

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

**Procès-verbal de la 111^{ème} séance du lundi 24 février 2020
en salle de conférence II de l'Aéroport à 17h**

Présents : Robert BEFFA, Président
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Jean-Marc COMTE
Roland FIECHTER
Pascal HOCHSTRASSER
Cédric LAMBERT
Marc MOUNIER
Daniel RAPHOZ
Alain ROSSET
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Matti TIIRAKARI
Pierre-Alain TSCHUDI
Vassilis VENIZELOS

Observateur du CA : Jacques JEANNERAT

Participe également : Alison GRIMOND-TESTE

Secrétariat : Irini NASTOU NOUASSRIA (*excusée*)

Excusés : Léonie CHEVRET
Yvan ROCHAT
Bernard TASCHINI
Jean-Marc THEVENAZ
Thomas ROMIG

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 18 novembre 2019
2. Approbation du rapport annuel de la CCLNTA 2019
3. Comptes 2019 du fonds environnement (pour préavis)
4. Départs omnidirectionnels (pour information)
5. Point de situation sur divers sujets

Préambule

Le Président excuse Mme Léonie Chevret, ainsi que MM. Yvan Rochat, Bernard Taschini et Jean-Marc Thévenaz. M. Mounier excuse l'absence de Mme Irini Nastou Nouassria du secrétariat de la commission et M. Thomas Romig de la direction des opérations, tous deux pour des raisons indépendantes de leur volonté.

Le Président salue la participation de M. Matti Tiirakari, nommé en remplacement de M. Derek Christie, démissionnaire, un des deux représentants des Associations de Protection des Riverains.

Le Président procède à l'exhortation d'usage, en rappelant à M. Tiirakari qu'il est soumis au secret de fonction.

Le Président invite M. Tiirakari à se présenter brièvement. Celui-ci indique qu'il a longtemps été responsable HSE au CERN et qu'il travaille maintenant au sein de l'Organisation Européenne de la Biologie Moléculaire (OEBM) basée à Genève.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 18 novembre 2019

Le procès-verbal de la séance du 18 novembre 2019 est approuvé sans remarque.

2. Approbation du rapport annuel de la CCLNTA 2019

Le projet de rapport d'activité pour l'année 2019 de la CCLNTA est approuvé, avec l'adjonction d'un mot manquant.

Le rapport sera soumis pour adoption au conseil d'administration.

3. Compte 2019 du fonds environnement (pour préavis)

Présentation

M. Mounier présente les recettes et les dépenses du fonds environnement en 2019, en indiquant que Mme Grimond-Teste complètera ses propos en présentant spécifiquement les dépenses relatives à la mise en œuvre du programme d'insonorisation en Suisse.

Les recettes de la redevance bruit sont en léger recul. Cela reflète une évolution du trafic moindre qu'anticipé (-0.22% tous mouvements confondus) et témoigne d'un certain renouvellement de la flotte.

Les dépenses liées à la lutte contre le bruit (compte 380819), l'écart entre le montant réel imputé sur ce compte et le montant prévu au budget résulte en partie du fait qu'en fin d'année les factures afférentes à un projet d'analyse avec de l'intelligence artificielle a été finalement imputé sur le budget de la cellule innovation de la direction technique. Un montant avait été prévu pour des projets éventuels, ainsi que pour le calcul en 2019 d'éventuels scénarios supplémentaires dans le cadre du dépôt du dossier post-PSIA, ce qui n'a finalement pas été nécessaire. Enfin, la participation financière de GA à un projet de développement de l'EMPA a été en partie décalée en 2020 en lien avec l'avancement du projet de l'EMPA.

Les dépenses liées à la qualité de l'air (compte 380820), l'écart entre le réel et le budget résulte notamment de l'absence de dépenses en lien avec la fourniture à Genève de carburant alternatif durable (SAF - Sustainable Aviation Fuel), un coût moindre que prévu des certificats de compensation des émissions de CO2 et l'absence de dysfonctionnement du système de mesure de la qualité de l'air sur le site (EOLE) pour lequel nous avons prévu un montant. De plus, les contributions de GA au surcoût de véhicules et engins électriques est resté en-deçà des espérances sur la période de fin d'année.

S'agissant des dépenses de fonctionnement, l'écart entre le réel et le budget résulte de deux facteurs. Les mandats de tiers dans les domaines autres que le bruit et l'air ont été globalement moindres que comme prévu au budget, notamment les montants prévus pour la communication pour l'inauguration du Léman Express en décembre 2019, ainsi que pour la réalisation en fin d'année de fiches "achats responsables" n'ont pas été dépensés. Les dépenses liées à des mandats de tiers ont été plus importantes que prévues notamment dans le domaine de la communication, de la gestion des déchets et du développement durable. Le budget dans le domaine de la prévention des risques majeurs n'a pas été utilisé. Dans les autres domaines (eaux/sols, milieux naturels, bruit et air hors fonds environnement), les dépenses sont un peu en retrait par rapport aux montants prévus au budget. Le deuxième facteur de l'écart résulte du fait que pour l'année écoulée, les honoraires relatifs aux études et au suivi des dossiers de demande d'indemnisation en raison du bruit du trafic aérien n'ont pas été imputées sur le fonds.

À ce dernier propos, l'intention de Genève Aéroport est d'inclure à l'avenir les honoraires relatifs aux études et au suivi des dossiers de demande d'expropriation en raison du bruit du trafic aérien sur le fonds dans les comptes 2020, au motif que ces dépenses sont manifestement liées aux impacts du bruit du trafic aérien sur le territoire. Il serait dans l'ordre des choses que les indemnités futures que Genève Aéroport pourrait être amené à supporter en raison du bruit du trafic aérien soient financées à travers le fonds environnement alimenté par les surtaxes environnementales, en particulier la surtaxe bruit. Il est dès lors logique d'imputer les frais d'étude et de suivi des dossiers de demande d'indemnisation dans le fonds également.

Discussion

M. Raphoz demande comment cela se fait-il que la participation de Genève Aéroport concernant

les véhicules et engins est imputée sur le fonds environnement. M. Mounier répond qu'il s'agit d'une participation à l'achat de véhicules et engins électriques dans la perspective de soutenir le renouvellement de la flotte de ces véhicules afin d'améliorer la qualité de l'air sur le tarmac. Ces dépenses sont à mettre au regard de recettes provenant de la tarification différenciée sur les laissez-passer véhicules qui alimentent le fonds environnement.

M. Beffa rappelle le bénéfice de telles mesures incitatives, en mentionnant l'exemple du financement, à l'époque, des installations d'alimentation en énergie aux avions. Le bénéfice environnemental est très conséquent. Le financement par le fonds environnement a permis de prendre cette mesure à un stade anticipé. Aujourd'hui, ces dépenses ne sont plus imputées sur le fonds environnement.

M. Rosset demande qu'on rappelle le modèle sur lequel est fondé la taxe sur les émissions gazeuses. M. Mounier explique que le modèle « ERLIG » est un modèle développé au niveau européen, auquel les aéroports suisses se sont ralliés en 2010. Pour mémoire, la Suisse est avec la Suède un des premiers pays à avoir introduit à la fin des années 1990 une redevance sur les émissions gazeuses fondée sur un modèle différent à l'origine.

M. Rosset indique que dans la perception des riverains, la diminution des recettes des redevances environnementales est un « mauvais signe », en ce sens que l'effet incitatif serait réduit. M. Mounier explique que c'est d'une certaine manière le « destin » d'une redevance incitative que de diminuer progressivement, ce qui reflète une amélioration de la flotte, qui est l'objectif poursuivi. À un certain moment, s'agissant de la surtaxe bruit, la question se pose d'une nouvelle classification pour redonner à la redevance son plein effet incitatif. À noter que du point de vue des compagnies aériennes, qui ont fait un effort (investissement) pour aller dans le sens voulu par la mesure en renouvelant leur flotte, cette reclassification est perçue comme une « sanction économique » malvenue. Il demeure que la classification doit être revue périodiquement afin de garder son effet incitatif.

Avant de se prononcer sur l'affectation des frais d'études et d'honoraires liés aux procédures d'indemnisation des riverains en raison du bruit du trafic aérien, M. Böhler demande que des règles soient établies sur ce qu'il convient d'affecter au fonds environnement ou pas. Il constate en effet de multiples adaptations, ces dernières années, de l'utilisation du fonds. M. Mounier répond que la pratique actuelle est fondée sur la directive édictée à l'époque par le directeur général M. Jobin. Depuis lors, toutes les modifications apportées à l'affectation des dépenses au fonds environnement ont été présentées et discutées en toute transparence avec les membres de la commission. Cela étant, la demande de M. Böhler est bien notée.

MM. Chiaradonna et Comte font remarquer que si le solde actuel du fonds environnement de quelques CHF 22 millions peut paraître élevé, il reflète surtout les délais de mise en œuvre du concept d'insonorisation. Ils observent qu'à terme, si les indemnités devraient également être imputées sur le fonds environnement, le montant cumulé pourrait vite se révéler insuffisant. Il convient donc d'avoir une vision à plus long terme de l'évolution des recettes et dépenses pour se prononcer. La direction de l'aéroport est priée de revenir avec une vue d'ensemble sur le plus long terme afin de pouvoir poursuivre la discussion.

M. Böhler demande si le fonds environnement fait l'objet d'une gestion séparée de la trésorerie de l'aéroport et si cette gestion génère un revenu. M. Mounier répond que le fonds environnement porte à intérêt. Une ligne de recette le prévoit et historiquement cela a été le cas. La règle de rémunération du fonds est la résultante pour 50% du taux de rendement des obligations à deux ans de la Confédération et de 50% du taux réel du rendement des liquidités de GVA. En 2019, les rendements des obligations à deux ans de la Confédération ainsi que le rendement des liquidités de Genève Aéroport sont négatifs. Par conséquent, le fonds ne porte pas à intérêt.

M. Lambert demande si les dépenses relatives au réseau de mesurage à la qualité de l'air comprennent l'achat d'une nouvelle station mobile en 2019. M. Royer répond que cet achat, dont la presse s'est fait l'écho, est prévu par l'État. En l'occurrence, une telle station mobile a été acquise et elle est actuellement en cours d'équipement. M. Comte demande si le montant de CHF 15'000.- correspond par conséquent uniquement à des frais de maintenance ? M. Mounier répond que tel est le cas, en précisant que ces frais couvrent l'exploitation de la station de mesures appartenant à l'aéroport (mesure des particules fines et de différents polluants gazeux (SO₂, NO₂ et O₃) ainsi que l'exploitation d'un réseau de capteurs passifs autour de la piste et à l'extérieur de l'aéroport sous les axes d'approche.

S'agissant des dépenses importantes consenties pour le renouvellement des installations d'alimentation des avions en énergie et en air pré-conditionné (hors fonds environnement), M. Fiechter observe que les exploitants des vols long-courriers n'en profitent pas pour l'instant puisqu'ils sont actuellement stationnés au large. M. Schneider répond que ce renouvellement doit intervenir globalement sur la plateforme et les postes de stationnement devant la future Aile est en seront également équipés. Les vols long-courriers occuperont ces emplacements dès la mise en service de la nouvelle infrastructure.

La question est posée de savoir si le financement des aérobuses (pour les passagers) est compris dans les dépenses du plan de mobilité. M. Mounier répond que tel est le cas, étant rappelé que les aérobuses sont ouverts aux passagers et aux employés. À l'origine ces navettes (Navettes Personnel Aéroport, NPA) ont été mise en service au profit des seuls employés du site. Concrètement, ces navettes ont été remplacées par des bus plus grands, avec un surcoût, l'ensemble des coûts restant imputé globalement au plan de mobilité.

Dépenses relatives au programme d'insonorisation

Mme Grimond-Teste présente les dépenses des insonorisations en Suisse en lien avec l'avancement dans la mise en œuvre du programme. Elle explique que la phase de d'introduction du programme comprenait le recrutement et à la formation d'une équipe de quatre techniciens acousticiens en interne. En 2020, une des mesures pour faire connaître le concept est de faire la promotion du concept dans les communes, avec notamment pour objectif de raccourcir la phase de discussion préalable avec les riverains approchés par Genève Aéroport pour l'insonorisation de leur habitation. Mme Grimond-Teste présente un flyer rédigé dans cette même perspective ainsi qu'une vidéo. Elle fait un point sur les réunions d'informations tenues ou prévues dans les communes concernées. Mme Grimond-Teste indique enfin que par rapport au budget 2019, les dépenses ont été re-ventilées dans les zones 1 à 4, qui correspondent à une première étape sur laquelle Genève Aéroport se concentre dorénavant avec un objectif à l'horizon 2022.

M. Rosset apprécie le flyer qu'il estime bien fait et demande si celui-ci est distribué lors des séances d'informations dans les communes. Mme Grimond-Teste répond que tel est bien le cas.

M. Lambert observe que les présentations dans les communes se déroulent selon différents « formats » et il demande si une façon de procéder est mieux qu'une autre. Mme Grimond-Teste explique que le format des rencontres avec les propriétaires éligibles est déterminé au cas par cas avec les autorités communales en fonction de différents paramètres, le contexte politique, le nombre de propriétaires concernés par cette première phase des travaux dans les zones 1 à 4. Mme Grimond-Teste précise qu'un plus grand nombre de logements peut être réalisé dans les immeubles collectifs que dans les maisons individuelles. Pour ces dernières, le « porte à porte » prend beaucoup de temps. C'est précisément à l'égard des propriétaires individuels que la promotion du concept en amont est importante pour accélérer les travaux. S'agissant des immeubles collectifs, le bon déroulement des travaux dépend beaucoup de l'engagement des régies dans la démarche.

M. Rosset demande si le programme d'insonorisation est mené dans le cadastre actuel où le périmètre du projet de courbes de bruit est déposé pour approbation à l'OFAC ? Mme Grimond-Teste répond que Genève Aéroport poursuit la mise en œuvre du programme dans le cadastre actuel conformément au concept approuvé en 2017. Les zones 1 à 4 dans lesquelles Genève Aéroport intervient représentent dans tous les cas les zones les plus exposées au bruit du trafic aérien où il se justifie d'intervenir en priorité.

PREAVIS

Les comptes 2019 du fonds environnement sont préavisés favorablement à l'unanimité des membres présents.

4. Départs omnidirectionnels (pour information)

Présentation

M. Hochstrasser présente en quoi consiste les nouvelles procédures de départ omnidirectionnelles. Ce nom est l'appellation donnée à deux nouvelles procédures de départ 04, respectivement 22 (de part et d'autre de l'axe de la piste) en cas de panne ou de maintenance des instruments d'aide à la navigation au sol. Cela concerne un nombre de jours très limités durant l'année.

Aujourd'hui, le contrôle aérien attribue au pilote une route de départ aux instruments (Standard Instrumental Departure, SID) qui amène l'avion à décoller dans l'axe de la piste (04 ou 22), puis à continuer tout droit, virer à gauche ou à droite, conformément aux spécificités de la procédure attribuée. Une procédure de départ omnidirectionnelle implique que l'avion décolle dans l'axe de la piste (comme pour les SIDs) et se conforme ensuite aux instructions du contrôleur ; celui-ci l'enjoint alors de continuer tout droit, virer à gauche ou virer à droite selon sa destination, et cela à partir de l'altitude de 7'000 pieds. Concrètement, les trajectoires ne sont pas différentes dans un cas de figure par rapport à l'autre, étant encore rappelé l'application des procédures omnidirectionnelles sont rares, la maintenance des instruments d'aide à la navigation étant

réalisée dans la plupart des cas hors trafic, de nuit, et les pannes étant rares, les instruments étant d'une grande fiabilité.

Discussion

La présentation étant très claire, elle ne suscite qu'une très brève discussion.

5. Point de situation sur divers sujets

Genève Aéroport aborde les sujets sur lesquels des membres de la commission ont demandé un retour avant d'ouvrir la discussion aux divers.

5.1 Soulèvement de tuiles

M. Mounier informe que Genève Aéroport a répondu à la demande de prise en charge de frais de remise en état du toit et du matériel de la personne impactée par la survenance de tourbillons de sillage à Bellevue le 1^{er} octobre dernier, en acceptant de supporter à bien plaisir et sans reconnaissance de responsabilité les frais de remise en état de son toit et de remplacement d'un grand parasol abîmé par le flux d'air. Genève Aéroport a vérifié qu'un avion gros-porteur (type B777) en approche par piste 22 a survolé la maison en question à Bellevue le 1^{er} octobre dernier à 13h20. Les informations tirées de notre système de monitoring du bruit des avions indiquent que l'avion était à une hauteur de 108 m/sol. La question a été posée à skyguide, qui ne peut dire de conclusive si l'avion était plus bas que d'habitude, respectivement plus bas qu'il aurait dû l'être. GA a ensuite contacté la compagnie aérienne concernée. La compagnie a répondu que l'équipage a confirmé avoir volé sur l'ILS à l'approche du seuil 22 conformément aux standards. Il n'y a pas eu de déviation notable de l'axe ni sur le plan vertical, ni sur le plan latéral. Sur la base des investigations disponibles, l'équipage indique qu'il n'y a d'éléments qui portent à penser que la phase finale de l'approche 22 a été faite en-dessous du profil de vol standard.

Concrètement, Genève Aéroport va dépêcher un expert pour déterminer ce qui doit être fait pour que les tuiles ne tombent pas par terre comme ce fût le cas le 1^{er} octobre dernier. Genève Aéroport travaille à déterminer s'il y a d'autres toitures qui nécessitent une intervention en priorité, des toitures dont les tuiles sont tombées au sol récemment, à titre de mesures conservatoires. Ces mesures conservatoires sont prises à bien plaisir et sans reconnaissance de responsabilité de Genève Aéroport, dans l'attente du résultat des études menées en parallèle.

Outre ces mesures conservatoires, Genève Aéroport prépare en parallèle le cahier des charges pour une étude permettant de déterminer le périmètre à risque. L'intention est de mandater un bureau spécialisé en matière aéronautique, s'agissant en particulier des effets des tourbillons de

sillage au sol. Genève Aéroport entend aussi demander un avis de droit sur les responsabilités en cas de dégâts causés au sol par les turbulences de sillage des avions en approche sur Genève.

Sur la base du résultat de ces deux études, Genève Aéroport déterminera quelles autres actions de suivi sont appropriées. Pour l'aboutissement des études et la détermination de Genève Aéroport, on vise le mois de juin, sinon la rentrée de septembre.

Genève Aéroport a fait part aux membres de la commission qu'il lui paraît approprié d'imputer les coûts des études et des travaux sur le fonds environnement, s'agissant de dégâts en lien avec les mouvements d'avions.

Finalement, Genève Aéroport indique que depuis les incidents du mois d'octobre dernier, il n'y a pas eu d'autre cas qui aient été reportés.

M. Rosset remercie pour la présentation. Il indique qu'à Genthod, où lui-même habite, le terrain est un peu surélevé, ce qui rapproche un peu les avions du sol. Il apprécie que Genève Aéroport prenne des mesures conservatoires immédiates et trouve en même temps important et intéressant de clarifier la question juridique, qui suscite effectivement discussion. Il apporte quelques précisions sur le cas du 1^{er} octobre 2019. Il a rencontré le père du propriétaire qui a contacté Genève Aéroport, un monsieur âgé qui habite sur la parcelle depuis longtemps. Son fils a construit une maison à proximité, plus récente.

M. Rosset a l'impression que les avions gros-porteurs sont plus lents à l'approche. M. Hochstrasser explique qu'au contraire que les avions lourds sont plus rapides à l'approche, même si la masse de l'appareil donne visuellement l'impression qu'il vole plus lentement. Les tourbillons de sillage des gros avions sont plus importants que sur les avions court-moyen-courriers.

M. Rosset mentionne le cas des habitations dans le quartier des Boulangers, dont les tuiles ont été fixées sur le toit. M. Mounier explique qu'effectivement, ces habitations construites à la faveur d'une lacune législative au moment de l'adoption de l'annexe 5 OPB ont été conçues avec des tuiles en terre cuite non fixées. Subséquemment, un arrangement a été trouvé avec le promoteur, les propriétaires et Genève Aéroport pour intervenir sur les toits et fixer les tuiles, les frais ayant été répartis entre tous les acteurs.

M. Böhler entend que Genève Aéroport trouverait que cela ferait du sens que les frais d'étude et d'intervention de l'Établissement soient imputés sur le fonds environnement. Il observe pour sa part qu'il s'agit de nuisances qui ne sont liées ni au bruit des avions ni aux émissions gazeuses. Il estime que la réponse pourra être donnée à la faveur d'une présentation plus large des dépenses qui sont imputées sur le fonds environnement (cf. présentation des comptes 2019 du fonds environnement au point 3 de l'ordre du jour).

5.2 Point de situation sur les plaintes

Mme Grimond-Teste indique que 205 plaintes ont été enregistrées par Genève Aéroport en 2019. Elle précise que cette statistique est fortement influencée par un nombre de plaintes très important d'une personne habitant en l'occurrence assez loin de l'aéroport. Une réponse écrite

circonscrite a été adressée à cette personne, suivie par une visite sur place pour essayer d'appréhender au mieux la situation.

5.3 Vols de calibration

Mme Grimond-Teste explique que Genève Aéroport a reçu 4 plaintes en 2019 en lien avec les vols de mesures pour la calibration des instruments de navigation aérienne. Cela étant, conformément aux précédentes discussions, Genève Aéroport s'est concerté avec toutes les parties prenantes pour améliorer l'information communiquée aux riverains. Les périodes prévues pour des vols de calibration en 2020 sont communiquées. Il s'agit des nuits du 22 au 23 avril ou 23 au 24 avril et du 27 au 28 avril 2020, avec une seconde campagne projetée durant les nuits du 14 au 15 septembre, du 15 au 16 septembre et du 16 au 17 septembre 2020. De plus, en raison du remplacement de l'ILS pour la piste 22, une campagne de mesure exceptionnelle a été effectuée les nuits du 3 au 4 février et du 4 au 5 février 2020. En cas d'aléas météorologiques ou autres, des nuits de réserve sont prévues du 28 au 29 avril, du 29 au 30 avril et du 30 avril au 1^{er} mai 2020, ainsi que du 17 au 18 septembre, du 7 au 8 octobre et du 8 au 9 octobre 2020.

Les vols sont confirmés 24 heures à l'avance par les services compétents en fonction des conditions météorologiques et sous réserve d'aléas de dernière minute. Cette information est relayée par Genève Aéroport auprès des secrétaires généraux des communes et par courriel auprès des membres de la CCLNTA. Les personnes importunées peuvent s'informer à travers le numéro principal de l'aéroport jour et nuit (0848 19 2020). L'information apparaît sous une forme immédiatement visible (« bandeau ») sur le site internet de Genève Aéroport durant les jours concernés.

M. Hochstrasser explique que les vols sont faits avec un avion de type Beech Hawker Super King 350 (turbopropulseur à hélice) avec de nombreux équipements électroniques à bord. Cet avion est utilisé pour la calibration des instruments de navigation aérienne dans tout le sud de l'Allemagne, en Autriche et en Suisse. Le but est de limiter le nombre de calibration durant la nuit. Un maximum de ces vols est fait durant la journée et par ailleurs des tests sont en cours pour faire une partie de ces vols avec des drones, moins bruyants. Enfin, à plus long terme, les instruments de navigation aérienne au sol seront remplacés par un guidage satellite. Cette transition n'est toutefois pas possible avant plusieurs années. Cette année, une campagne de calibrage supplémentaire est nécessaire du fait de la mise en service du nouvel ILS (campagne de calibrage ad hoc en plus des campagnes périodiques).

5.4 Restriction des vols après 22 heures

M. Lambert pose la question de savoir si les restrictions sont prévues non seulement pour les décollages après 22 heures, mais également les atterrissages ?

M. Schneider indique que la situation est différente pour les décollages et les atterrissages. Pour les décollages, une mesure a été prise consistant à ne pas permettre aux compagnies aériennes de planifier des décollages après 22 heures, sinon potentiellement jusqu'à 3 vols long-courriers avec des avions de meilleure performance acoustique. Des mesures sont prises pour limiter les décollages des avions avant l'horaire mais retardés après cette échéance. Cette dernière mesure nécessite une base réglementaire, raison pour laquelle Genève Aéroport a sollicité l'approbation

du système des quotas bruit auprès de l'OFAC dans le dossier déposé et mis à l'enquête publique en septembre dernier.

Concernant les atterrissages, la situation est différente. Un certain nombre d'atterrissages sont planifiés après 22 heures. Ceux-ci sont nécessaires notamment s'agissant des avions basés et des night-stops, afin de permettre aux compagnies d'assurer leurs premières rotations du matin. Une mesure a été prise en 2016 consistant à plafonner le nombre de créneaux horaires pour les mouvements (actuellement que des atterrissages) planifiés durant la période nocturne. On observera aussi qu'en 2019 la réduction des mouvements nocturnes de -5,2 % porte aussi sur les atterrissages (-3%).

Afin de faciliter la préparation des séances, M. Lambert demande à recevoir dans les pièces annexes à la convocation des séances de la commission la statistique des mouvements nocturnes, quand bien même celle-ci est publiée sur le site internet de Genève Aéroport.

5.5 Étude de l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air de la région

M. Raphoz rapporte les inquiétudes du Pôle métropolitain du Genevois français sur le report annoncé par le canton de l'étude de l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air de la région. Il dit que des questions seront adressées aux autorités françaises sur le sujet. M. Royer explique que la décision a été prise pour les raisons mentionnées dans la presse, à savoir le manque de ressources auprès des différentes parties prenantes institutionnelles et privées. Ce manque de ressources financières résulte des réductions budgétaires commandées au sein de l'Etat et du manque de ressources humaines suite notamment à un départ au sein d'une instance clé impliquée dans le projet. L'Etat de Genève souhaite se donner les moyens de bien démarrer cette étude. Il précise que la demande des fonds européens *Interreg* n'avait pas encore été déposée, de sorte que les parties ne renoncent pas à un financement européen qui aurait été déjà acquis.

5.6 Nuisances olfactives

M. Comte rapporte les doléances de certains citoyens de la commune du Grand-Saconnex portant sur les nuisances olfactives. Il comprend que la nuisance est difficile à mesurer. Il souhaiterait toutefois un moyen de communication direct entre les citoyens et l'Aéroport sur cette question et suggère au canton d'entreprendre une campagne de mesures approfondie afin d'essayer d'appréhender et comprendre le phénomène, lié aux sources d'émission mais aussi aux phénomènes de dispersion des particules.

La séance se termine à 19h00.

Le secrétariat de la commission