

RAPPORT D'ACTIVITÉ POUR L'ANNÉE 2017 DE LA COMMISSION CONSULTATIVE POUR LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES DUES AU TRAFIC AÉRIEN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE

(approuvé par la commission consultative des nuisances le 19 avril 2018,
et adopté par le conseil d'administration le 15 mai 2018)

1. Introduction

En 2017, la commission a tenu quatre séances plénières, respectivement le 13 mars, 12 juin, 11 septembre et 13 novembre 2017. La sous-commission « Trajectoires » s'est réunie trois fois.

Les discussions ont porté notamment sur les projets et la performance environnementale de l'aéroport dans différents domaines. Les questions d'actualité relatives aux nuisances dues au trafic aérien sont discutées.

Les procès-verbaux des séances de la commission sont publiés sur le site internet de Genève Aéroport (gva.ch > *Corporate* > *Environnement* > *Commission de l'environnement*). Les propos ci-dessous en présentent une synthèse.

2. Composition de la commission et sous-commissions

Commission

Un nouveau membre a été nommé par le Conseil d'État en 2017 en la personne de M. Nigel Lindup, en remplacement de M. Gérard (en qualité de représentant des riverains au sens de l'art. 25 LAIG).

Création d'une sous-commission « CO2 »

Selon la volonté du canton de discuter avec l'aéroport des objectifs en termes d'émission de CO2 dans le cadre du volet 2 du Plan climat cantonal, une sous-commission « CO2 » est constituée. Celle-ci est constituée des membres de la commission suivants : MM. Chiaradonna, Christie, RoCHAT et Royer, ainsi que M. Marc Mounier.

M. Rémy Zinder, directeur du service cantonal du développement durable, participe en qualité d'expert, participe également aux travaux, M. Philippe Quaglia du service Environnement et Développement durable de Genève Aéroport.

3. Fonds environnement

Comptes du fonds environnement 2016

Les comptes du fonds environnement 2016 sont présentés, avec indication des points saillants, notamment les dépenses consenties dans le cadre du programme d'insonorisation, pour le système de mesure du bruit, au titre du soutien apporté à l'électrification du parc de véhicules et engins sur le tarmac, etc. Pour le renouvellement du système de mesure du bruit, un soutien financier a été obtenu au titre du financement spécial de la Confédération en faveur de projets innovants.

Au terme des discussions, les comptes du fonds environnement 2016 sont préavisés favorablement par 13 voix favorables et une abstention.

Budget 2018

La redevance bruit a été négociée à la hausse dans le courant de l'année 2017 (négociation avec les compagnies aériennes conformément à l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires en vigueur depuis 2012). Une augmentation significative du montant de la redevance bruit est consentie par les compagnies aériennes pour assurer le financement du programme d'insonorisation pour les 10 années à venir conformément à un concept approuvé par l'OFAC en 2017 également, avec effet au 1^{er} janvier 2018 – sachant que les redevances aéroportuaires font, globalement, l'objet de négociation tous les 3 ans. Cela explique qu'une augmentation significative du montant affecté pour la poursuite des insonorisations est prévue au budget 2018 et sera prévue en conséquence les années suivantes.

Un montant est prévu au budget 2018 pour la poursuite des études et le lancement du projet « Biofuel » en décembre 2018, consistant à mélanger 1% de carburant renouvelable au kérosène des avions.

Enfin, plusieurs montants correspondant à des frais d'études dans différents domaines autres que la gestion du bruit et la protection de la qualité de l'air sont transférés dans le budget de fonctionnement général de Genève Aéroport (CHF 380'000.-), de même que les dépenses correspondant à un certain nombre de postes au sein du service Environnement et Développement durable (6.3 EPT).

Au terme des discussions, le budget 2018 du fonds environnement est préavisé favorablement par la commission, avec deux abstentions.

4. Processus PSIA

En dates du 12 juin, 11 septembre et 13 novembre 2017, les différentes étapes du processus d'adoption de la fiche PSIA, ainsi que la communication prévue dans ce cadre ont été expliquées au sein de la commission, qui a également été informée des discussions entre la Confédération et le canton sur les courbes d'exposition au bruit qui seront intégrées à la fiche PSIA. Les dates des séances d'information aux associations (20 novembre 2017) et à la population (30 novembre 2017) sont communiquées, ainsi que les délais pour les prises de positions de la population (8 janvier 2018) et des communes (16 mars 2018).

Les membres de la commission manifestent la volonté que la commission elle-même prenne position sur le projet de fiche PSIA, à l'attention du conseil d'administration de Genève Aéroport, avec copie au Conseil d'État et à l'OFAC. En conséquence, des séances extraordinaires sont planifiées à cet effet en début d'année 2018.

5. Lutte contre le bruit

Courbes d'exposition au bruit 2016

Genève Aéroport présente les courbes d'exposition au bruit 2016, en comparaison avec les courbes l'année précédente, ainsi qu'en comparaison avec le cadastre en vigueur (fondé sur le trafic 2000).

Pour le futur, Genève Aéroport explique le principe des deux courbes qu'il est prévu de faire figurer dans la fiche PSIA : une première courbe qui reflète la situation actuellement envisagée telle qu'elle se présentera au moment de la fixation du nouveau bruit admissible (une fois la fiche PSIA GVA approuvée par le Conseil fédéral) et qui représente un plafond de bruit à ne pas dépasser et une seconde courbe, réduite, qui reflète l'ambition du canton et de GA de permettre un développement du trafic à Genève tout en réduisant l'empreinte sonore de ce trafic, en faisant ainsi bénéficier les riverains de l'aéroport du renouvellement progressif de la flotte des compagnies aériennes.

A la question de savoir si la deuxième courbe qu'il est prévu d'inscrire dans la fiche PSIA correspond au plafonnement du bruit à l'horizon 2020 demandé par le Conseil d'État, Genève Aéroport répond que l'esprit est le même, mais qu'il ne s'agit plus de faire apparaître une seule courbe avec un plafonnement du bruit à l'horizon 2020, mais un système dynamique de réduction progressive des impacts pour les riverains (deuxième courbe réduite).

Un membre de la commission demande de faire figurer uniquement la courbe cible dans la fiche PSIA, Genève Aéroport explique que le bruit admissible qui sera fixé après l'adoption de la fiche PSIA ne pourra en aucun cas être plus grand que la courbe figurant dans la fiche PSIA. Par conséquent, si la courbe la plus petite qui figure dans la fiche PSIA à l'horizon 2030 correspondait à la courbe initiale, cela impliquerait de prendre des mesures drastiques impliquant notamment la suppression de créneaux horaires (slot) actuellement attribués à des compagnies aériennes.

Vols nocturnes

Des informations sont apportées et des discussions ont lieu sur les vols nocturnes. Les échanges portent en particulier sur les vols prévus à l'horaire avant 22 heures, retardés et finalement opérés durant la période nocturne, ainsi que des mesures engagées pour limiter de telles occurrences.

En particulier, la commission manifeste sa préoccupation par rapport aux nuisances occasionnées par le retour du vol Air Mauritius, pour la saison d'hiver 2017-18, avec un avion type A340 en soirée. La commission prend acte des efforts déployés par Genève Aéroport pour inciter la compagnie à ne pas opérer juste avant la période nocturne et prévoir dans toute la mesure du possible un type d'appareil plus performant pour desservir Genève la saison suivante.

Nouveau concept de mesures d'isolation acoustique des habitations riveraines

Les membres de la commission sont informés des ajustements auxquels ont donné lieu plusieurs mois d'échanges entre l'OFAC, l'OFEV et le canton dans le cadre de l'enquête technique relative au nouveau concept de mesures d'isolation acoustique des habitations riveraines. Ces ajustements portent notamment sur la date d'éligibilité pour les zones en dehors des zones NNI de l'époque, l'exigence pour la performance de l'enveloppe qui a été alignée sur la pratique à Zurich et le suivi des cas dans lesquels le propriétaire ne souhaite pas signer la convention et bénéficier de l'insonorisation. Le concept prévoit maintenant que Genève Aéroport participe à concurrence de CHF 50.-/m² à l'isolation acoustique des toitures lorsque cela est nécessaire.

6. Actions dans les différents domaines environnementaux

Véhicules et engins sur le tarmac

Les mesures en place et envisagées dans le futur visant à l'amélioration du parc des véhicules et engins circulant sur le tarmac sont présentées et discutées en séance. Ces mesures visent à améliorer la flotte des véhicules existant sur le tarmac, en favorisant les véhicules les moins polluants, ainsi qu'inciter à l'électrification du parc de véhicules et engins. La part des véhicules électriques ou hybrides est de 23 % et l'ambition est de porter celle-ci à 40 % en 2020.

Sur la demande de précisions sur les mesures d'incitation financières par un membre de la CCLNTA, il est expliqué par Genève Aéroport que l'idée est de supporter en partie le surcoût des véhicules électriques par rapport aux modèles conventionnels en cas de remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule électrique. Une enveloppe annuelle de CHF 100'000.- est prévue au budget du fonds environnement pour la mise en œuvre de cette mesure. La tarification dépend de la performance environnementale et de la durée d'utilisation des véhicules. Genève Aéroport paie le courant pour les places mutualisées. À terme, l'installation de bornes « intelligentes » permettrait de facturer chaque utilisateur pour l'énergie consommée. Les agents d'assistance en escale ont des places chez eux et supportent le coût de l'électricité consommée sur ces places.

Un membre de la commission observe que la proportion des émissions dues au trafic aérien est bien plus importante que celle des autres activités aéroportuaires. Genève Aéroport répond que les émissions du trafic aérien (considérées dans le cycle atterrissage-décollage) sont effectivement les plus importantes, suivies des émissions dues au trafic routier induit (passagers et employés), les émissions des véhicules et engins sur le tarmac et les émissions liées à l'exploitation des bâtiments. Les mesures au sol montrent une concentration d'oxydes d'azote plus élevée dans les zones d'activité à proximité du terminal (parkings voiture côté ville, positions avions côté tarmac) qu'au niveau de la piste elle-même. Genève Aéroport prend des mesures visant à améliorer la qualité de l'air en particulier dans ces zones. Dans cette perspective, Genève Aéroport met en service des bus passagers 100% électriques.

Optimalisation des flux de livraisons des boissons (projet d'écologie industrielle)

La commission est informée d'un projet en cours visant à optimiser les flux de livraisons de sorte à diminuer globalement les allers-retours des livreurs des différents concessionnaires sur le site, afin de limiter les émissions de polluants et améliorer la sécurité dans les zones concernées.

Projet « Biofuel »

Un projet consistant d'approvisionner tous les avions faisant le plein à Genève avec du kérosène contenant 1 % de biofuel est en cours d'étude. Genève Aéroport spécifie que ce carburant alternatif devra être d'origine durable et ne rentrant pas en concurrence avec la production de nourriture et respectera des exigences sociales élevées au niveau de sa production. Son origine doit être sur le continent européen et son acheminement par bateau ou par train. Techniquement, le kérosène renouvelable, certifié au même titre que le kérosène ordinaire (Jet A1) sera mélangé au kérosène d'origine fossile.

Genève Aéroport assurera le financement durant la durée du projet (5 ans), avec une forte participation de la Confédération (financement spécial de projets innovants avec le produit de

l'impôt sur les huiles minérales). Outre la disponibilité du produit et son financement, un des nombreux enjeux du projet est, dans un premier temps, de convaincre les nombreuses parties prenantes de participer à ce stade anticipé du développement des carburants renouvelables dans le transport aérien.

7. Sous-commission «Trajectoires »

Limitation des contre-sens après 22 heures

Une mesure proposée au sein de la sous-commission « Trajectoire » est mise en œuvre sur une période de plusieurs mois (période de test). Cette mesure consiste à limiter significativement les atterrissages à contre-sens en fin de soirée. Cette limitation des contre-sens a pour objectif d'éviter en fin de soirée le passage des avions au-dessus des zones d'un côté ou l'autre de la piste (selon le sens de la piste en usage) au-dessus duquel il n'y a plus de trafic après les derniers décollages de la journée. La commission est informée des statistiques de survol et du retour d'expérience du côté des opérations. Du côté des riverains, le bénéfice d'un « non évènement » s'avère difficile à quantifier. Une décision devra être prise par les organes de GA sur la mise en œuvre définitive de la mesure.

Procédure KONIL

Les membres de la sous-commission ont eu une discussion sur la procédure KONIL dite « courte » (virage à droite après décollage par piste 23), au cours de laquelle Genève Aéroport a présenté les paramètres qui influencent la trajectoire pour chaque avion, spécifiquement durant la phase de virage. Les possibilités d'actions ont été évoquées, qui impliqueront des études approfondies, afin de réduire la dispersion durant le virage. Une difficulté consiste à recueillir la détermination des riverains concernés dans leur ensemble pour savoir au-dessus de quel territoire il serait opportun de faire passer le faisceau des trajectoires (sous réserve de la faisabilité opérationnelle).

8. Divers

Rapport de développement durable

Le rapport de développement durable publié à la fin de l'année 2016 est présenté et discuté en séance. Ce rapport reflète la volonté de transparence de Genève Aéroport et l'ambition de donner une image équilibrée de la situation et valoriser les actions entreprises. Les impacts sur l'environnement et la population riveraine sont mis en perspective avec les impacts économiques et sociétaux. Le rapport présente les moyens mis en œuvre par Genève Aéroport pour mener sa mission de manière responsable.

Les objectifs du rapport sont présentés, ainsi que sa structure. Le rapport présente les indicateurs de performances de l'aéroport et comporte un index qui permet de se référer à des parties spécifiques du document d'intérêt particulier pour le lecteur. Un dialogue avec les parties prenantes a présidé à la préparation du rapport et à la définition de son contenu.

Actions de sensibilisation au développement durable

Genève Aéroport a participé pour la première fois à la semaine européenne du développement durable qui s'est déroulée du 30 mai au 5 juin 2017. Des activités ont été proposées aux passagers dans l'aérogare, ainsi que tout au long de la semaine sur les réseaux sociaux. Ces actions s'inscrivent dans le cadre des objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU.

En outre, Genève Aéroport a organisé du 11 au 15 septembre 2017 une semaine sur le thème du développement durable pour tous les employé-e-s du site aéroportuaire. Dans ce cadre, deux conférences publiques ont été données, par Raphaël Domjan, dont le projet est d'atteindre la stratosphère avec un avion solaire (www.solar.stratus.com) et le Professeur Martin Beniston de l'université de Genève, ayant pour titre : « *Les réseaux sociaux et la question climatique* ».

Réorganisation au sein de Genève Aéroport

Les membres de la commission sont informés de la nouvelle réorganisation des unités de Genève Aéroport et des objectifs stratégiques redéfinis. Le développement durable apparaît comme une volonté transversale, au même titre que l'innovation.

9. Conclusion

En 2017, les séances de la CCLNTA ont permis un échange d'informations et la concertation nécessaire entre les différentes parties prenantes sur les moyens permettant de limiter les nuisances dues au trafic aérien. Les acteurs du trafic aérien ont pu témoigner des actions prises afin d'améliorer la performance environnementale de l'aéroport et les représentants des communes et des riverains ont eu l'occasion de faire des propositions constructives. Le Président remercie les membres de la commission pour leur participation active.

Le Président



Robert BEFFA