

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

**Procès-verbal de la 117^{ème} séance du lundi 29 novembre 2021
en salle de conférence II et en visioconférence de 17h à 19h**

Présents :	Robert BEFFA, Président Mathias BUSCHBECK Léonie CHEVRET Denis CHIARADONNA Eric CORNUZ Pascal HOCHSTRASSER Cédric LAMBERT Vincent MOTTET Marc MOUNIER Olivier PLAUT Daniel RAPHOZ Alain ROSSET Philippe ROYER André SCHNEIDER Javier François SERRES CHATELAIN Bernard TASCHINI Jean-Marc THEVENAZ
Observateur du CA :	Jacques JEANNERAT
Intervenante GA :	Alison Grimond-Teste
Secrétariat :	Irini NASTOU NOUASSRIA
Excusés :	Matti TIIRAKARI Vassilis VENIZELOS

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 13 septembre 2021
2. Budget du fonds environnement 2022 (pour préavis)
3. FATO hélicoptères (présentation)
4. Divers

Préambule

Le Président souhaite la bienvenue à tous les membres. Il excuse MM. Venizelos et Tiirakari.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 13 septembre 2021

Le PV de la séance du 13 septembre 2021 est approuvé sans remarque.

M. Rosset émet le souhait de voir publier les courbes de bruit 2020 avec un explicatif sur le site gva.ch, telles celles de 2019¹. M. Schneider indique que ce fascicule explicatif avait été publié pour communiquer les efforts faits par Genève Aéroport en 2019 en terme de réduction de l’empreinte sonore. Que pour l’année 2020, il n’est pas opportun de faire le même exercice sachant qu’il y a eu -60 % de vols en raison de la crise sanitaire. Initialement, ce fascicule n’était pas prévu pour être renouvelé chaque année. Néanmoins, M. Schneider retient l’idée que dès lors le trafic aura repris, il pourrait être opportun de publier les courbes de bruit de l’année écoulée avec un explicatif.

2. Budget du fonds environnement 2022 (pour préavis)

Présentation

M. Mounier présente les recettes et les dépenses du budget 2022 du fonds environnement, pour préavis.

Recettes

Les recettes provenant de la surtaxe bruit, le montant tient compte de la prévision de trafic en 2022, sachant que celle-ci est de -18% de mouvements par rapport à 2019 dans un scénario optimiste et à -26% dans un scénario pessimiste. Et dans le budget du fonds environnement, les recettes environnementales sont liées aux mouvements.

Par ailleurs, il rappelle que Genève Aéroport ne percevra en 2022 que la redevance bruit additionnelle pour les décollages après 22h et la redevance émission gazeuse, la redevance bruit étant suspendue comme en 2021, pour ne pas thésauriser des montants dans le fonds environnement en cette période de crise, sans que cela pèjore, en particulier, l’avancement du programme d’insonorisation des habitations riveraines.

¹ Fascicule explicatif intitulé « Empreinte sonore – Courbes de bruit 2019 et engagements » (https://www.gva.ch/fr/Downloads/Aeroport/Courbe_Bruit_FR.pdf)

S'agissant plus globalement du budget de Genève Aéroport, M. Mounier rappelle le mécanisme financier incitatif en faveur renouvellement de la flotte des compagnies aériennes, en indiquant que depuis début novembre 2021 un premier Airbus A320neo est exploité par easyJet à Genève. Quatre autres A320neo rejoindront la flotte d'easyJet Switzerland. Au total, cinq A320neo seront basés à Genève et à Bâle début 2022.

M. Beffa demande jusqu'à quand la surtaxe bruit prélevée auprès des compagnies aériennes est-elle suspendue. M. Schneider répond qu'elle a été suspendue pour deux ans, soit 2021 et 2022, que la situation sera réévaluée ensuite, en fonction notamment du solde dans le fonds environnement. Il souligne que le montant actuel de CHF 20 millions, respectivement le montant prévisionnel de CHF 11 millions à la fin de l'exercice 2022, suffit pour ne pas mettre de contrainte financière à l'avancement du programme d'insonorisation dans l'intervalle.

M. Rosset comprend que pour le fonds environnement, il convient de moins thésauriser et d'être davantage « à flux tendu ». M. Schneider confirme qu'effectivement, pour la négociation des redevances aéroportuaires il est important que le fonds environnement soit à l'équilibre.

M. Mounier fait état des deux autres postes de recettes provenant, d'une part, des revenus générés par les Laissez-Passer véhicules (vignettes des véhicules circulant sur le tarmac), et d'autre part du financement spécial obtenu pour le renouvellement du système de mesure du bruit des avions (anc. MIABA). Il explique que ce financement accordé par l'OFAC s'étendait sur cinq années et que le montant de la dernière tranche de l'ordre de CHF 47'000.- sera intégré dans les comptes de l'année 2021.

Concernant les intérêts, ceux-ci sont laissés à zéro, malgré le taux de référence négatif (taux de rendement des obligations de la Confédération à 2 ans).

Dépenses

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

Il énonce les différents postes de dépenses, à savoir :

- Pour le réseau de mesurage de la qualité de l'air et la maintenance de la station EOLE, CHF 55'000.-
- Pour la contribution au financement des surcoûts lors d'achats de véhicules ou engins électriques pour des véhicules GA ayant un coût d'achat supérieur au thermique, CHF 190'000.- M. Mounier précise que le montant est plus conséquent qu'en 2021, du fait de la participation envisagée du fonds environnement au rétrofit d'un ou deux bus passagers sur le tarmac, dans une logique de procéder dorénavant à l'adaptation des bus existants plutôt que d'acheter des bus électriques neufs.
- Pour la contribution au financement des surcoûts lors d'achats de véhicules ou engins électriques ayant un coût d'achat supérieur au thermique des partenaires, CHF 150'000.- M. Mounier précise que le montant est plus important qu'en 2021 en raison de l'intention poursuivie de financer une extension du réseau des bornes de recharges électriques sur le tarmac.

- Concernant la compensation des émissions CO2, CHF 50'000 sont destinés à l'achat de certificats permettant d'obtenir la neutralité carbone pour les opérations aéroportuaires y compris l'approvisionnement en énergie. Le montant prévu pour la compensation des émissions de CO2 est supérieur à celui de 2021 en raison de l'augmentation substantielle du prix des certificats, qui va affecter dans le cadre de la renégociation des contrats qui arrivent à terme en fin d'année. La contribution additionnelle de GA à la compensation des vols par les passagers aérien (*e-service*) est comprise dans ce montant.
- Concernant les projets 'Air', CHF 40'000. Le montant prévu comprend une possible dépense en lien avec le financement de travaux de remise en état de toitures endommagées par les tourbillons de sillage (financement de travaux qui pourraient glisser sur 2022 et d'un éventuel mandat d'évaluation de la situation en la matière).
- Les dépenses de fonctionnement du service liées aux activités dans les domaines de la lutte contre le bruit et de la protection de l'air sont prévues de manière forfaitaire et ajustées pour partie en fin d'année en application de clés de répartitions appliquées en fin d'exercice, basée sur les dépenses en la matière effectivement consenties et réparties durant l'année écoulée.

M. Mounier mentionne plusieurs dépenses hors fonds environnement, pour des mandats de tiers dans des domaines autres que la gestion du bruit et de l'air et du climat. Il rappelle que le plan de mobilité d'entreprise et la mesures en faveur de l'usage des TC par les passagers font l'objet d'un financement distinct. Genève Aéroport exploite notamment un réseau de navettes au profit des employés du site tôt le matin et tard le soir. Depuis décembre 2018, ce réseau est ouvert aux passagers aériens (Aérobis). Un nouvel appel d'offre concernant les Aérobis est en cours.

Par ailleurs, il indique que la distribution de billets UNIRESO aux passagers aériens dans la zone de récupération des bagages, financés par Genève Aéroport, sera suspendue en 2022 pour des raisons économiques et en raison de la difficulté à trouver un accord entre partenaires. Genève Aéroport profitera de ce temps pour renégocier avec UNIRESO un accord durable. Lorsque cette borne avait été installée, cela a permis a multiplié les usagers des TP et généré des recettes additionnelles. M. Schneider souhaite trouver un système de financement équilibré, en évitant notamment un financement de billets « à double » dès lors que les passagers arrivant pourraient télécharger le billet financé par Genève Tourisme à disposition des passagers résidents dans un hôtel du canton.

M. Rosset a entendu parlé d'un projet avec un financement d'un fonds européen, il demande ce qu'il en est. M. Mounier répond que par le passé GA s'était intéressé à un projet avec un financement européen (programme Interreg). Le projet ne s'est pas concrétisé en raison d'un certain nombre de contraintes qui n'avaient pas pu être surmontées à l'époque.

M. Lambert revient sur les dépenses prévues en matière de protection de qualité de l'air et du climat, et demande quelle est la stratégie de l'aéroport pour répondre au plan climat annoncé, à savoir -60 % d'émissions de GES en 2030 et -90 % en 2050. M. Schneider indique que le projet Genilac auquel est associé GA va permettre la mise hors service et le démantèlement de la chaufferie actuelle aux mazout d'ici 2030, réduisant ainsi de 70 % les émissions de CO2 de Genève Aéroport dans son domaine de maîtrise (scope 1 et 2). La poursuite du renouvellement de la flotte de véhicules sur le tarmac au profit de véhicules électriques y contribuera également.

L'aéroport estime pouvoir atteindre la neutralité carbone (zero net carbon) d'ici 2035 ou 2040, étant rappelé qu'à ce jour GA compense ses émissions annuelles par l'achat de certificats carbone.

M. Rosset indique qu'il y a une fiche climat dans le plan climat cantonal qui porte sur les émissions de l'aéroport, M. Schneider précise que cette fiche porte sur une réduction des émissions du trafic aérien (scope 3). Avec les programmes de compensation de leurs émissions par les compagnies aériennes, l'objectif est déjà atteint. EasyJet, qui opère 37% des mouvements du trafic de ligne, compense ses émissions depuis deux ans, ce qui réduit d'autant les émissions comptabilisées pour les vols au départ de Genève considérés dans le PCC.

M. Mounier résume les deux volets pour arriver aux objectifs mentionnés dans le plan climat cantonal, soit :

- les mesures de Genève Aéroport pour réduire à zéro les émissions sous son contrôle (scope 1 et 2) entre 2035 et 2040 ;
- des mesures incitatives mises en place par Genève Aéroport pour inciter les compagnies aériennes à améliorer le bilan de leurs propres émissions de CO₂, par la compensation dans un premier temps et/ou par d'autres mesures à l'avenir, notamment l'utilisation de kérosène durable (Sustainable Aviation Fuel, SAF).

S'agissant du réseau de mesurage de la qualité de l'air, M. Chiaradonna observe que Genève ne faisant pas partie du réseau national d'observation des Polluants atmosphériques (NABEL). Il y a 16 sites en Suisse qui sont répertoriés. Ne serait-il pas intéressant que Genève Aéroport intègre ce réseau. Par ailleurs, il demande si GA mesure les PM_{2.5}. M. Royer répond que Genève s'est porté candidat pour intégrer le réseau NABEL, mais la Confédération n'a pas estimé nécessaire, en expliquant qu'il y a assez de points représentatifs pour évaluer l'évolution de la qualité de l'air en milieu urbain. Cela étant, Genève exploite ses propres stations de mesures. Pour répondre au deuxième point, M. Royer indique qu'il y a une valeur limite dans l'ordonnance sur la protection de l'air pour les PM_{2,5} (valeur moyenne annuelle). Depuis 2019, Genève mesure dans toutes les stations du réseau cantonal les PM_{2,5}, et ces valeurs sont répertoriées depuis deux ans dans les rapports annuels. Genève Aéroport mesure et publie aussi cette valeur depuis 2019.

M. Chiaradonna propose que la CCLNTA apporte son soutien au canton pour intercéder auprès de la Confédération afin d'ajouter un point de mesure en zone suburbaine en Suisse occidentale, à l'aéroport (il y a deux points de mesure en zone suburbaines en suisse orientale). M. Royer indique que le canton est confiant en son réseau de ses six stations, qu'il a de manière régulière des comparaisons des résultats entre les cantons et la Confédération et que les informations à disposition sont complètes. Depuis un an, une station mobile actuellement positionnée à Bellevue complète le dispositif pour des mesures sous les axes d'approche et de décollage de la piste de l'aéroport. Cette station a vocation à être positionnée dans d'autres communes riveraines de l'aéroport. Toutes ces stations ont un coût à l'achat et pour la maintenance. Dans ces conditions, il estime qu'il n'est pas opportun de relancer la Confédération, pour que Genève ou l'aéroport intègre le réseau NABEL.

S'agissant des projets 'bruit', M. Lambert suggère de lancer des nouveaux projets et prévoir un montant au budget en conséquence. Mme Grimond-Teste précise que cela ne dépend pas que

de Genève Aéroport, mais également d'autres ressources qui sont aussi chez les partenaires. M. Schneider rappelle que les employés de Genève Aéroport font du chômage partiel afin de bénéficier des indemnités en conséquence. Il a été nécessaire de ralentir les projets. En matière de lutte contre le bruit, la formalisation d'une stratégie bruit est en cours.

Dépenses dans le domaine de la lutte contre le bruit.

Mme Grimond-Teste présente les charges concernant les deux domaines suivants.

Programme d'insonorisation

Un montant suffisamment large (CHF 4,4 millions) est prévu au budget annuel pour permettre l'avancement du programme d'insonorisation tout au long de l'année sans entrave financière. Le montant des dépenses est estimé sur la base des travaux et des remboursements que Genève Aéroport anticipe de pouvoir réaliser en 2022, sachant que les années précédentes ayant été très compliquées pour rendre visite aux propriétaires ce dû au COVID, à la faillite d'entreprises et au manque de matières premières.

Mme Grimond-Teste précise que dans la zone 1, le montant des dépenses prévues en 2022 concerne des villas. En zone 2, le montant des dépenses prévues en 2022 est pour une partie significative liée à l'avancement d'un dossier important (barres d'immeubles avec une vingtaine de logements). En zone 3, le montant résulte de l'addition d'un grand nombre de dossiers de moindre ampleur (deux immeubles avec une douzaine de logements). En zone 4, le montant prévu au budget est lié à l'insonorisation de deux immeubles avec plusieurs entrées : en 2021, les façades côté chambres ont été remboursées, en 2022 les travaux d'insonorisation des façades côté balcon seront effectués.

Il n'y a pas de montant prévu en zones 5, 6 et 7, le programme étant poursuivi à ce stade en priorité dans les zones prioritaires 0 à 4. En zone 0, ce sont essentiellement des villas à terminer de propriétaires refusant les travaux sous l'ancien concept.

Une somme est aussi prévue pour la partie administration (outils et autres pour les techniciens).

M. Rosset demande de rappeler comment ont été définies les zones et pourquoi les zones NNI apparaissent encore ? M. Mounier répond que l'OFAC et l'OFEV avaient demandé lors du renouvellement du concept en 2013 de définir les zones en fonction de l'exposition au bruit initial et actuel, d'où la définition des zones en conséquence. Les zones NNI apparaissent, car à l'intérieur de ces zones il y avait une obligation d'insonoriser dès la publication des zones NNI en 1979, tandis qu'à l'extérieur des zones NNI l'obligation d'insonoriser date de 2001.

M. Cornuz demande si un plan identifiant ces zones a été rendu public et quels secteurs sont traités en priorité, au sud ou au nord de l'aéroport ? Mme Grimond-Teste répond que le concept se trouve sur le site internet de Genève Aéroport². Concernant les secteurs traités en priorité, elle indique que les techniciens sont affectés à une ou plusieurs communes dans les zones 0 à 4. Les communes sont traitées en parallèle, qu'elles soient du côté nord ou du côté sud de l'aéroport. Outre la situation du bâtiment dans une zone ou l'autre, il y a des conditions d'éligibilité que

² <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Developpement-durable/Gestion-du-bruit> > TELECHARGEMENTS

vérifient les techniciens en préparation de et pendant l'entretien initial avec les propriétaires concernés.

M. Lambert demande à disposer d'une représentation de l'avancement des travaux, ceci afin d'avoir une idée de l'ampleur de la tâche restante et des moyens à apporter pour finaliser le programme d'insonorisation. Mme Grimond-Teste propose de présenter un bilan faisant état des logements traités et à traiter par commune et par année lors d'une prochaine séance.

M. Rosset fait remarquer qu'un bilan des insonorisations s'arrêtant à 2015 a été publié sur le site internet de Genève Aéroport³ et qu'il serait approprié de renouveler l'exercice à fin 2020. M. Schneider précise que c'est un bilan de la période écoulée qui a été réalisé à l'occasion du renouvellement du concept en 2017. Cela étant, il est d'accord qu'un tableau de bord soit présenté qui ferait état de l'avancement depuis lors.

M. Rosset demande s'il est possible de renseigner le site SITG les bâtiments insonorisés ? Mme Grimond-Teste répond que techniquement ce n'est encore pas réalisable mais que c'est le souhait également de Genève Aéroport. À cette fin, il convient que la base de données soit renseignée sur un certain nombre de points (travail en cours).

M. Rosset demande pourquoi l'insonorisation des bâtiments dans le périmètre n'est pas basé sur le futur bruit admissible à l'horizon 2022. Mme Grimond-Teste répond que le concept est nécessairement basé sur le cadastre en force de 2009. M. Schneider souligne que lorsque les nouvelles courbes seront adoptées, Genève Aéroport adaptera alors le concept en conséquence, s'agissant notamment de la durée de mise en œuvre et de son financement par la redevance bruit. À ce jour, le nouveau bruit admissible n'a pas encore été fixé dans une décision exécutoire. Le dossier est en main de l'OFAC pour décision.

M. Royer salue l'établissement du budget insonorisation 2022, avec un montant significatif. La priorisation des zones 0 à 4 correspond à l'esprit de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit. C'est un budget qui est conforme au cadre légal et aux attentes. Il précise que l'État de Genève soutient cette démarche et mentionne la collaboration entre les services de l'État et Genève Aéroport pour le traitement des cas d'insonorisation présentant des difficultés particulières.

Projets bruit

Mme Grimond-Teste présente les dépenses des projets bruit pour 2022.

S'agissant du calcul des courbes de bruit, elle indique qu'il n'y a pas de différence par rapport à l'année 2021, ces dépenses étant récurrentes (calcul et analyse des courbes de bruit). Concernant la partie mesurage du bruit (monitoring amortisseur et micros installés dans les communes, logiciel sur internet, hébergement maintenance calibration), là aussi le budget prévu est identique à celui de 2021. Pour les projets bruit, le montant prévu au budget est en lien avec des mandats nécessaires à la poursuite des travaux d'établissement d'une stratégie bruit et d'autres projets en lien notamment avec la représentation du bruit au sol. Le montant est un peu

³ <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Developpement-durable/Gestion-du-bruit> > TELECHARGEMENTS

moindre par rapport à 2021 du fait qu'une dépense consentie en 2021 pour l'établissement du calcul du bruit au sol dans le dossier PAP-MRE post PSIA n'est pas renouvelée en 2022.

M. Lambert demande si la stratégie bruit de Genève Aéroport sera un document cadre donnant lieu par la suite à un catalogue de mesures. Mme Grimond-Teste répond que l'idée dans un premier temps est de faire état des mesures d'ores et déjà prises par Genève Aéroport afin de respecter la courbe de bruit PSIA initiale. Ce document sera ensuite amené à évoluer afin de tendre vers la courbe cible 2030. C'est un projet transversal réalisé avec différents services de Genève Aéroport et ses partenaires (EDD, Opérations, direction commerciale et développement, Skyguide).

Concernant les projets bruit, M. Lambert demande la possibilité de financer l'étude de l'utilisation de matériaux non réverbérants dans les zones riveraines. M. Royer rappelle qu'une étude a été menée sur les réflexions du bruit dans le secteur de la façade sud de l'aéroport, avec des lignes directrices sur l'implantation et la forme appropriée des bâtiments. Sur la question des matériaux, c'est une étude qui pourrait être faite, avec des recommandations à l'attention des urbanistes. Il s'agit d'un sujet concernant l'aménagement du territoire et une telle étude est plutôt du ressort de l'État, qui pourrait éventuellement travailler en collaboration avec l'aéroport. M. Royer souligne qu'à l'instar de l'étude menée pour la façade sud de l'aéroport, l'idée est de formuler des recommandations à l'attention des urbanistes pour planifier les futurs quartiers qui sont exposés au bruit, de sorte à limiter la réverbération du bruit. Il précise que ces considérations n'ont pas d'encrage légale, à ce stade c'est de l'amélioration de confort acoustique. M. Lambert souhaiterait qu'un agenda soit planifié avec l'Etat et Genève Aéroport pour mener une telle étude. M. Schneider rappelle la situation financière délicate de Genève Aéroport et souligne l'opportunité de considérer d'emblée quel usage pourra être fait concrètement du résultat de l'étude.

Solde du fonds environnement

M. Mounier observe que le solde prévisionnel du fonds environnement à fin 2022 s'élèvera à CHF 11,7 millions, par rapport au solde à la fin de l'année un peu inférieur à 20 millions.

PREAVIS

Les membres de la commission préavisent favorablement le budget 2022 du fonds environnement à l'unanimité des membres participants, avec 17 votes favorables.

3. FATO hélicoptères (présentation)

Présentation

M. Hochstrasser présente un projet de réalisation d'une zone spécifique pour l'atterrissage et le décollage des hélicoptères. On parle de « FATO » (Final Approach & Take-Off). Il s'agit d'un projet de Genève Aéroport, qui représente une mise en conformité rendue nécessaire avec l'évolution de la réglementation. Une FATO est une zone délimitée et claire d'obstacles pour la phase finale d'atterrissage et la phase initiale du décollage. Concrètement, cette zone se matérialisera le long de l'ancienne piste gazon, avec un carré bétonné qui sera la zone d'atterrissage effective des hélicoptères.

Jusqu'à présent, les hélicoptères se rendaient directement en direction des positions hélicoptères (helipads) et décollaient depuis cet emplacement. La modification porte sur la portion de trajectoire finale / initiale dans le périmètre de l'installation aéroportuaire, décalée de quelques dizaines de mètres. Au lieu d'aller directement sur les positions hélicoptères, les hélicoptères feront une approche finale dans l'axe de l'ancienne piste gazon, se poseront virtuellement et ensuite ils « translateront » jusqu'aux positions de stationnement des hélicoptères qui restent les mêmes. Les trajectoires d'approche et de décollage des hélicoptères ne sont pas affectées par le projet pour le surplus. Ce nouvel élément de l'infrastructure aéroportuaire et la procédure opérationnelle qui y est associée clarifieront pour Skyguide la façon d'encadrer les approches et les départs hélicoptères. L'infrastructure répond à des normes internationales. Une FATO existe dans de nombreux aéroports. À Zurich, une FATO a été créée à côté de la piste 16.

Un dossier d'approbation de plans sera prochainement soumis à l'OFAC pour approbation. La mise en opération de la FATO est prévue en 2023, un peu retardée suite à une revue des priorités entre Genève Aéroport et Skyguide.

Discussion

M. Raphoz dit que les habitants de la commune de Ferney sont gênés par le survol des hélicoptères et que le projet de FATO va aggraver la situation. M. Hochstrasser répond que les procédures de vols n'étant pas modifiées avant la phase finale d'atterrissage, ni au-delà de la phase initiale de décollage, le projet n'aggraver pas la situation au-dessus des territoires adjacents. M. Raphoz est surpris de voir des procédures d'approche et de décollage de part et d'autres de la FATO. M. Hochstrasser indique que ces deux axes d'approche et de décollage existent déjà, telle que publiées dans les publications aéronautiques.

M. Raphoz indique que la partie française va se positionner contre le projet.

M. Cornuz demande comment va être aménagé la FATO, sur quelle longueur la piste gazon va être bétonnée. M. Hochstrasser répond que la zone herbeuse existe déjà et sera délimitée par des cônes, comme la piste gazon précédemment, avec au centre une zone d'atterrissage/décollage, marquée sur le terrain par carré en béton avec la lettre « H ».

4. Divers

Route KONIL

M. Mounier fait part aux membres du suivi du projet de fermeture de la route KONIL courte le soir. Il indique que depuis la discussion au sein de la CCLNTA, le projet a également été soumis pour préavis au comité de concertation sur les questions environnementales transfrontalières de l'aéroport de Genève (CCE). Majoritairement les membres de ce comité se sont exprimés en faveur de la même solution que celle préavisée majoritairement par la CCLNTA. Une discussion est agendée avec l'OFAC sur la suite à donner à ce dossier. L'intention de Genève Aéroport est de faire valider les préavis donnés par les deux instances consultatives par les autorités auxquelles chacune rapporte. A priori, une demande devra ensuite être adressée formellement à l'OFAC pour faire approuver le changement, assimilé à une modification du règlement d'exploitation.

Programme d'insonorisation

Mme Grimond-Teste fait état d'une séance avec le SABRA qui s'est tenue courant novembre. La séance avait pour objet de discuter avec le SABRA de l'appui que cette autorité pourrait apporter à Genève Aéroport dans la mise en œuvre du programme d'insonorisation, afin de permettre un traitement plus rapide des dossiers problématiques.

Deux points ont été identifiés par Genève Aéroport dans cette perspective. Premièrement, lors de la prise de contact de GA avec le propriétaire, le SABRA fournira une lettre d'accompagnement pour légitimer la démarche de Genève Aéroport en rappelant au propriétaire son obligation d'insonoriser son habitation, le financement de ces travaux étant pris en charge par Genève Aéroport selon les termes du concept. Deuxièmement, il est nécessaire que le SABRA intervienne dans certains cas dans lesquels il s'avère impossible de réaliser les travaux, notamment lorsque le propriétaire refuse de procéder à l'insonorisation de son bâtiment. Cas échéant, si le propriétaire se ravise et accepte de faire les travaux, le dossier reprendra son cours sous l'égide de Genève Aéroport. Une seconde séance avec le SABRA aura lieu pour finaliser les modalités de l'intervention du SABRA. Un échange avec la Confédération sera ensuite nécessaire.

M. Rosset demande si les propriétaires ayant déjà posé de nouveaux vitrages sont remboursés. Mme Grimond-Teste répond que les conditions du remboursement de travaux réalisés antérieurement par le propriétaire sont fixées dans le concept. Le remboursement dépend notamment de la performance acoustique des vitrages en place. Le technicien de Genève Aéroport contrôle si les exigences acoustiques sont respectées sur site et évalue le montant de participation en fonction des éléments éligibles.

Classification bruit

Pour mémoire, la classification des avions à réaction (avions de ligne et jet d'affaires) aux fins de la perception de la redevance bruit est publiée sur le site de Genève Aéroport⁴, ainsi que le site de l'OFAC. Les avions doivent faire l'objet de suffisamment de mesures afin d'être attribués à une classe de bruit déterminée. Ces mesures sont faites de manière centralisée, à l'aéroport de Zurich. Dans l'intervalle les avions sont considérés comme en classe V. Pour certains types d'avion, cette période intermédiaire peut durer longtemps, jusqu'à ce que suffisamment de données soient disponibles à Zurich. La liste a été mise à jour pour la dernière fois en septembre de cette année.

Genève Aéroport a reçu une demande d'un riverain à ce propos, qui a souhaité que l'information soit partagée avec les membres de la CCLNTA.

Groupe de travail SIMBA

M. Rosset demande quand se tiendra la prochaine séance du groupe de travail SIMBA. Mme Grimond-Teste proposera courant 2022 différentes dates aux membres inscrits à ce groupe de travail (doodle), afin de fixer la date d'une prochaine séance.

⁴ <https://www.gva.ch/fr/Downloads/Professionnels/Noise-Classification-Jet-Aircraft.pdf>

Séances 2022

Les dates des séances de l'année 2022 ont fait l'objet d'une brève discussion, au terme de laquelle les dates figurant ci-dessous ont été retenues.

La séance se termine à 19h00.

Dates des prochaines séances 2022

lundi 7 mars 2022 de 17h à 19h

lundi 20 juin 2022 de 17h à 19h

lundi 26 septembre 2022 de 17h à 19h

lundi 21 novembre 2022 à 17h à 19h

Le secrétariat de la commission