

RAPPORT D'ACTIVITÉ POUR L'ANNÉE 2015
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 le 14 mars 2016
et adopté par le conseil d'administration le 28 juin 2016)

1. Introduction

En 2015, la commission a tenu quatre séances plénières, respectivement le 2 mars, le 1^{er} juin, le 7 septembre et le 30 novembre 2015. La sous-commission « Trajectoires » s'est réunie quatre fois et le groupe d'experts « MIABA » une fois.

Les discussions ont porté notamment sur les comptes 2014 et budget 2016 du fonds environnement, les retards des avions, les procédures de vol, le processus PSIA et la performance environnementale de l'aéroport dans différents domaines.

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 et fonctionnement de la commission

Pas de changement dans la composition de la commission en 2015. Des nouveaux membres seront nommés par le Conseil d'État en 2016 suite aux départs de M. Schena (représentant des compagnies aériennes), M. Devaud (représentant de la commune de Meyrin), M. Poget (représentant de la commune de Satigny) et M. Genequand (représentant de la commune de Versoix).

Le Président de la commission a été auditionné par la Commission de l'économie du Grand Conseil au sujet du chapitre IV de la LAIG, notamment sur le fait d'y spécifier le thème du CO₂ et d'adresser le rapport d'activité de la commission au Grand Conseil après son approbation pour le conseil d'administration (PL 11567 du 17.11.14). La position exprimée par le Président est que le titre même de la commission permet à celle-ci d'englober la thématique du CO₂ dans ses discussions, le CO₂ pouvant être considéré comme une nuisance. Concernant le rapport d'activité, le Président se réfère à la LIPAD qui rend ce rapport accessible au public.

3. Fonds environnement

Comptes 2014

Les principaux changements entre le budget 2014 et les dépenses réelles ont été présentés le 2 mars 2015. En particulier, l'imputation au budget investissement de Genève Aéroport des 6 millions prévus initialement en 2014 sur le fonds environnement pour la construction de l'amortisseur de bruit et le montant moindre des sommes dépensées pour le programme d'insonorisation du fait qu'un nouveau concept a été soumis à l'autorité pour approbation.

Les comptes du fonds environnement ont été approuvés par la commission par 10 voix favorables et une abstention.

Budget 2016

Le budget 2016 du fonds environnement ainsi que la répartition des charges selon les domaines ont été présentés le 30 novembre 2015. Le programme d'insonorisation en Suisse (CHF 3 millions) et en France (CHF 1.8 million) constitue plus de 60% des charges. Les prévisions de recettes s'élèvent à un peu plus de CHF 4.8 millions en 2016.

Il a été rappelé que de nombreux projets environnementaux sont financés hors fonds environnement, comme par exemple le projet de gestion des eaux du bassin versant Vengeron (CHF 25 millions¹), l'amortisseur de bruit (CHF 15 millions¹), le plan de mobilité (CHF 1.5 million/an), la gestion des déchets (CHF 600'000.-/an), les actions de performance énergétique (CHF 800'000.- en 2015) ou encore l'achat de bus électriques.

Des membres de la commission ont demandé que le montant nécessaire à la modélisation du bruit au sol soit supprimé du budget 2016 du fonds environnement car ce projet apporte une réponse à une nouvelle obligation réglementaire fixée par l'autorité. Avec cet amendement, le budget 2016 du fonds environnement a reçu un préavis positif des membres de la commission par 11 voix favorables et 4 abstentions.

4. Lutte contre le bruit

Sous-commission « Trajectoires »

La sous-commission « Trajectoires » a pour vocation d'étudier l'évolution des procédures de départ et d'approche de l'aéroport de Genève. Elle est présidée par un collaborateur de la direction des Opérations de Genève Aéroport, qui rend compte de l'avancement des travaux en commission plénière. La sous-commission s'est réunie les 4 février, 29 avril, 24 juin et 25 novembre 2015 et les discussions ont principalement porté sur la question du sens d'utilisation de la piste pour les atterrissages après 22h.

Atterrissages en « contresens » entre 22h et minuit

Lorsque les conditions de trafic le permettent, notamment en fin de trafic, les contrôleurs aériens autorisent des atterrissages dans le sens opposé de la piste en usage (« contresens ») afin de raccourcir le temps de vol des avions qui arrivent à Genève dans le sens contraire de la piste en service. Les représentants des riverains et des communes riveraines observent que cette pratique standard est susceptible de gêner une population préservée de tout trafic aérien en l'absence de décollage après 22 heures ou 22 heures 30. Par conséquent, des membres de la sous-commission ont exprimé le souhait de faire un diagnostic de la situation afin d'identifier des mesures d'amélioration potentielles et d'évaluer leurs conséquences du point de vue environnemental et opérationnel.

Les atterrissages en « contresens » entre 22h et minuit ont représenté en 2014 quelques 174 mouvements, soit 2% des mouvements après 22h, répartis sur 110 jours dans l'année, dont 97 survols du secteur Bellevue-Versoix et 77 survols du secteur Meyrin-Vernier. Les représentants des communes et riverains de l'aéroport sont en faveur de la suppression du recours au changement de piste en service entre 22h et minuit, en dépit de l'allongement de la durée de vol. Les représentants des professionnels de la navigation aérienne (pilotes de ligne) et des services de la navigation aérienne ne sont pas favorables à changer cette pratique standard sur toutes les plateformes, en estimant que le bénéfice pour les riverains concernés ne compense pas les conséquences liées à l'augmentation du temps de vol (augmentation des émissions de CO₂ et du bruit pour d'autres riverains).

¹ Coût total de l'ouvrage sur plusieurs années.

Compte tenu des contraintes, Genève Aéroport a proposé un compromis qui consiste à demander aux principales compagnies aériennes concernées de réduire au maximum les demandes de « contresens » dès 22h durant une phase de test d'une année à compter du 25 octobre 2015 (changement d'horaire), sans modifier les règles en vigueur et pour autant que la sécurité ne soit pas mise en cause. En pratique cela implique une action ciblée auprès des compagnies effectuant le plus de rotation en soirée, et donc susceptibles de bénéficier des « contresens », ainsi qu'auprès de Skyguide. Un monitoring de l'action sera effectué, puis un bilan à l'issue de la période d'essai. Les membres de la commission se prononcent en faveur de cette proposition par 11 voix favorables et 2 oppositions.

Le 30 novembre 2015, Genève Aéroport annonce que les compagnies sollicitées et Skyguide ont répondu favorablement à la demande de Genève Aéroport. Après une brève période d'adaptation, il n'y a eu aucun atterrissage à « contresens » entre 22h et minuit durant la seconde partie de novembre.

Initiative FABEC « South East Project »

Genève Aéroport a présenté le 30 novembre 2015 les conséquences de l'initiative FABEC² « South East Project » pour la région de Genève, dont l'objectif est l'optimisation des flux de trafic au sud-est du FABEC de sorte à améliorer la sécurité du trafic et de réduire la longueur des routes aériennes. Le nouveau réseau de routes aériennes était prévu d'être mis en service le 31 mars 2016. Cependant le conseil du FABEC a décidé de suspendre le projet « South East » jusqu'à nouvel avis, selon une communication de l'OFAC du 22 décembre 2015.

Mouvements nocturnes et retards des avions

L'évolution des mouvements nocturnes pour les 4 premiers mois de l'année 2015 a été présentée en juin. En moyenne il est constaté une augmentation de 2.4 mouvements par jour. Cette tendance s'explique notamment par l'augmentation des avions en retard (retard de plus de 15 minutes). Une baisse du nombre de mouvements nocturnes a cependant été constatée au mois de mai, suite notamment à la suppression de deux vols hebdomadaires et au changement de planification d'un autre vol. Les statistiques du nombre de mouvements nocturnes entre 2009 et 2014 selon les codes horaires utilisés pour décrire les opérations d'arrivée et de départ des avions ont été présentées par Genève Aéroport. Les statistiques de durée des retards entre 20h et 00h30 ont été commentées et les différents codes de retard selon IATA ainsi que leur occurrence ont été expliqués. Finalement, les actions qui sont entreprises afin de contenir les retards et notamment le projet d'*Airport Collaborative Decision Making* a été présenté. Des discussions s'en sont suivies, notamment au sujet des retards pour causes météorologiques.

Renouvellement de MIABA

Le système MIABA a pour fonction d'identifier et de mesurer le bruit des aéronefs. Un appel d'offres pour le renouvellement de ce système a été publié en mars 2015. Quatre entreprises ont soumissionné et une séance d'information au groupe d'experts sur le choix de l'adjudicataire s'est déroulée le 15 juin 2015. Le marché a été adjugé à une société hollandaise (www.casper.aero) et le projet a été lancé en août. Quatre stations de mesures neuves ont été installées en décembre 2015 avec pour objectif que le nouveau système soit fonctionnel début 2016. Le groupe d'experts MIABA sera sollicité en 2016 pour la définition d'emplacements supplémentaires.

² Functional Airspace Block Europe Central

Bruit sur la plateforme

Suite à une légère recrudescence des plaintes concernant le bruit émis au sol (essais moteurs, APU³, inverseurs de poussée, ventilateurs de frein, travaux de construction, etc.), une campagne de sensibilisation et de renforcement des contrôles a été mise en place ainsi qu'une nouvelle procédure pour traiter les appels des riverains durant la nuit.

Construction de l'amortisseur de bruit

Des points de situation réguliers ont été faits sur l'avancement des travaux de l'amortisseur de bruit dont la mise en service est prévue pour début 2016.

Générateurs de vortex

Dans un souci de réduire l'impact de sa flotte sur les communes riveraines, notamment durant la phase d'approche, easyJet a annoncé que des générateurs de vortex vont être installés sur les événements situés sous les ailes afin de diminuer le sifflement généré par ces ouvertures. Le programme d'implémentation de générateur de vortex sur les avions actuels démarrera le 15 novembre 2015 avec un objectif de 100 avions équipés d'ici juin 2016 puis la totalité de la flotte d'ici printemps 2018 pour un investissement total de plusieurs millions de francs. Les 150 avions de nouvelle génération A320neo qu'easyJet va acquérir ces prochaines années seront équipés d'office avec des générateurs de vortex. Ces avions émettent globalement 15 décibels de moins que les A320 actuels.

Bilan du programme d'insonorisation en Suisse

Une brochure faisant le bilan du programme d'insonorisation en Suisse jusqu'à fin 2014 a été distribuée aux membres de la commission le 30 novembre 2015 (disponible à l'adresse suivante : www.gva.ch/insonorisation).

5. Autres thèmes environnementaux

Point sur les nouvelles mesures prévues dans le domaine de l'énergie

Genève Aéroport a présenté en juin le bilan 2014 en matière de gestion de l'énergie, notamment la baisse de la consommation d'électricité, les projets d'optimisation, l'achèvement de l'installation de compteurs d'électricité chez les partenaires du site ainsi que la mise en service de la production solaire sur la station de carburants (station ADIC). Genève Aéroport a également fait le point sur principaux projets prévus en 2015, soit la télérelève des consommations de chauffage sur tout le site, le suivi en temps réel des consommations sur l'intranet et l'extranet, les panneaux solaires de l'amortisseur de bruit et la poursuite du programme de coaching des entreprises du site (programme *Watt'else*).

Plan de mobilité

La stratégie de Genève Aéroport concernant l'accessibilité au site aéroportuaire ainsi que les mesures d'incitation pour les passagers et les employés ont fait l'objet d'une présentation par Genève Aéroport le 7 septembre. Au titre des actions prévues pour les employés en 2015-2016 Genève Aéroport a notamment cité l'augmentation des subventions pour les abonnements de transports publics, l'amélioration de la desserte par les Navettes Personnel Aéroportuaire, l'optimisation de l'attribution des parkings et les nouvelles mesures pour favoriser le covoiturage. Les membres de la commission se sont intéressés à l'évolution des parts modales durables des employés (37%) et des passagers (45%).

³ Moteur auxiliaire pour la production d'énergie à bord des avions (*Auxiliary Power Unit*)

Tri des déchets à bord des avions

Genève Aéroport a présenté l'essai pilote de tri des déchets à bord des avions menés en collaboration avec easyJet. Le principe est basé sur une collecte multi-matières de déchets recyclables (sacs « verts »). Une entreprise genevoise effectue un tri a posteriori des déchets contenus dans les sacs verts (papier-carton, PET, alu, verre). Les déchets produits en cabine représentent plus de 700 tonnes chaque année, soit 15% des déchets totaux du site.

6. Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Un point de situation sur le processus de coordination PSIA a fait l'objet d'une présentation par Genève Aéroport le 1^{er} juin. Les prévisions de trafic retenues pour 2030, les zones de futurs développements et nouvelles voies de circulation avion, les impacts sur l'aménagement du territoire ainsi que l'exposition au bruit et les impacts sur la qualité de l'air ont notamment été présentés.

Une étude conjointe de Genève Aéroport et du canton sur l'accessibilité de l'aéroport et une étude initiée par l'ATCR-AIG sur l'impact du trafic aérien sur la santé sont en cours de finalisation et un membre de la commission souhaiterait que le protocole de coordination du PSIA reste ouvert jusqu'à ce que ces points soient clarifiés. Un représentant des communes riveraines a souhaité que la CCLNTA réfléchisse à des propositions qui permettraient de limiter les nuisances liées aux mouvements prévus à l'horizon 2030 et qu'un message soit passé à la direction générale de l'aéroport, mais aussi au conseil d'administration, au canton et à l'OFAC.

Un représentant du canton a indiqué qu'une consultation publique aura lieu sur la base d'un projet de fiche PSIA et que le Conseil d'État poursuit les échanges avec les communes jusqu'à fin 2015.

Un second représentant du canton a rappelé qu'une fois la fiche PSIA adoptée les aménagements et constructions prévus seront réalisés de manière échelonnée en fonction des besoins. Il a été rappelé que le processus PSIA permet d'anticiper les éléments du développement de l'aéroport et d'assurer la coordination avec le programme du canton (PDCn).

À la suite de ces échanges, les membres de la commission ont voté favorablement sur le fait que la CCLNTA informe le canton et la Confédération de sa préoccupation à l'égard des perspectives d'augmentation des nuisances liées au trafic aérien à l'horizon 2030 et que la CCLNTA demande que le processus de coordination se prolonge jusqu'à l'aboutissement des études en cours sur la mobilité et la santé publique.

Conformément au souhait exprimé par la commission lors de la séance du 1^{er} juin 2015, un courrier exprimant les préoccupations de la CCLNTA au sujet des nuisances liées au développement futur du trafic aérien à Genève a été envoyé à l'OFAC et au canton le 19 août 2015. Dans sa réponse du 31 août, l'OFAC a indiqué que la CCLNTA aura la possibilité de remettre une prise de position avec ses objections et propositions lors du dépôt public de la fiche PSIA courant 2016. Le Président de la commission suggère de réfléchir aux observations qui pourraient être soumises à cette occasion.

7. Conclusion

En 2015, les séances de la CCLNTA ont une nouvelle fois 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 leurs contributions.

Le Président

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R. BEFFA', written in a cursive style.

Robert BEFFA

RAPPORT D'ACTIVITÉ POUR L'ANNÉE 2016 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 13 mars 2017
soumis pour adoption par le conseil d'administration)

Introduction

En 2016, la commission a tenu quatre séances plénières, respectivement le 14 mars, le 13 juin, le 12 septembre et le 14 novembre 2016. La sous-commission « Trajectoires » s'est réunie quatre fois, la sous-commission « SME » quatre fois et le groupe d'experts « MIABA » deux fois.

Les discussions ont porté notamment sur les comptes 2015 et le budget 2017 du fonds environnement, le plan d'actions 2016, le processus PSIA, les courbes de bruit 2014 et 2015, ainsi que la performance environnementale de l'aéroport dans différents domaines.

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.

1. Composition de la commission et sous-commissions

Commission

Des changements dans la composition de la commission en 2016 ont eu lieu. M. Comte est élu en qualité de vice-président. Des nouveaux membres ont été nommés par le Conseil d'État :

- M. Fiechter, en remplacement de M. Schena (représentant des compagnies aériennes) ;
- M. Lambert, conseiller administratif de la commune de Versoix, en remplacement de M. Genequand (représentant de la commune de Versoix).
- M. Viret, médecin, conseiller administratif de la commune de Bellevue, en remplacement de M. Poget (représentant de la commune de Satigny) ;
- M. Tschudi, conseiller administratif de la commune de Meyrin, en remplacement de M. Devaud (représentant de la commune de Meyrin) ;

Un nouveau membre sera nommé par le Conseil d'État début 2017 suite au départ de M. Gérard (président de l'ARAG) au 31 décembre 2016.

Sous-commissions « Trajectoires », « SME » et groupe d'experts MIABA

M. Lambert rejoint la sous-commission « Trajectoires » et MM. Tschudi et Viret la sous-commission « SME ». M. Chiaradonna participe aux travaux du groupe d'experts MIABA.

2. Fonds environnement

Comptes 2015

Les comptes 2015 sont présentés, avec indication des principaux changements entre le budget 2015 et les dépenses réelles. Des précisions sont apportées s'agissant notamment des montants dépensés pour les travaux et l'administration du programme d'insonorisation des habitations riveraines. Au cours de l'année 2015, il a notamment été procédé au renouvellement de la base de données destinée à la gestion du programme et à l'établissement d'un nouveau concept d'insonorisation pour approbation par l'OFAC.

Les comptes du fonds environnement 2015 sont préavisés favorablement par la commission par 10 voix favorables et trois abstentions.

Budget 2017

Le projet de budget 2017 est présenté en septembre, avec les principales variations par rapport à l'année précédente, notamment une augmentation du montant pour les certifications environnementales qui intègre le coût la compensation carbone des activités de Genève Aéroport (environ CHF 200'000.-) de sorte à atteindre le niveau supérieur (3+) de la certification carbone des aéroports, une augmentation du budget alloué aux insonorisations en Suisse de CHF 3 à 4 millions et un montant de CHF 70'000.- destiné en partie à lancer un projet visant à intégrer plus d'éléments naturels dans l'environnement minéral de l'aéroport, dans l'esprit du projet « Urbanature » de la Ville de Genève.

Le budget 2017 du fonds environnement est préavisé favorablement à l'unanimité.

3. Plan d'actions 2016

Le plan des actions environnementales 2016 est présenté et discuté en séance. Celui-ci porte notamment sur

- la mise en exploitation du nouvel amortisseur de bruit (dont la toiture a été couverte de panneaux solaires) ;
- la poursuite du programme d'insonorisation et la présentation du nouveau concept à l'OFAC pour approbation ;
- l'acquisition de nouveaux bus électriques (2 bus électriques nouveaux et 2 bus diesel transformés en bus électriques) ;
- le démarrage du chantier du bassin de rétention pour le bassin versant du Vengeron (2 ans de travaux pour un coût de CHF 25 millions) ;
- le tri des déchets à bord (bilan de la phase test avec la compagnie easyJet et élargissement du concept à toutes les compagnies aériennes qui le souhaitent) ;
- l'aménagement d'un bassin pour les crapauds calamites en remplacement d'un bassin naturel rendu inaccessible par l'aménagement de nouvelles places de stationnement pour avions.

4. Processus PSIA

Plusieurs points de situation sur l'avancement du processus PSIA sont faits en cours d'année. Dans ce cadre, le positionnement du canton à la fin de l'année 2015 est présenté, ainsi que l'avancement des discussions à ce propos entre le canton et l'OFAC.

Les discussions au sein de la commission portent notamment sur l'impact du sens d'utilisation de la piste, les nombres de mouvements considérés à l'horizon 2030, l'évolution anticipée des courbes de bruit et les mesures de limitation des mouvements nocturnes associées.

Genève Aéroport indique la suite du planning prévu. Le représentant de la commune de Vernier fait part des démarches entreprises en commun par les communes pour faire entendre leur voix.

Le Président invite les membres à préparer les questions qu'ils souhaiteraient adresser dans le cadre du processus d'information-participation prévu.

5. Courbes d'exposition au bruit 2014 et 2015

Les résultats du calcul des courbes d'exposition au bruit 2014 et 2015 sont présentés.

Dans le cours des discussions, Genève Aéroport précise que les moyens de contenir l'évolution de la charge de bruit doivent faire l'objet d'études impliquant plusieurs services de Genève Aéroport, du canton et de la Confédération. Une limitation des mouvements durant la période nocturne est un des moyens envisagés, avec un impact sur le développement du trafic à Genève.

Un membre de la commission souligne la discordance existante à ce jour entre l'évolution des courbes de bruit et le cadastre en vigueur (fondé sur le trafic 2000), avec pour conséquence que l'autorité n'a pour ainsi dire pas d'autre choix que d'accorder des autorisations de construire dans des zones actuellement exposées au bruit des avions, tant que le nouveau bruit admissible n'aura pas été fixé.

Un autre membre de la commission relève que l'évolution de l'étendue des courbes de bruit entre 2014 et 2015 était prévisible compte tenu de l'augmentation des mouvements nocturnes. La stabilisation des mouvements nocturnes en 2016 résulte, selon son analyse, plus d'une limitation des mouvements prévus à l'horaire après 22 heures que d'une diminution des avions en retard sur l'horaire. Genève Aéroport indique que la question des mouvements prévus à l'horaire avant 22 heures et retardés jusque dans la période nocturne reste une vraie question, aussi importante que difficile (difficulté d'intervenir sur les causes de retard).

6. Nouveau concept d'insonorisation des habitations autour de Genève Aéroport

Le contexte et le contenu d'un nouveau concept d'insonorisation des habitations sises dans les communes riveraines suisses sont présentés et discutés au sein de la commission. En introduction, un bilan du programme d'insonorisation à fin 2015 est remis aux membres de la CCLNTA.

La discussion porte notamment sur les critères d'éligibilité au programme. Genève Aéroport prévoit de faire bénéficier les habitations d'un indice d'affaiblissement acoustique élevé, qu'elle que soit l'éloignement des habitations de l'aéroport, afin d'assurer une protection contre le bruit uniforme aux habitants.

En outre, un certain nombre de précisions utiles sont apportées aux nouveaux membres, intéressés entre autres à la situation des locataires. Les locataires bénéficient indirectement des mesures d'insonorisation financées par Genève Aéroport. Genève Aéroport exige dans les conventions avec propriétaires que ceux-ci s'engagent, dans la convention passée par acte

notarié déposée au registre foncier, à ne pas répercuter le coût des travaux supportés par Genève Aéroport sur les loyers.

Dans le cadre de l'enquête technique qui s'est déroulée parallèlement à l'enquête publique, l'OFEV a demandé à Genève Aéroport d'examiner toutes les pistes pour réduire les délais de mise en œuvre. Dans cette perspective, trois communes concernées par un grand nombre d'insonorisations ont été approchées afin de connaître leur intérêt éventuel à collaborer dans la mise en œuvre du nouveau concept. Celles-ci ne souhaitent toutefois pas être associées à la démarche.

Genève Aéroport donne des informations de la mise en œuvre du dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation des habitations dans la commune de Ferney-Voltaire, initiée en 2011 et qui touche cette année à sa fin.

7. Nouveau système d'identification et de monitoring du bruit des avions

Un nouveau système d'identification et de mesure du bruit des aéronefs (SIMBA) est présenté à la CCLNTA. Les nouveautés par rapport à l'ancien système, les fonctionnalités du nouveau système et son intérêt pour les riverains sont expliqués.

Genève Aéroport présente l'historique du système en place jusqu'alors, ainsi que les données agrégées par le nouveau système, avant d'expliquer comment l'outil sera utilisé dans le cadre de la gestion du bruit du trafic aérien. Les données seront rendues publiques sur le site web de Genève Aéroport. La suite des travaux est précisée.

Les améliorations par rapport à l'ancien système portent notamment sur le moyen de distinguer le bruit des avions des autres bruits. Cette distinction reste toutefois un défi du point de vue technique et ne pourra jamais être entièrement automatisée.

Un membre du groupe d'experts relève le grand travail derrière le résultat présenté, en rappelant la contribution de ses analyses à la démarche. Il se réjouit que le nouveau système est meilleur que l'ancien.

8. Émissions gazeuses

Une carte illustrant la qualité de l'air sur le canton de Genève (immissions de NO₂) est présentée par Genève Aéroport, qui montre un dépassement de la valeur limite d'immissions au sud-est de l'aéroport, à l'instar du centre-ville de Genève.

Les sources d'émissions gazeuses à l'aéroport sont, par ordre décroissant d'importance, le trafic aérien, le trafic routier induit, les activités d'assistance en escale et finalement les infrastructures (consommation d'énergie). Différentes mesures sont mises en œuvre à l'aéroport afin de limiter les émissions gazeuses (fourniture d'énergie aux avions, etc.). S'agissant du trafic aérien, une redevance est perçue en fonction des émissions des aéronefs. Le mécanisme de fixation de ces redevances est expliqué, en précisant que les montants perçus doivent correspondre à des coûts encourus.

En réponse à une question, Genève Aéroport rappelle que les immissions de PM₁₀ (particules fines) sont surveillées sur le site (point de mesure au niveau de la piste).

9. Mobilité sur la plate-forme

En réponse à une série de questions d'un membre de la commission, Genève Aéroport fait un point sur les mesures du plan de mobilité des personnels de l'aéroport, ainsi que le plan de réduction des émissions gazeuses des véhicules et engins sur la plateforme.

La commission salue l'effort du développement des véhicules électriques sur le tarmac, qui présentent un avantage du point de vue de la qualité de l'air, des émissions de CO₂ et du bruit. En comparaison internationale, le plan de réduction des émissions gazeuses des véhicules et engins de Genève Aéroport fait bonne figure. Les bus passagers électriques représentent, par exemple, une mesure exemplaire. Le fait même d'être parvenu à adopter un plan de mesures en concertation avec les autres propriétaires de flotte du site est un succès. Il est précisé que la mise en œuvre d'un tel plan de mesures sur les différents aéroports contribue à faire évoluer, globalement, l'offre d'engins aéroportuaires électriques.

Au cours d'une autre séance de la commission, Genève Aéroport présente plus en détail les mesures en faveur de l'électromobilité sur la plateforme. La part de véhicules électriques sur le tarmac est de 21 % (toutes flottes confondues). Genève Aéroport a pour objectif ambitieux de porter cette part à 40 % d'ici 2020. Dans cette perspective, Genève Aéroport créera l'infrastructure nécessaire à l'installation de bornes électriques. En outre, une station de recharge électrique ultra-rapide sera installée en 2017 à l'aéroport en partenariat avec les SIG.

Côté ville, de nouveaux emplacements de stationnement pour les vélos ont été installés. En outre, deux stations de vélos en libre-service ont été créées, reliées au réseau déployé avec le même partenaire au Grand-Saconnex, à Meyrin et à Palexpo.

10. Opérations hivernales et qualité des eaux

Les opérations de déneigement des aires de mouvement sont présentées aux membres de la commission, ainsi que les mesures mises en œuvre pour limiter l'impact de ces opérations sur la qualité des eaux. Les produits avec le moins d'impact sur l'environnement sont sélectionnés. Des mesures de gestion limitent au maximum l'impact, en réduisant les quantités totales ainsi que les quantités utilisées par intervention, en « balayant » les résidus sur les positions de stationnement avion après les opérations de dégivrage, de sorte à évacuer ceux-ci par une filière appropriée. Enfin, pour le restant des produits qui s'écoulent de l'avion durant la phase de roulage et d'accélération sur la piste, des infrastructures lourdes sont nécessaires pour récolter ces produits sur une vaste surface, tel que le bassin de rétention en construction pour le bassin versant du Vengeron.

11. Autres projets environnementaux

Écologie industrielle

Un projet d'écologie industrielle en cours est présenté, qui porte sur la logistique d'approvisionnement. Ce projet innovant (une première sur un site aéroportuaire en Suisse) est soutenu par la Confédération (financement spécial pour de tels projets avec le produit de l'impôt grevant les carburants d'aviation).

Eau de Genève

Les fontaines à eau autonomes sont supprimées dans les bureaux et salles de réunion, au profit de l'utilisation de l'eau du robinet, avec la distribution de carafes et de verres. Les quelques fontaines à eau maintenues dans certaines salles sont toutes connectées au réseau. Une extension du concept au profit des passagers aériens (notamment aux contrôles sûreté) est à l'étude.

12. Travaux des sous-commissions

Un point est régulièrement fait en cours d'année sur l'avancement des travaux des sous-commissions, ainsi que ceux du groupe d'experts MIABA.

Sous-commission « Trajectoires »

Outre des discussions sur les opérations d'approche et de décollage « en continu » et les procédures à moindre bruit applicables à Genève, la sous-commission est tenue au courant et discute de la mise en œuvre de la limitation des arrivées à « contre-sens » en fin de soirée. Une prolongation de la période test est décidée pour une année encore.

Sous-commissions « SME »

Les travaux de la sous-commission « SME » portent principalement en 2016 sur l'élaboration du rapport de développement durable paru en fin d'année. La sous-commission se penche également sur les indicateurs environnementaux et les objectifs environnementaux 2020.

Groupe d'experts MIABA

Le groupe de travail MIABA se prononce sur l'interface publique du nouveau système (SIMBA). Une présentation des modules bruit et mouvements de l'interface prévue est faite, avec un aperçu des principales fonctionnalités, étant précisé que le module trajectoires est subordonné à la question de l'acquisition et du traitement des données de trajectoires. Les membres du groupe d'expert font part de leur avis sur la version présentée et les remarques et suggestions des membres permettent d'améliorer le concept.

13. Conclusion

En 2016, 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. Genève Aéroport et d'autres partenaires de la plateforme ont pu témoigner des actions prises afin d'améliorer la performance environnementale de l'aéroport. 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 leurs contributions.

Le Président



Robert BEFFA