppositions et prises de positions qui ont été soumises à l'OFAC. A l'heure actuelle, aucun calendrier n'a été fixé.

Concernant les quotas bruit pour les décollages retardés après 22h

M. Mounier présente le sujet en lieu et place de M. Romig, excusé à la séance.

Il explique que l'objectif de ce système de quotas bruit est de permettre de gérer les mouvements (départs après 22h) des aéronefs du segment ligne et charter qui sont en retard sur leur planification horaire initiale ainsi que les départs planifiés de manière ad-hoc du segment geneva aviation et business aviation « GA/BA ». Ce processus devra pouvoir contenir le bruit lié aux mouvements dans la période nocturne à celui inscrit dans le scénario de la courbe de bruit applicable fixée dans le PSIA.

M. Mounier souligne qu'en principe, si les opérateurs d'aéronef volent selon l'horaire planifié, ils n'auront pas besoin d'utiliser des quotas bruit étant donné qu'il n'y a pas de vols planifiés au départ après 22h00 – sous réserve d'éventuels vols long-courriers.

Il explique que selon un principe de base, le système est établi sur un nombre de mouvements d'aéronefs (ARR / DEP) qui sont inscrits dans un scénario permettant de respecter une courbe de bruit. Le scénario inclut des mouvements au départ en retard sur leur planification initiale après 22h ainsi que des mouvements GA/BA. Le principe du système est d'attribuer un certain nombre de points (proportionnel au volume de trafic) à chaque opérateur qui est susceptible de voler après 22h. Si l'opérateur souhaite opérer un mouvement, il devra utiliser ses points bruit.

Ainsi, les quotas bruit sont déterminés sur la base du certificat bruit de chaque aéronef.

M. Mounier indique aussi que la gestion des quotas bruit se fera via une plateforme informatisée. L'opérateur qui n'a pas de quotas bruits disponible, et n'est pas éligible à en recevoir d'office, pourra se voir attribuer des quotas par Genève Aéroport (vols d'état, urgences, militaire, etc.) Un opérateur qui n'a plus de quotas disponible, pourra s'acquitter d'une redevance aéroportuaire au montant fortement progressif s'il souhaite tout de même opérer (redevance à négocier avec les opérateurs et l'OFAC). Un opérateur GA/BA devra réserver des points bruit au même temps que le PPR (créneau départ) pour le mouvement.

Il explique aussi que la distribution des quotas se fera aux opérateurs qui ont des vols planifiés au DEP dans les tranches horaires 20h00 – 22h00, selon le volume de trafic planifié dans la saison IATA. Dans le cas de la saison d'hiver, les quotas seront distribués en deux tranches, une de deux mois (NOV / DEC) et une de trois mois (JAN / FEB / MAR).

Genève Aéroport se gardera une marge de 20 % utilisée par l'ADM pour distribution à des opérateurs qui soit n'ont pas de quotas (non éligibles) ou qui sont dans une situation correspondant à une liste de critères définis (vols non soumis à restriction, urgences, situation exceptionnelle) suivant une procédure de validation documentée.

M. Mounier donne des exemples : soit pour une année déterminée sur 25 compagnies aériennes, une compagnie aérienne est incitée à opérer des avions plus silencieux, par rapport aux quotas qui lui sont attribués elle pourra voler plus avec un avion de nouvelle génération par rapport un avion de plus ancienne génération. Typiquement, un airbus 320 NEO utilisera la moitié des quotas bruits par rapport à un airbus A 320, qui opérera plus de mouvements.

Des paramètres encore plus précis doivent être encore fixés, mais compte tenu de la crise, ce dossier a été ralenti.

Discussion

M. Rosset remercie M. Mounier pour ses explications qui sont bien claires. Il demande si cette mesure concerne uniquement les décollages et pas les atterrissages après 22h ainsi que la date de la mise en place effective de cette politique de quotas ? M. Mounier confirme le premier point et précise que cette procédure pourra être mise en pratique que lorsque l'OFAC aura accordé le bruit admissible. M. Romig, qui intervient à distance, précise qu'aucun planning n'a été fixé à ce jour et Genève Aéroport a dans l'idée de tester « à blanc » et sensibiliser ainsi les compagnies aériennes.

M. Lambert demande si les quotas sont négociés avec les compagnies aériennes. M. Mounier rectifie en précisant que les quotas sont fixés par l'aéroport, et les redevances sont négociées avec les compagnies aériennes, la législation suisse obligeant à négocier ces redevances avec les compagnies.

M. Lambert questionne sur les moyens déployés par Genève Aéroport pour voir fixer cette redevance. M. Schneider répond qu'elle est fixée à un tel niveau qui ôte toute envie de dépasser son quota. Cependant, il précise que la proposition des quotas est innovante et qu'en parallèle Genève Aéroport travaille en collaboration avec deux compagnies aériennes pour développer ce concept, ce afin de le mettre en œuvre pour continuer à s'approcher de la « bonne courbe de bruit », que des détails sont encore à apporter.

4. Point de situation sur divers sujets

M. Taschini souhaite connaître le déroulement de la procédure du dossier « tourbillon de sillage des avions », notamment si un cahier des charges sur l'étude de zone à risque a été établi ?

M. Mounier indique tout d'abord que Genève Aéroport est intervenu dans la maison à Bellevue et les travaux ont bien été réalisés. Quant à l'étude de la zone à risque, Genève Aéroport a choisi le bureau et établi une méthodologie. À ce jour, le bureau d'études travaille sur l'avancement du dossier.

Prochain rapport de développement durable

La publication du nouveau rapport de développement durable a été planifiée pour le 17 septembre 2020.

Vols de calibration

Une information sur les vols de calibration intervenant dans la semaine du 14 septembre a été adressée par email à tous les membres.

Gestion des déchets

M. Mounier rappelle que Genève Aéroport a adapté les prestations de ramassage des déchets sur le site, ensuite du ralentissement d'activité suite à la crise sanitaire. Des formations aux partenaires pour le transport des déchets spéciaux dans l'enceinte aéroportuaire ont été mises en place afin de respecter la législation.

Autres

Genève Aéroport a adapté aussi, compte tenu des circonstances, ses prestations offertes aux passagers aériens (gratuité de tickets de bus à l'arrivée) ainsi que les modalités d'exploitation des Aérobus et des NPA, tout en s'assurant que ses partenaires disposent d'un plan de continuité en ces matières.

Mme Grimond-Teste informe les membres qu'une séance d'informations concernant le programme d'insonorisation est fixée avec la commune de Bellevue pour les propriétaires éligibles.

Remerciements

M. Beffa remercie les membres de la CCLNTA pour leur participation et réitère l'information que le vote concernant le préavis du budget du fonds environnement se fera par voie de circulation.

La séance se termine à 19h00.

Prochaine séance
(selon évolution situation)
16 novembre 2020

Le secrétariat de la commission