

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

**Procès-verbal de la 110^{ème} séance du lundi 18 novembre 2019
en salle de conférence II de l'Aéroport à 17h**

Présents :	Robert BEFFA, Président Alexandre BÖHLER Léonie CHEVRET Denis CHIARADONNA Jean-Marc COMTE Roland FIECHTER Pascal HOCHSTRASSER Cédric LAMBERT Marc MOUNIER Alain ROSSET Philippe ROYER André SCHNEIDER Bernard TASCHINI Jean-Marc THEVENAZ Pierre-Alain TSCHUDI Vassilis VENIZELOS
Observateur du CA :	Jacques JEANNERAT
Participent également :	Philippe QUAGLIA Pierre-Yves DISERENS
Secrétariat :	Service Environnement et développement durable (Genève Aéroport)
Excusés :	Daniel RAPHOZ Yvan ROCHAT Matti TIIRAKARI

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 9 septembre 2019
2. Pérennisation de la mesure limitant les contre-piste le soir
3. Électrification du parc de véhicules et engins sur le tarmac – Mesure d'incitation financière
4. Divers

Préambule

M. Beffa salue la participation de Mme Léonie Chevret, juriste au secrétariat général du Département des infrastructures, en remplacement de M. Guy Schrenzel. Les membres absents sont excusés, en particulier M. Matti Tiirakari qui siègera en remplacement de M. Derek Christie.

Le Président annonce la participation de M. Pierre-Yves Diserens, responsable développement et énergies au sein de la direction infrastructures de Genève Aéroport, ainsi que M. Philippe Quaglia, responsable de projets environnement à Genève Aéroport, qui interviendront tous les deux au point 3 de l'ordre du jour.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 9 septembre 2019

Le procès-verbal de la séance du 9 septembre 2019 est approuvé sans correction, avec les deux remarques suivantes de M. Rosset.

M. Rosset demande ce qu'il en est du suivi des séances d'information prévues dans les communes pour faciliter l'avancement du programme d'insonorisation. M. Mounier répond que le travail est toujours en cours pour identifier plus précisément les propriétaires éligibles afin d'inviter un cercle pertinent de personnes à participer à ces séances. Par ailleurs, Genève Aéroport attend encore un retour de certaines communes sur la disponibilité d'une salle pour tenir les séances.

M. Rosset demande aussi si une décision a été prise sur la communication de la présentation sur les courbes de bruit 2018. M. Mounier répond que d'entente avec le canton, cette communication est possible et sera faite suite à la séance du jour.

2. Pérennisation de la mesure limitant les contre-piste le soir

M. Beffa fait une courte présentation reflétant les travaux au sein de la sous-commission trajectoires. Il présente les bénéfices de la mesure pour une partie des riverains à l'aide d'un exemple et des chiffres comparés de l'année de référence (2014) et la situation actuelle. Il conclut que la mesure permet aux riverains de part et d'autre de l'axe de la piste de jouir d'un arrêt des survols en soirée avant minuit, dès la fin des décollages, plusieurs dizaines de nuits par année (70 nuits, réparties de part et d'autre de la piste, en comparaison avec l'année 2014). Le bénéfice est difficilement mesurable objectivement, s'agissant de « non-événements » (absence de survols).

La mesure vise à limiter le nombre d'atterrissages dans le sens contraire de la piste en usage après 22 heures le soir, si les conditions de vent le permettent. Il subsiste toutefois, immanquablement, un certain nombre de cas dans lesquels des atterrissages à contre-piste surviennent notamment pour des raisons de sécurité, pour éviter que l'avion fasse diversion en toute fin de soirée et sur demande des pilotes pour des raisons opérationnelles.

M. Beffa conclut à l'opportunité de pérenniser la mesure.

M. Hochstrasser explique en complément qu'une instruction a été publiée dans les manuels opérationnels instruisant les contrôleurs de ne pas proposer des approches directes dans le sens opposé à la piste en usage après 22 heures, sauf raison de sécurité ou pour éviter une diversion en raison du couvre-feu. Il rappelle que cette instruction particulière donnée pour les motifs de protection de la population contrevient sur le principe à la mission assignée au service de navigation aérienne d'assurer des opérations sûres et efficaces. L'efficacité consiste à réduire le temps de vol, également durant la phase d'approche et d'atterrissage sur les aéroports.

Discussion

M. Lambert demande quels peuvent être les besoins opérationnels évoqués. M. Hochstrasser répond que les pilotes des principales compagnies concernées ont été instruits de ne pas demander des approches directes après 22 heures à Genève. Néanmoins, il arrive que des pilotes en fassent la demande, pour les raisons sur lesquelles les contrôleurs ne peuvent pas entrer en matière (les contrôleurs ne sauraient initier une discussion sur la fréquence).

M. Bohler est d'avis que la mesure ne permet pas une réduction du bruit mais occasionne une nouvelle répartition du bruit. M. Beffa explique que l'impact de quelques mouvements de plus au-dessus d'une population déjà survolée occasionne comparativement moins de gêne que les nuisances occasionnées par ces mêmes mouvements au-dessus d'un territoire au calme dès la fin des décollages, étant précisé que le bénéfice de cette mesure est réparti sur l'année de part et d'autre de la piste compte-tenu de l'alternance de la piste en usage sur l'année.

M. Bohler s'étonne que le temps de vol supplémentaire induit par cette mesure (temps de vol supplémentaire de l'ordre de 6 mn) n'ait pas d'influence sur les courbes de bruit. M. Beffa répond qu'on parle d'un nombre de mouvements marginal sur le total des mouvements de l'année, avec un impact réparti de part et d'autre de la piste sur l'année (la différence en termes de mouvements d'un côté certains soirs est compensé par la différence de l'autre côté de la piste d'autres soirs).

M. Bohler demande quel est l'avis des pilotes sur la question. M. Thévenaz répond que les compagnies aériennes n'ont pas d'intérêt propre à l'application de cette mesure. Le fondement de la mesure est le souci de protection des riverains. M. Thévenaz est d'avis que les avions qui augmentent leur temps de vol pour contourner l'aéroport et atterrir dans le sens de la piste en usage vont occasionner du bruit plus longtemps sur d'autres territoires. Il indique que cette mesure fait de Genève Aéroport un des seuls aéroports « sans raccourci » en fin de soirée.

M. Tschudi demande dans quelle mesure la limitation des contre-piste le soir est dépendante du vent et d'autres facteurs. M. Beffa répond que cette limitation est possible du fait que souvent le soir le vent est moins fort, ce qui permet des atterrissages à contre-piste. M. Hochstrasser explique que la piste en service demeure identique (skyguide ne change pas la piste en service), celle-ci ayant été déterminée préalablement en fonction des vents, vent au sol et vent en altitude) avec en principe le maintien de la même piste en service durant toute la soirée.

En cas de vent faible (le soir), des contre-piste sont souvent possibles en fin de soirée lorsque le volume de trafic est moindre. M. Tschudi demande s'il serait possible d'établir une statistique du vent le soir ? Il demande par ailleurs s'il y aurait certains jours plus favorables pour utiliser la piste

dans un sens plutôt que l'autre en fonction de la provenance des vols. M. Hochstrasser répond que la répartition de la piste en usage est assez bien répartie sur l'année. La provenance des vols n'est pas un critère du choix de la piste en usage. M. Thévenaz précise que pour les vols qui proviennent de l'est ou de l'ouest, l'application de la mesure limitant les contre-piste le soir occasionne une augmentation de la durée de vol de l'ordre de 6 mn. Lorsque les vols viennent du nord ou du sud « par le travers », la durée de vol n'est pas forcément rallongée significativement selon que le pilote est instruit d'atterrir en piste 04 ou 22.

M. Royer demande si le point d'équilibre est une répartition du trafic 40/60 par piste 04, respectivement 22, ou 50/50 ? M. Mounier répond qu'historiquement la répartition était plutôt 40/60 pour différentes raisons liées à la météo et aux opérations. M. Schneider indique qu'on a observé ces dernières années un usage accru de la piste 04 en raison des conditions météorologiques (vent) qui causent d'ailleurs un déplacement des courbes de bruit et représentent une difficulté particulière pour respecter le cadre PSIA (fixé avec une répartition de l'usage de la piste 40/60 correspondant à la moyenne des dix années précédentes au moment des travaux de coordination en vue de l'élaboration de la fiche PSIA). M. Schneider explique qu'outre le changement dans le régime des vents, il est difficile de fixer la répartition du trafic pour l'avenir en particulier pour un aéroport avec une seule piste. M. Thévenaz explique qu'il y a aussi des conditions opérationnelles qui favorisent l'usage de la piste, notamment la performance des instruments d'aide à la navigation aérienne au sol qui favorise l'usage de la piste 22 par temps de brouillard lorsque les conditions de vent le permettent.

M. Hochstrasser précise que les critères de choix d'utilisation du sens de piste n'ont pas varié dans le temps. M. Rosset indique qu'une répartition 50/50 représente à son avis l'équilibre. M. Beffa souligne les fortes variations peuvent survenir en évoquant un mois de février par le passé au cours de laquelle la piste 05 (à l'époque) est restée en usage durant tout le mois (régime de bise établi). S'agissant de l'impact du vent dominant sur le calcul des courbes de bruit annuelles, il explique que ces dernières sont avant tout des instruments d'aménagement du territoire et doivent, par conséquent, être stables. Il est donc nécessaire qu'elles soient établies sur la base d'éléments futurs même aléatoires, souvent fondée sur des données statistiques historiques.

PREAVIS

La pérennisation de la mesure limitant les contre-piste le soir est préavisée favorablement par 11 voix pour, 3 voix contre et 2 abstentions.

M. Rosset demande aux personnes qui ont voté contre cette mesure si elles peuvent partager brièvement les raisons qui les amènent à ne pas être en faveur de cette mesure. Les personnes concernées expliquent qu'à leur avis les trajectoires doivent être les plus courtes possibles et ne pas volontairement rallongées. Il est toujours souhaitable que les avions atterrissent au plus vite. Par ailleurs, ils considèrent que la mesure ne fait que déplacer le bruit globalement. À leur avis, les raisons évoquées pour justifier la mesure ne sont pas suffisantes pour contrebalancer l'impératif de voler au plus court.

3. Électrification du parc de véhicules et engins sur le tarmac - Mesures d'incitation financières

Présentation

M. Quaglia présente une mesure d'incitation financière envisagée pour favoriser l'électrification du parc de véhicules et engins sur le tarmac (soumis au préavis de la commission).

Il commence par rappeler le plan de mesures poursuivi pour améliorer la qualité de l'air et les conditions de travail des collaborateurs sur le tarmac et diminuer la consommation de carburant d'origine fossile. Il rappelle les objectifs quantitatifs fixés, notamment atteindre 40 % de véhicules électriques et hybrides sur le tarmac en 2020, sachant que cette proportion est de 24 % actuellement. Il indique que les mesures mises en œuvre sont d'une part réglementaires. Celles-ci consistent notamment à fixer des exigences plus élevées pour l'admission de nouveaux véhicules et engins sur le tarmac (depuis le début de cette année, tout nouveau véhicule de tourisme doit être électrique). En complément, Genève Aéroport œuvre à améliorer l'infrastructure pour favoriser cette transition, avec déjà l'installation de 200 points de recharge (prise électrique) sur tout le tarmac. Dans une deuxième étape, Genève aéroport entend déployer maintenant plusieurs bornes de recharge rapides et ultrarapides et, facturer l'électricité aux usagers. Au terme des études et réflexions, la solution de facturation via un forfait annuel modulé selon trois catégories de véhicules a été retenue comme la solution la plus efficiente.

Le coût d'investissement pour les bornes rapides/ultrarapides est de CHF 1 million. Globalement, les coûts de l'électricité qui seront facturés aux usagers vont aller « croissant », de l'ordre de CHF 100'000 en 2020, pour s'élever à plus de CHF 300'000 d'ici une dizaine d'années. Par rapport au coût d'achat de carburant pour les véhicules thermiques, les montants restent largement inférieurs. Néanmoins, Genève aéroport a la volonté de favoriser la transition vers des véhicules et engins électriques.

Dans cette perspective, Genève aéroport entend supporter l'investissement lié à l'installation des bornes.

En complément, la proposition est faite que les coûts de l'électricité pour les usagers soient pris en charge par le fonds environnement durant une période initiale de 3 à 5 ans, afin d'abaisser le coût du forfait payé par les usagers pour l'obtention du laissez-passer.

Discussion

M. Chiaradonna demande pourquoi il ne serait pas possible de tenir compte du nombre de kilomètres parcourus ? M. Quaglia explique que ce point a été considéré par le groupe de travail mais que les inconvénients liés à la complexité de la mise en œuvre et du suivi ont incité à ne pas retenir ce modèle de facturation. Sa mise en œuvre nécessiterait le suivi de chaque véhicule et engin de près de 200 sociétés et instances différentes. M. Diserens précise que sur le domaine public, les solutions à disposition sont des solutions « propriétaires ». Mises en œuvre sur le tarmac, ces solutions rendraient Genève aéroport dépendant d'un fournisseur en particulier (fournisseur de service) au prix que ce fournisseur pratique aujourd'hui et demain. Les difficultés liées à la complexité de mise en œuvre demeurent compte-tenu de la mixité des véhicules et engins très différente sur une plateforme aéroportuaire que sur la voie publique. Genève aéroport poursuit cette technologie dans le domaine depuis des années et il n'y a pas de solution à coût

raisonnable. Avec la volonté d'agir maintenant, la solution du forfait appliqué à un nombre restreint de catégories de véhicules apparaît globalement comme la plus efficace. M. Schneider précise que pour être incitatif, la simplicité du système mis en œuvre est également un paramètre important. Sur le tarmac, tous les véhicules et engins sont utilisés à des fins professionnelles et le nombre de kilomètres parcourus est optimisé en permanence par les différentes sociétés et instances propriétaires de flotte.

M. Tschudi observe que par rapport au coût d'un véhicule thermique (environ CHF 2'800 de coût de carburant par année), les frais d'exploitation moindres d'un véhicule électrique représentent déjà une incitation. M. Schneider dit qu'il faut tenir compte aussi de l'investissement. La mesure proposée par Genève aéroport vise à raccourcir la durée du retour sur investissement et inciter au renouvellement de la flotte sur le tarmac.

M. Tschudi demande si la période de 3 à 5 ans sera roulante ou fixe pour inciter à une transition rapide durant ces prochaines années. M. Quaglia répond que l'idée est que cette période soit fixe de sorte à inciter à un renouvellement accéléré des véhicules et engins. Ainsi, ceux qui exploitent des véhicules électriques plus tôt bénéficieront de la mesure pendant un plus grand nombre d'années.

M. Bohler demande si cette mesure d'incitation à l'achat de véhicule électrique est assortie de mesures en faveur du retrait des plus anciens. M. Quaglia répond qu'effectivement des mesures sont en place depuis plusieurs années visant à aller progressivement vers le retrait des véhicules les plus anciens.

M. Royer salue cette initiative visant à électrifier le parc de véhicules et engins sur l'aéroport qui est une zone à émissions excessives. La réduction des émissions d'une source de pollution fait toujours du sens. Au niveau cantonal, des mesures incitatives similaires sont mises en place pour favoriser le choix d'un véhicule électrique. Dans les parkings gérés par la Fondation des Parkings, la gratuité de l'électricité est accordée jusqu'à fin 2020. Il souligne que la disponibilité des points et des bornes de recharges est un facteur de succès important. M. Quaglia indique que la disponibilité des points de recharge est d'autant plus importante pour les sociétés instances du site, car elles ont absolument besoin que les véhicules et engins soient fonctionnels pour assurer la continuité des opérations.

M. Royer demande ce qu'il en est des véhicules à hydrogène. M. Diserens explique qu'il y a un certain nombre de véhicules à hydrogène en fonction sur le tarmac, exploités par d'autres sociétés que Genève Aéroport. Lui-même entretient des contacts avec le canton qui cherche à constituer un pool d'utilisateurs suffisamment large. Des projets sont à l'étude, mais à ce stade la technologie reste à tester ; celle-ci n'est pas aussi mature que l'électricité. M. Schneider indique qu'en l'état Genève Aéroport se lance dans l'électrification du parc de véhicules et engins sur le tarmac. De nombreux points de recharge et prochainement de nouvelles bornes de recharge rapide seront installés. Il s'agit d'un investissement à rentabiliser. Pour les sociétés instances partenaires, l'investissement dans de nouveaux véhicules électriques représente également un coût qui doit être amorti. Il y a du sens à ne pas disperser les ressources en poursuivant le développement de toutes les technologies à la fois. Enfin, l'uniformité est également facteur de succès.

M. Rosset salue également la démarche. Il demande quel est l'ordre de grandeur des montants qui seront imputés sur le fonds environnement, avec le souci qu'il y ait assez d'argent dans le fonds. M. Quaglia se réfère au montant indiqué dans sa présentation. Les premières années, on compte avec un montant de l'ordre CHF 100'000 à 150'000. Un montant de cet ordre peut être imputé par le fonds environnement sans porter préjudice à d'autres usages.

PREAVIS

La Commission préavise favorablement l'imputation sur le fonds environnement des coûts de l'électricité pour la recharge des véhicules et engins sur le tarmac durant une période de 3 à 5 ans (période fixe).

5. Divers

Projet de sortie rapide par piste 04 et mesures opérationnelles

M. Mounier donne des informations sur l'état de la procédure en cours. L'enquête publique s'est déroulée du 18 septembre au 17 octobre 2019. Un délai de trois mois court à compter du 18 septembre dernier pour les préavis cantonaux et des autorités fédérales. Plus de 650 oppositions et prises de position ont été soumises au cours de l'enquête publique, dont un grand nombre de courriers type. L'OFAC déterminera la suite de la procédure. Genève Aéroport sera amené à se positionner sur les oppositions et les préavis des autorités.

Déclaration conjointe de Genève Aéroport, Swiss et easyJet du 31 octobre dernier

M. Mounier apporte des précisions sur l'engagement conjoint de Genève Aéroport, Swiss et easyJet de diminuer les retards des vols au départ de Genève après 22 heures et les autres mesures prises par Genève Aéroport pour limiter les mouvements nocturnes. En 2016, une mesure a été prise pour éviter que des vols au départ soient planifiés à Genève après 22 heures. En 2018 est intervenue une augmentation de la redevance bruit de plus de 100 %. À la fin de l'année 2018, la fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral, qui représente un cadre contraignant pour l'exploitation et le développement de l'aéroport. Les engagements pris le 31 octobre consistent notamment de mettre en œuvre une procédure de priorisation des vols retardés. Les compagnies aériennes ont intégré des réserves de planification dans leur horaire. La mise en œuvre contraignante du système de quota bruit nécessite d'avoir été approuvé par l'OFAC ; dans l'intervalle, les partenaires entendent mettre en œuvre le système sur une base volontaire. L'engagement conjoint représente un engagement de collaboration entre Genève Aéroport et deux des principales compagnies sur la plateforme dans la perspective d'éviter une augmentation des mouvements nocturnes.

M. Mounier observe que les mesures prises dans l'intervalle et la bonne volonté conjointe des opérateurs portent déjà quelques fruits puisqu'à ce jour, au cumul à fin octobre 2019, les mouvements nocturnes sont globalement en recul de -4,8 %.

M. Schneider remercie les deux compagnies aériennes de participer en précisant que l'accord est ouvert aux autres compagnies également afin de relever les défis ensemble.

La déclaration commune est publiée sur le site de Genève Aéroport.¹

Vols de calibration

M. Mounier revient sur une demande de M. Rosset d'améliorer la procédure d'information des vols de calibration nocturne aux communes et à la population. Pour l'année 2019, une décision d'autorisation a été délivrée par l'OFAC le 11 février dernier, avec les dates auxquelles auraient lieu les vols de calibration durant la période nocturne. Une information est publiée sur le site internet de Genève Aéroport lors de chaque campagne de calibration (information sur la page du site GVA.ch dédiées aux communiqués de presse). La procédure prévoit qu'une information est adressée aux communes, étant concédée que tel n'a pas été le cas lors de la dernière campagne. Une discussion par voie de presse est-elle opportune ? Ou l'envoi d'un flyer, distribué par les mairies ? Ou la communication d'une information aux communes pour publication dans leurs bulletins communaux ?

M. Hochstrasser précise que les vols de calibration ont lieu dans la mesure du possible durant la journée, et la nuit pour une part avec des drones. Reste que certains contrôles doivent être faits avec un avion la nuit en dehors des périodes de trafic durant 3 à 4 heures. L'avion en question (loué par l'OFAC) effectue de tels vols techniques dans toute l'Europe. Lorsqu'il est réservé pour faire les vols de calibration de l'ILS à Genève, il y a tout intérêt à ce que ces vols interviennent les nuits auxquels les mesures sont été prévues. La calibration se déroule en principe sur deux jours, avec un troisième jour de réserve.

M. Rosset demande comment sont opérés ces vols de contrôle, si l'axe de l'ILS de part et d'autre de la piste est « balayé ». M. Hochstrasser répond que les procédures de vérifications établies impliquent que l'avion vérifie l'ILS sur toute la largeur utile du faisceau.

Il ressort de la discussion que l'envoi d'un flyer n'est pas forcément opportun. M. Rosset réitère l'opportunité qu'une information soit adressée aux membres du comité de l'ARAG en complément des autorités communales.

Enfin, la discussion porte sur le moment auquel les nuits en question peuvent être confirmées. Celles-ci dépendant de la météo, l'information n'est sûre que peu de temps avant le vol. Vingt-quatre heures avant, l'information est assez certaine sous réserve d'aléas de dernières minutes (comme par exemple des problèmes techniques de l'avion). L'information est alors publiée sur le site internet de Genève Aéroport.

Convention d'objectifs

M. Rosset souhaite savoir quelle instance veille à l'application de la convention d'objectif 2019-2024 entre Genève et le canton.

M. Mounier indique que c'est la Conseil d'État lui-même qui veille à l'application de cette convention. En outre, il rappelle le mécanisme fédéral de contrôle annuel de l'exposition au bruit inscrit dans la fiche PSIA (partie décisionnelle, fiche 4).

¹ <https://www.gva.ch> → Aéroport → Communiqués → 2019-2016 → Genève Aéroport, easyJet et SWISS, s'engagent à réduire les décollages non planifiés après 22 heures

Soulèvements de tuiles

M. Rosset et M. Taschini souhaitent savoir quelles mesures ont été prises suite au soulèvement des tuiles d'une maison à Bellevue après le passage d'un avion le 1^{er} octobre dernier. Outre l'intervention rapide de Genève Aéroport, ils demandent si les investigations ont été menées. M. Mounier indique que dans le cas de Bellevue, les tuiles soulevées et tombées à terre sont manifestement en lien avec le passage de l'avion. Dans un tel cas, Genève Aéroport intervient rapidement pour prévenir d'une aggravation du dommage. Dans d'autres cas, le lien entre les dégradations à la toiture et le passage des avions n'est pas manifeste et doit être investigué. Dans tous les cas, M. Mounier recommande que les propriétaires prennent toutes mesures conservatoires utiles pour prévenir une aggravation du dommage et soumettre ensuite le cas à qui de droit, notamment Genève Aéroport s'ils estiment que les dégâts sont dus au passage d'un avion, pour discuter d'un éventuel remboursement.

S'agissant de l'incident du 1^{er} octobre dernier, il n'y a pas eu d'incidence aéronautique identifiée. M. Hochstrasser explique que les avions à l'atterrissage sont établis sur l'ILS et qu'en cas d'écart le contrôleur reçoit une alerte. M. Thévenaz précise qu'au niveau de l'avion également, le pilote est averti s'il s'écarte de l'ILS et un rapport est généré automatiquement. Une variation de quelques mètres par rapport à l'axe de l'ILS reste normale.

Dans le cas de Genthod, la demande du propriétaire n'est pas fondée sur des faits tels qu'à Bellevue.

M. Taschni demande ce qui peut être fait pour rassurer les habitants. Il est décidé qu'outre la vérification de la hauteur de vol de l'aéronef en question le 1^{er} octobre dernier, une investigation aéronautique sera entreprise pour comprendre dans quelles circonstances le passage de certains avions occasionne un soulèvement de tuiles sur certaines toitures et ce qui peut être entrepris.

Travaux de la sous-commission CO2

M. Mounier indique que la dernière séance de la sous-commission CO2 s'est tenue le 15 octobre dernier. Des discussions ont eu lieu sur les émissions de CO2 du trafic aérien et les prévisions 2030, ainsi que les mécanismes envisageables pour limiter les émissions. L'impact sur les émissions de la participation des compagnies aériennes au mécanisme CORSIA à partir de 2021 doit être approfondi.

Travaux de la sous-commission Trajectoire

Lors de sa dernière séance tenue le 3 octobre dernier, la sous-commission trajectoire a adopté ses modalités de fonctionnement. Le cadre pour l'étude de la fermeture de la route KONIL courte le soir après 22h30, respectivement 22 heures, a été accepté avec un certain nombre de précisions apportées en cours de discussion. La faisabilité d'une approche avec une pente accrue à 3,25 % doit être investiguée, s'agissant notamment de la faisabilité d'une telle mesure et son bénéfice en termes de réduction du bruit.

Séances 2020 – Dates

Les dates prévues pour les séances 2020 sont les suivantes :

- 24 février 2020
- 25 mai 2020 (en lieu et place de la date initialement proposée du 8 juin 2020)

- 14 septembre 2020
- 16 novembre 2020 (avec apéritif)

Séances 2020 – Sujets

Un certain nombre de sujets sont envisagés pour être traités en commission l'année à venir :

- CEB 2019
- Budget 2021
- Projet de sortie rapide par piste 04 et mesures opérationnelles (avancement de la procédure en cours)
- Programme d'insonorisation (avancement, possibilités d'optimisation)
- Bassin de rétention des eaux du bassin versant du Vengeron
- Sujets qui remontent des sous-commissions
- Pente d'approche accrue

M. Lambert suggère de prévoir une explication des modalités de mise en œuvre des quotas bruit.

Un retour sur l'étude de la fermeture de la route KONIL courte le soir pourrait faire l'objet d'une présentation également.

M. Lambert suggère qu'une discussion porte sur les atterrissages après 22 heures. Il se réfère en particulier aux horaires d'exploitation de l'aéroport de Zurich où le trafic n'est pas planifié au-delà de 23 heures. M. Schneider observe que les mesures prises et envisagées dans le dossier soumis à l'OFAC portent sur le trafic au décollage après 22 heures qui n'est pas planifié. S'agissant des atterrissages, la situation à Genève est différente de celle de l'aéroport de Zurich. Un accord a été trouvé avec le Conseil d'État et entériné dans la fiche PSIA qui permet de prévoir des atterrissages jusqu'à minuit, en contrepartie duquel Genève Aéroport doit respecter des courbes de bruit contraignantes. Cela étant, fin octobre 2019 les atterrissages après 22 heures ne sont plus en augmentation, mais globalement en diminution (-2,2% entre 22 heures et 6 heures).

Dates des prochaines séances

24 février 2020

25 mai 2020

14 septembre 2020

16 novembre 2020

La séance se termine à 18h50 et est suivie d'un apéritif.

Le secrétariat de la commission