

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

**Procès-verbal de la 115^{ème} séance du lundi 31 mai 2021
Visioconférence de 17h à 19h**

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

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 1^{er} mars 2021
2. Genève Aéroport – Perspectives d'avenir (présentation)
3. Brèves environnementales
4. Divers

Préambule

Le Président souhaite la bienvenue à tous les membres. Il procède à l'exhortation d'usage du nouveau commissaire, en la personne de M. Plaut, en remplacement de M. Bohler, en rappelant que les membres de la commission sont soumis au secret de fonction et qu'ils ont l'obligation de se récuser en cas de conflit d'intérêts.

Il excuse MM. Hochstrasser, Raphoz, Serres Chatelain et Tiirakari.

Le Président indique qu'une présentation du projet de modification de la LAIG par Mme Chevret, prévue dans les brèves environnementales au point 3 de l'ordre du jour, sera abordée en début de séance, après l'approbation du procès-verbal, afin de permettre à Mme Chevret de s'absenter ensuite pour rejoindre une autre séance.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 1^{er} mars 2021

Le PV de la séance du 1^{er} mars 2021 est approuvé sans remarque et le Président remercie tous les membres pour leur relecture attentive.

Projet de modification de la LAIG

Mme Chevret expose le projet de la modification de la LAIG 12879 du 24 février 2021 soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Elle précise que plusieurs points essentiels vont changer :

La CCLNTA deviendra une commission officielle dépendante du Conseil d'Etat et rapportera directement au Conseil d'Etat.

Son président sera le magistrat en charge du département des tutelles de l'aéroport, ou un haut fonctionnaire désigné par lui en cas d'absence.

Sa composition sera modifiée afin de répondre à la demande d'une plus forte représentation des communes riveraines, le nombre de membres restant limité à 20 membres. Les représentants de l'Etat et de Genève Aéroport assisteront aux séances avec une voix consultative.

Le nom de la commission va changer pour se nommer « *Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire* », qui prend en considération un rôle élargi.

Discussion

Le Président observe que le grand changement de ce projet de loi c'est avant tout que la commission bascule dans le domaine du Conseil d'Etat, c'est l'expression de la volonté de la votation. Par ailleurs, la pondération des intérêts devient plus complexe, s'agissant en particulier des dossiers techniques et des cas dans lesquelles la marge de manœuvre de Genève Aéroport est fortement déterminée par les autorités de tutelle fédérales, avec lesquelles Genève Aéroport entretient un dialogue permanent.

M. Taschini, intervenant au nom des communes de la rive droite du lac, déplore vivement le changement de l'appellation de la commission. En effet, aujourd'hui la préoccupation de la population c'est principalement la lutte contre les nuisances du trafic aérien, vouloir « *débaptiser* » la commission serait mal vu par la population et n'était pas prévue dans le cadre de la proposition initiale du département qui a été mise en consultation. M. Taschini précise que cela sera signalé par les communes de la rive droite à la commission de l'économie.

M. Lambert, pour l'association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport, partage cet avis, il voit cela comme un risque que des discussions s'engagent sur l'évolution de la plateforme au sens large, et plus seulement les questions environnementales et les nuisances dues au trafic aérien, qui restent les préoccupations principales des communes.

M. Buschbeck rejoint les remarques de MM. Taschini et Lambert sur la disparition de la notion de nuisances. Il rappelle que la mission première de la commission était la lutte contre les nuisances et que les modifications ne sont pas assez ambitieuses au regard du mandat constitutionnel donné par le peuple par rapport à la gouvernance de l'aéroport. De son point de vue, la convention d'objectifs devrait être adoptée par le Grand conseil.

M. Rosset se demande quelles sont les intentions derrière le changement de la dénomination de la commission. Il indique que l'ARAG et la CARPE ont été entendus par la commission de l'économie.

Le Président pense aussi que le changement d'intitulé aura une incidence sur le travail de la commission.

M. Mottet observe que la notion de « lutte contre les nuisances » qui est une expression forte, convenait au rôle de la commission, contrairement à une commission qui s'intitulerait « pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire », qui laisse paraître un côté « développement économique » avec une orientation commerciale. Il considère que cela prête pour le moins à confusion.

Mme Chevret prend note des remarques exprimées. Elle rappelle que ce projet a été élaboré au terme d'une large consultation, au cours de laquelle la volonté a été exprimée de voir le rôle de la

commission élargi. Elle précise que ce n'est pas la vision du Conseil d'État que d'atténuer le rôle de la commission en matière de nuisances dues au trafic aérien.

2. Genève Aéroport – Perspectives d'avenir (présentation)

Présentation

M. Schneider indique qu'il a été invité par l'association transfrontalière des communes riveraines (ATCR) à présenter les perspectives d'avenir de l'aéroport suite à la crise Covid, s'agissant en particulier des questions liées au bruit du trafic aérien et aux émissions de CO₂. Il expose aux membres de la commission la présentation faite à cette occasion, en s'excusant pour ceux qui aurait déjà assisté à cette présentation.

Portrait de Genève Aéroport

M. Schneider rappelle que Genève Aéroport est un des trois aéroports nationaux, avec un secteur français, qui contribue aux bonnes relations entre les deux pays et des attentes spécifiques également côté français.

Genève Aéroport est un établissement public autonome avec une concession fédérale d'une durée de 50 ans (2001-2051). Le propriétaire est la République et canton de Genève, la moitié du bénéfice reversé à l'État. Depuis 1994, CHF 591 millions ont été versés à ce titre.

L'aviation d'affaires est très présente, Genève Aéroport étant le deuxième aéroport européen dans ce secteur. Cette aviation est très importante pour l'économie et pour la Genève Internationale.

Le bassin de chalandise s'étend bien au-delà de Genève sur la France et partiellement l'Italie. Ce bassin compte environ 6.5 millions d'habitants.

Plus de 200 entreprises ont des activités liées à l'aéroport, avec 11'000 emplois (dont 1'000 à Genève Aéroport). Globalement plus de 33'600 emplois sont liés à l'activité du site. D'après une étude effectuée par un institut d'analyse économique en 2017, l'activité aéroportuaire apporte une contribution de CHF 4,1 milliards de valeur ajoutée par année pour la région franco-suisse.

Genève Aéroport assure une connectivité pour la région qui est très importante, avec un accès à 50 % des centres économiques en Europe en une journée aller-retour. Selon une enquête de la CCIG, 67 % des entreprises genevoises jugent l'aéroport de Genève important pour leurs affaires. Genève Aéroport est aussi un acteur essentiel de la Genève Internationale avec 5'000 arrivées protocolaires par an (avant la crise). Beaucoup de personnes concernées arrivent sur des vols de ligne, avec un traitement spécial.

La priorité à ce jour est de limiter l'impact de la crise qui frappe durement l'économie du transport aérien et Genève Aéroport en particulier. En même temps il s'agit de préparer la reprise après la crise. Toutefois, Genève Aéroport veut atteindre son engagement pour la durabilité. Des mesures

incitatives sont élaborées ce à l'usage d'avions de nouvelle génération moins bruyants et moins polluants. À cet égard, un volet important a été ajouté dans le cadre des dernières négociations des redevances aéroportuaires, en favorisant les compagnies venant avec des avions moins bruyants ou qui ont un taux de remplissage très élevé. À ce titre, Genève Aéroport se réjouit de la mise en service cette année par easyJet de trois avions de nouvelle génération (neo) dans sa flotte à Genève Aéroport.

L'objectif maintenant est de renforcer la connectivité intercontinentale et maintenir la bonne connectivité européenne.

L'ambition est également d'offrir une expérience de qualité aux passagers. À cette fin, il s'agit de maintenir et mettre à jour l'infrastructure aéroportuaire, en adéquation avec la demande de la zone de chalandise. Une partie de cette infrastructure date des années 60.

Genève aéroport tend également à maintenir et augmenter ses recettes commerciales pour assurer une pérennité économique de l'Établissement. Genève Aéroport ne bénéficie d'aucune aide directe de l'État, l'endettement ayant été fait à travers des emprunts. Actuellement en discussion avec l'État de Genève, il s'agit d'une ligne de crédit de CHF 200 millions en cas d'évolution défavorable du trafic aérien, en deçà des prévisions pour la reprise.

Situation actuelle

M. Schneider indique que le début d'année 2021 avait bien démarré, avant de voir arriver le variant anglais qui a fait chuter le trafic en avril. Depuis lors, la croissance a évolué pour atteindre en mai 17.5 % (comparé au niveau pré-Covid 2019), avec une croissance supplémentaire chaque semaine, ce qui laisse augurer d'une reprise.

Cadre PSIA

M. Schneider rappelle que le PSIA est conçu autour de deux courbes de bruit, ce que le Conseil fédéral considère comme une approche innovante : une courbe de bruit à moyen terme prévue pour stabiliser le bruit, et une seconde courbe de bruit à long terme pour donner une cible pour la réduction du bruit à atteindre à l'horizon 2030. Dans cette perspective, M. Schneider met en lumière la déconnexion entre l'évolution du nombre de passagers et de mouvements. Le nombre de passagers par mouvement augmente chaque année (réduction du nombre de mouvements nécessaires pour le nombre de passagers traités).

Projection du nombre de passagers suite à la crise sanitaire

Genève Aéroport a établi trois scénarios de reprise. Dans le scénario le plus faible, 21,5 millions de passagers sont anticipés en 2040 (contre 28 millions prévus pour 2040 avant la crise). Dans le scénario le plus haut, l'estimation est de 24,9 millions de passagers. À la sortie de la crise, la croissance pourrait ainsi être de 1% par année.

En termes de mouvement, le scénario bas prévoit moins de mouvements que la situation avant crise. Dans le scénario le plus haut, 225'000 mouvements sont prévus.

Ces chiffres prévisionnels sont en-deçà de ceux projetés avant la crise, en particulier dans le cours du processus de coordination PSIA, étant rappelé que les prévisions de trafic sur lesquelles les parties se sont accordées dans ce cadre ne constituent pas des objectifs. Le nombre de mouvements est l'un des paramètres, parmi d'autres, qui détermine au final l'étendue des courbes de bruit.

Répartition par classe de bruit

L'amélioration de la flotte est une mesure importante de réduction du bruit. A ce jour, 88,78 % des avions sont parmi les plus silencieux (classes de bruit 4 et 5), soit une hausse de 36,6 % par rapport à 2018. Cela a permis de réduire depuis 2017 l'impact bruit du trafic aérien, en particulier s'agissant des décollages après 22h, qui occasionnent une gêne le soir. En 2019, les mouvements nocturnes ont baissé de 5,2 % par rapport à 2018, avec une diminution des décollages de 15,5 %.

Cette évolution a permis en 2019 (avant crise), une réduction du nombre d'habitants exposés à des valeurs limites supérieures aux valeurs limites d'immissions de 20'135 habitants par rapport à 22'726 en 2018.

Émissions de CO₂ de la plateforme

A ce jour, Genève Aéroport compense toutes les émissions liées à l'activité aéroportuaire. L'étape d'après consiste à réduire les émissions de CO₂ dans l'absolu jusqu'à parvenir au « net zéro carbone » à un horizon de temps estimé à ce jour, pour Genève Aéroport, à 2035, à savoir avant l'horizon de temps annoncé par l'industrie, qui est 2050.

Les moyens suivants permettront d'atteindre cet objectif : l'abandon des énergies fossiles d'ici 2025-30 pour le chauffage et le refroidissement des bâtiments (projet GENILAC), la mobilité du tarmac, en remplaçant les engins par des véhicules électriques/hybrides, l'efficacité énergétique et les nouvelles infrastructures neutre en CO₂ ou à émissions négatives, les mesures d'incitation des passagers et collaborateurs à opter pour des moyens de déplacement plus durables. Selon un accord avec les SIG, la production solaire sur le site va être accrue (65'000 m² de panneaux solaires).

Émissions CO₂ du trafic aérien

Eu égard aux émissions du trafic aérien au départ de Genève Aéroport en 2019, de l'ordre de 1,4 millions de tonnes de CO₂, en compensant ses vols, easyJet a compensé 679'237 t CO₂. En considération la réduction des émissions du trafic aérien attendue dans le plan climat cantonal d'ici 2030, à savoir 60% des émissions multiplié par la proportion de passagers genevois (bilan cantonal) de 22%, la réduction attendue est de 168'000 t CO₂ (mesures de compensation comprises). À ce jour déjà, les émissions de CO₂ compensées (par easyJet) à Genève dépassent les ambitions du plan climat cantonal.

Afin de tracer le chemin de la mise en œuvre de réduction des émissions CO₂, une étude a été menée par le centre de recherche « Aviation Research Center Switzerland » (ARCS). Un groupe de travail a accompagné cette étude, avec des représentants de SWISS, des aéroports nationaux

de Zürich, Genève et Basel, de l'association de l'aviation d'affaires Suisse, de l'OFEV et l'OFAC, de même que l'ETHZ et la Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). L'objectif était de définir par quels moyens l'aviation suisse peut s'aligner avec les objectifs de la stratégie climat long-terme du Conseil fédéral (2050), et de ce fait répondre aux attentes de réduction des émissions des gaz à effet de serre.

Des mesures sont envisagées selon quatre axes :

- Un développement du marché et de l'utilisation de kérosène durable qui serait dans un premier temps du bio kérosène, et remplacé par des carburants de synthèse ;
- Un encouragement à l'utilisation d'avions de dernière génération, puis par la suite d'avions avec un nouveau type de motorisation ;
- Des mesures opérationnelles au sol et au vol de réduction des émissions ;
- La compensation à court et moyen terme, ainsi que l'aboutissement à terme des initiatives pour des infrastructures à émissions négatives pour le solde incompressible des émissions de CO₂.

M. Schneider présente pour finir une petite analyse du potentiel de transfert modale de l'avion au train, en indiquant l'opportunité que le meilleur moyen de transport soit utilisé pour chaque destination proche ou lointaine. L'analyse est basée sur les capacités de transport par rail actuelle. La mise en service de nouveaux trains à grande vitesse, par exemple, nécessitera des investissements et occasionnera des émissions de CO₂ qu'il conviendra de prendre en compte, cas échéant.

Conclusion

M. Schneider conclut en soulignant que Genève aéroport a déjà bien œuvré pour réduire l'impact bruit ces dernières années et que le travail sur l'impact CO₂ est bien engagé. L'accent est mis sur l'importance de l'engagement continu de Genève Aéroport pour le développement durable, ce en trouvant un équilibre durable entre la limitation des impacts sur l'environnement et le maintien de la desserte aérienne de Genève au profit des voyageurs, de l'économie et de la Genève Internationale.

Il souligne que ce n'est pas le nombre de vols qui est un problème mais les nuisances occasionnées. C'est ainsi que l'objectif défini dans le PSIA est la stabilisation, puis la réduction de la courbe de bruit. M. Schneider est conscient que le chemin peut paraître long, mais l'équation à maintenir l'équilibre entre les trois piliers du développement durable, économique, sociétal et environnemental, c'est ainsi que la mission de Genève Aéroport est formulée dans la LAIG.

Discussion

M. Mottet souhaite des précisions sur les émissions CO₂ du trafic aérien au départ de Genève, à savoir la compensation de la compagnie easyJet, pour l'année 2019 ? M. Schneider répond que les émissions totales sont assez stables depuis plusieurs années, en dessous de 1,4 million de tonnes de CO₂, comme cela apparaît sur le graphique présenté.

S'agissant du transfert modal de l'avion au train, M. Mottet demande si l'analyse a été faite partant du postulat que les gens continueraient à se déplacer comme jusqu'à présent ? Et si, dans le cas contraire, les entreprises réduisant leurs déplacements professionnels en vertu d'engagements de type sociétaux, est-ce que Genève Aéroport en a tenu compte et les perspectives envisagées ? M. Schneider répond que l'analyse à court terme (reprise post crise), par rapport à la situation pré-Covid 2019, a été considérée. À plus long terme, la projection du trafic est basée sur plusieurs paramètres, dont les changements comportementaux (prix billet, évolution de la flotte, PIB, changements comportementaux). Par ailleurs, une enquête réalisée auprès des organisations internationales, les grandes entreprises et des agences de voyages, montrent un certain affaiblissement de la demande au sortir de la crise, notamment pour des raisons économiques. Cela étant, selon les premiers retours des compagnies aériennes, la demande pour l'été à venir se profile comme importante. Le Président observe que les trois scénarios de trafic présentés reflètent la préoccupation exprimée par M. Mottet.

M. Mottet dit que les gens sont gênés par les avions du soir et du matin. Au-delà de la diminution des mouvements nocturnes relatées, il demande si d'autres mesures, restrictions, sont prévues ? M. Schneider répond que Genève Aéroport limite la capacité après 22h. Les mesures mises en œuvre pour les mouvements nocturnes d'avère bénéfique et l'idée est de les poursuivre. La réduction du bruit inscrite dans la fiche PSIA reste la cible.

M. Taschini dit que sans l'aéroport le rayonnement de Genève ne serait pas ce qu'il est. Il remercie la direction de l'aéroport pour les mesures de réduction des nuisances prises. Cela étant, il estime que le terme « avions les plus silencieux » est trompeur et estimerait le terme « avions les moins bruyants » plus approprié. Par ailleurs, il demande si Genève aéroport envisage de percevoir une redevance sur le bruit concernant des vols opérés le matin entre 6h et 7h, tout comme l'aéroport de Zurich, d'après un article qu'il aurait lu.

Une redevance est effectivement perçue à Zurich pour les vols entre 6h et 7h le matin. M. Schneider indique que les négociations sont menées séparément sur chaque aéroport, avec une issue différente en fonction des circonstances locale. À Genève (à Zurich aussi) une redevance additionnelle pour les décollages après 22h est en vigueur, plus élevée pour les avions les plus bruyants. Aussi, un système d'incitation commercial est mis en place qui favorise les compagnies qui mettent en service des avions de nouvelle génération moins bruyants. Concrètement, ces mesures ont accompagné la décision d'easyJet de mettre en service à Genève trois avions « néo ». M. Schneider précise que la fixation des redevances est strictement règlementée au niveau national et même européen. Le montant des redevances doit être dans une relation de causalité avec les coûts. C'est la raison pour laquelle GA a ajouté un système d'incitation (précité) avec un mécanisme de rétrocessions aux compagnies qui font un effort particulier en la matière (mettre en service des avions moins bruyants).

M. Taschini revient sur l'information donnée par le Conseil d'Etat concernant la stratégie bruit 2030, qui a identifié la lutte contre le bruit des avions comme une priorité. Il demande quel impact aura cette stratégie pour Genève Aéroport ? M. Schneider répond que la stratégie du canton reflète pour une grande partie l'engagement de Genève aéroport pris aux termes de la fiche PSIA

et sa mise en œuvre. M. Royer confirme que le volet aéroport de la stratégie bruit vise à entériner au niveau cantonal les engagements pris à travers le PSIA.

M. Taschini profite de l'intervention de M. Royer pour le remercier de l'installation d'une station de mesure de la qualité de l'air sur la commune de Bellevue.

M. Rosset pense que l'application des systèmes de quotas après 22h est dissuasive s'agissant des décollages après 22h. Il comprend bien que sa mise en œuvre dépend de l'approbation par l'OFAC de la demande de modification du règlement de l'exploitation soumise par l'aéroport. M. Schneider explique que sa mise en œuvre n'est pas simple compte tenu du caractère novateur de la mesure dans un contexte réglementaire stricte.

M. Lambert demande s'il y a des scénarios sur le prix des avions de nouvelle génération à l'horizon 2040 ? M. Schneider pense que les avions ne coûteront pas moins chers. M. Thévenaz est aussi de cet avis. En sachant qu'un nouvel avion de type A320 NEO coûte env. CHF 100 millions, le renouvellement d'une flotte ne peut se faire aussi rapidement que certains le souhaiteraient. Le coût de l'investissement peut être dissuasif, même si les avions de nouvelle génération ont des coûts opérationnels plus intéressants (un A320 NEO consomme environ 15% de moins de carburant qu'un A320 CEO). Les carburants durables coûtent aujourd'hui quatre à cinq fois plus chers que le carburant fossile car aucune filière industrielle n'existe pour ces nouveaux carburants. De même, la production durable d'hydrogène (autre carburant envisagé pour les avions de nouvelle génération) n'est pas disponible à ce jour. Des milliards doivent être investis dans la recherche avant que ces produits puissent être disponibles sur le marché à des prix concurrentiels. C'est tout l'enjeu des prochaines années si nous souhaitons atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

M. Chiaradonna demande si la part des compensations d'easyJet est faite localement, à tout le moins en Europe ? M. Thévenaz répond que la qualité d'un projet est le point le plus important à vérifier et des organismes spécialisés se chargent de ce contrôle. Mais il faut également que chaque franc investi offre le meilleur rendement en termes de réduction de CO₂. Si les projets les plus efficaces se trouvent aujourd'hui hors d'Europe, il est parfaitement légitime de les privilégier. M. Schneider ajoute que la qualité des projets est essentielle et qu'il y a peu de projets locaux. Il faut réfléchir « global » pour ne pas déplacer le problème d'un coin vers l'autre. Et la compensation fait du sens à court terme et moyen terme, mais ce n'est pas une réponse durable au déficit climatique.

M. Buschbeck demande s'il y a une raison pour que le résultat de l'étude menée par le centre de recherche « Aviation Research Center Switzerland » (ARCS) soit publié quelques jours avant la votation de la loi sur le CO₂. M. Schneider dit que ce n'est pas du tout le cas. C'est le fruit d'un travail de longue haleine sur plus d'une année et il est aussi important que Genève aéroport et l'aviation Suisse en tant qu'industrie montrent qu'ils sont bien alignés avec les objectifs du Conseil fédéral à long terme, sans rapport avec la votation à venir.

S'agissant de la votation à venir, M. Thévenaz se réfère à la page 60 de la brochure explicative du Conseil fédéral et observe qu'il n'y a aucune garantie qu'une partie du fonds climat soit redistribuée au développement et à la recherche pour décarboner le transport aérien. Et cela, malgré l'introduction d'une taxe spécifique sur les billets d'avion. Or, c'est pourtant bien grâce aux développements de nouvelles technologies que l'aviation atteindra sa neutralité carbone. Si une taxe sur les billets d'avion doit être introduite, alors il semble légitime que les fonds récoltés par ce biais bénéficient en priorité à ce secteur.

Brèves environnementales

M. Mounier présente les brèves environnementales.

Évolution du trafic

M. Mounier partage des informations sur l'évolution de trafic à fin avril comparé à l'année 2019, i.e. la situation pré-Covid (plus parlant que la comparaison avec l'année 2020). En terme de passagers, le recul est de -90%, avec une petite amélioration le mois de mai. En terme de mouvements, le trafic est en recul de -70% et les mouvements nocturnes en diminution de - 80%.

Composition des sous-commissions

M. Mounier présente les différentes sous-commissions et groupe de travail et communique un point de situation concernant l'état des travaux de ces sous-commissions :

- *SC SME (système management environnemental)*, la dernière séance a eu lieu le 24 septembre 2019. Les sujets abordés étant la politique environnementale et énergétique (fusionné), la certification ISO14001, la priorisation des enjeux (matrice de matérialité), la récupération de liquides avant le passage au contrôle de sûreté et les fontaines à eaux. Une séance suivante était prévue au printemps 2020, qui n'a pas eu lieu en raison de la crise sanitaire entre autres.
- *SC CO₂*, la dernière séance a eu lieu le 23 janvier 2020, la sous-commission poursuit ses travaux centrés sur les mesures de limitation des émissions de l'activité aéroportuaire. Au vu des travaux menés et des parties-prenantes impliquées, les membres de la sous-commission pensent que celle-ci n'est pas le lieu adéquat pour discuter des mesures pouvant limiter les émissions de GES du trafic aérien. Il serait souhaitable de créer une commission ad hoc, incluant des représentants des compagnies, de l'OFAC, du canton et des CFF.
- *SCT (Trajectoires)*, le sujet de la dernière séance du 18 mai 2020 était l'étude de la fermeture de la route KONIL courte le soir, discuté depuis lors en CCLNTA le 1^{er} mars 2021 et soumis au comité de concertation environnemental (CCE). La prochaine séance de la SCT est prévue en septembre 2021.

- *GT SIMBA* (système de surveillance et de mesure du bruit de l'aéroport, anciennement MIABA), la dernière séance a eu lieu le 14 novembre 2018, où il a été discuté du réseau de mesure plus exactement de la position du futur NMT à Satigny et la position du futur NMT à Ferney, tous deux validés par le Groupe de travail ; une discussion concernant la plateforme internet sur les améliorations a également eu lieu.

M. Cornuz serait intéressé à participer à la commission ad hoc qui serait créée pour discuter des mesures limitant des émissions GES du trafic aérien. Le Président et M. Mounier répondent qu'à l'heure actuelle la création de cette commission, qui n'est pas du ressort de Genève Aéroport, n'a pas encore été décidée. M. Rosset avait compris que cette sous-commission avait terminé ses travaux et renvoyé toutes ses réflexions à la CCLNTA. M. Mounier répond que cette sous-commission va poursuivre ses travaux en se concentrant sur les mesures de limitation des émissions à l'échelle de l'aéroport, au niveau des véhicules sur la plateforme, énergie-électricité, chauffage, là où l'aéroport a des moyens d'action.

M. Lambert observe que le nombre de participants de la sous-commission trajectoires est très conséquent en comparaison avec les autres sous-commissions et que les communes sont peu représentées. M. Mounier rappelle la volonté politique que des représentants externes rejoignent cette sous-commission. Il y a des communes représentées.

M. Royer demande à ce qu'une planification des séances des différentes sous-commissions à venir soit communiquée à la CCLNTA.

Le Président propose aux personnes intéressées à rejoindre une ou/et l'autre des sous-commissions de s'annoncer d'ici 10 jours au secrétariat de la CCLNTA. Il précise qu'il est plus opportun si celles-ci se composent de six ou sept membres au plus (exception faite de la SCT). Le Président prend note du souhait de M. Buschbeck, qui se propose pour le groupe de travail SIMBA.

PAP-MRE « Sortie rapide par piste 04 et mesures opérationnelles »

M. Mounier présente l'état d'avancement de la procédure post-PSIA initiée en septembre 2019. Il rappelle que l'enquête publique, ainsi que la consultation des cantons et des offices fédéraux ont eu lieu en automne 2019 / début 2020. Genève aéroport a récemment communiqué sa réponse aux oppositions et prises de position. Cette réponse a été transmise dans un premier temps par l'OFAC à l'OFEV pour sa détermination, avec un délai à mi-juin. L'OFAC déterminera ensuite la suite de la procédure.

Dégâts occasionnés par les tourbillons de sillage

M. Mounier revient sur le cas survenu en octobre 2019 à Bellevue en relatant les faits. Genève Aéroport a pris en charge les dégâts (parasol abîmé, remplacement de plaques d'Eternit d'un abri

qui jouxte la villa), puis supporté le coût de la fixation des tuiles sur la toiture, à bien plaisir, sans reconnaissance de responsabilité.

Depuis, le propriétaire allègue qu'une rupture des soudures de la bavette en cuivre servant de raccordement entre les panneaux solaires et la couverture en tuiles a eu lieu suite à l'intervention de l'entreprise sur le toit. Aux dires de l'expert, cette rupture est due à l'effet de la dilatation du cuivre faute de joint de dilatation au niveau de la soudure et la défectuosité était préexistante à l'intervention de l'entreprise.

Afin de trouver une issue amiable au litige, Genève Aéroport est disposé à verser au propriétaire un dédommagement final pour solde de tout compte (montant des travaux de remise en état de la toiture à l'identique). Cette offre à bien plaisir, faite en octobre 2020, a été réitérée récemment.

Plus généralement, s'agissant de l'étude du périmètre à risque et des responsabilités en la matière, M. Mounier informe les membres que les avis de droit seront présentés lors de la prochaine séance de la CCLNTA. Dans l'intervalle, Genève Aéroport poursuit à bien plaisir ses interventions sur demande en cas de dommage avéré. Pour information, aucune demande n'ayant eu lieu depuis lors.

M. Rosset considère de manière plus globale qu'il est urgent d'avancer sur l'étude du périmètre à risque et des responsabilités juridiques, ce afin de traiter en conséquence les nouveaux cas qui pourraient survenir. Cela étant, M. Rosset revient sur le cas du propriétaire à Bellevue qui avait un toit étanche avant le litige et non plus à ce jour. Il suggère que les parties passent une convention qui satisfasse à tous. Il ajoute être allé sur le terrain lors d'un jour clair et sans vent et a constaté les effets de ces tourbillons de sillage lors du passage d'un avion (oscillation de sapins).

M. Taschini concède que Genève Aéroport pourrait ne pas encourir de responsabilité juridiquement, mais trouve que cette position n'est pas défendable au niveau politique, il faudrait changer les lois, il dit que les élus vont œuvrer pour modifier cela. En revanche, il revient sur le litige du propriétaire de Bellevue qui a eu fait des investissements sur son toit il y a dix ans, et n'a pas eu de problème de fuite auparavant. À son avis, il y a un lien de causalité entre les dégâts occasionnés par les tourbillons de sillage et l'écoulement d'eau constaté. De manière générale, il déplore la lenteur de l'étude du périmètre à risque.

M. Schneider réitère les éléments développés par M. Mounier, et souligne que ce point a été pris très au sérieux par Genève Aéroport. Il entend bien les remarques, mais souligne que depuis l'incident, Genève Aéroport n'est manifestement pas resté inactif et a entrepris de nombreux travaux en dépit de la crise sanitaire et du chômage partiel d'une grande partie du personnel de Genève Aéroport : la prise en charge des dégâts, l'intervention d'une entreprise de réparation, également celle d'un expert, ainsi que la proposition de GA à bien plaisir réitérée à deux reprises, ainsi que les études menées en parallèle pour déterminer le périmètre à risque et les responsabilités juridiques. Une première action qu'il faudra vraisemblablement mettre en œuvre est de s'assurer avec le canton que les constructions qui seraient autorisées sous les axes d'approche, le revêtement du toit avec des tuiles dûment fixées à la charpente soit imposé.

Avancement du programme d'insonorisation

M. Mounier indique que pour cette année, Genève Aéroport a l'ambition de réaliser l'insonorisation de 124 logements répartis dans 35 villas individuelles et 6 immeubles, pour un montant de CHF 3 millions.

M. Lambert souhaite connaître la procédure de communication auprès de la commune de Versoix, s'agissant de l'insonorisation des bâtiments publics communaux. M. Mounier va contrôler ce point afin de répondre précisément à M. Lambert.

Plaintes bruit

M. Mounier partage les données des statistiques du nombre de plaintes reçues via l'outil mis en ligne. Il indique que l'année 2020 est en hausse par rapport aux autres, quand bien même il y a eu une baisse de trafic. Deux plaignants ont soumis 90 % des plaintes. En réponse à une question de M. Mottet, M. Mounier répond que les plaintes sont prises sous toutes les formes (outil en ligne, téléphone, e-mail, courrier).

M. Cornuz demande si ces statistiques sont communiquées à l'extérieur. Mounier répond que ces informations sont transmises pour information à la CCLNTA.

Décompte population courbe de bruit

Pour répondre à une question soulevée lors d'une séance précédente, M. Mounier explique pourquoi le décompte de la population à l'intérieur des courbes de bruit faite par le canton était différent du décompte communiqué par Genève Aéroport. Genève Aéroport considère la population par degré de sensibilité concerné, tandis que le canton a considéré l'ensemble de la population dans le périmètre de l'enveloppante DSII (sans considération pour l'attribution des degrés de sensibilité aux portions de territoire concernées). D'un commun accord avec le canton, il a été convenu à l'avenir de considérer la population par degré de sensibilité, ce qui est le plus proche de la réalité, ce que confirme M. Royer.

Gestion des déchets

M. Mounier communique des informations s'agissant de la gestion des déchets sur la plateforme aéroportuaire. Il y a une diminution de 60% des déchets générés par Genève en 2020 par rapport à 2019, liée à la situation.

Il indique que pour la gestion du papier et du carton, le contrat avec Papirec prend fin en août et à la suite d'un appel d'offre, le service sera assuré par Transvoirie dès le 1^{er} septembre 2021. Le nouveau contrat est conclu jusqu'au mois d'août 2023.

Concernant la gestion des déchets spéciaux à la déchetterie de Pré-Bois, une formation a été faite par Genève Aéroport aux entreprises utilisant la déchetterie, conformément à la réglementation applicable sur le transport des marchandises dangereuses, également applicable pour le transport à l'intérieur du site aéroportuaire (ADR/SDR). Les procédures de transport et de stockage ont été rédigées et partagées avec les partenaires.

Divers

Suite à une observation de M. Taschini, le PV du mois de septembre 2020 sera publié sur le site internet de Genève Aéroport prochainement.

La séance se termine à 19h00.

Prochaines séances

13 septembre 2021

29 novembre 2021

Le secrétariat de la commission