

RAPPORT ANNUEL

COMMISSION CONSULTATIVE POUR L'ACCOMPAGNEMENT DE L'EVOLUTION DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE (CCAEPa)

Rapporteur : Mathias BUSCHBECK

Composition de la commission : Serge DAL BUSCO -puis Nathalie FONTANET-, Mathias BUSCHBECK, Eric CORNUZ, Karen GUINAND, Dominique NOVELLE, Mylène SCHOPFER SANDOZ, Marie-Pierre BERTHIER, Daniel RAPHOZ, Vincent SCATTOLIN, Denis CHIARADONNA, Isabelle PASQUIER-EICHENBERGER, Jean-Daniel BORGEAUD, Alain ROSSET, Erik SIMONIN, Pascal HOCHSTRASSER, Adam RUDNY, Christopher SCHILLY, Laurent WULSER, Christophe KOBLE, Cédric LAMBERT

Ont assisté à la commission : André SCHNEIDER, Nathalie ROSSIER-ITEN, Sylvain FERRETTI, Philippe ROYER

Secrétariat : Emanuela DOSE SARFATIS, Shannon RIEDY, Léonie CHEVRET

C'est à la faveur de la révision de la loi sur l'aéroport (LAIG), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2022, qu'est née la CCAEPa. Cette révision faisait suite à l'adoption en votation populaire de l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » par 56,27% des voix le 24 novembre 2019. Le présent rapport est donc le premier de cette nouvelle commission officielle.

Depuis sa création, la commission s'est réunie à 6 reprises sous les présidences de Monsieur le Conseiller d'Etat Serge DAL BUSCO, le 10 octobre 2022, le 31 janvier 2023, le 27 mars 2023 et Madame la Conseillère d'Etat Nathalie FONTANET, le 9 octobre 2023, le 18 décembre 2023 et le 22 janvier 2024.

Lors de la séance du 22 janvier 2024, la dernière de la législature, la commission a procédé à une série de votes finaux sur les travaux des sous-commissions.

Vote sur le rapport final et les recommandations de la sous-commission "Bruit et autres émissions"

15 oui

2 non

1 abstention

Vote sur le rapport final et les recommandations de la sous-commission "Trajectoires"

16 oui

1 non

1 abstention

Les rapports finaux et les recommandations des sous-commissions sont annexés au présent rapport.

Annexes : ment.

Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire, sous-commission "bruit et autres émissions"

Rapport de la sous-commission et recommandations au Conseil d'Etat

La sous-commission bruit et autres émissions s'est réunie à sept reprises de février à décembre 2023 avec le mandat de réfléchir aux améliorations nécessaires pour lutter contre le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre (selon les buts visés aux articles 24 et 24A LAIG) et de formuler propositions au Conseil d'Etat. Les discussions ont porté avant tout sous la question des mesures incitatives existantes visant à réduire les nuisances sonores ainsi que de l'utilisation du fonds environnement.

La sous-commission propose au Conseil d'Etat 11 recommandations : huit ont été adoptées à l'unanimité et trois à la majorité simple, ces dernières sont indiquées par un astérisque*.

La liste des membres est indiquée à la fin de document.

1. Classes de bruit des avions et taxes

Constats

Les avions opérant à l'aéroport de Genève sont classés selon leur performance sonore (de la classe I pour les plus bruyants à la classe V pour les plus silencieux). En 2021, 70% des mouvements étaient opérés en classe IV, 22% en classe V et les 8% restant en classe II et III.

Taxe bruit : perçue sur les atterrissages, elle a été suspendue par Genève aéroport jusqu'à fin 2023. Une majoration s'applique selon la classe bruit de l'appareil selon un barème progressif.

Système de récompense : un rabais s'applique aux avions « best in class » sous la forme d'une réduction de 20% de la taxe d'atterrissage et de 40 centimes sur la taxe passager. Il s'agit des appareils plus silencieux, à savoir les classes IV pour les longs courriers et V pour les courts.

Un bonus est également crédité aux compagnies qui augmentent leur part d'avion de nouvelle génération.

Les départs sont, quant à eux, uniquement taxés après 22h selon un barème progressif, selon l'heure de départ et de la classe bruit. Les atterrissages après 22h ne sont pas taxés.

Pistes d'action

La sous-commission considère qu'il y a un fort potentiel de progression en matière d'usage d'avion court courrier de classe V.

Une comparaison avec Zürich montre que celui-ci applique un barème plus progressif que le modèle genevois, en tenant compte de l'heure de la journée aussi pour les atterrissages, tant le matin que le soir. Toute la tranche de 21h à 7h est surtaxée. Quant aux départs, ceux-ci sont taxés de 21h à 7h.

➔ Proposition au Conseil d'Etat de mesures prioritaires lors des négociations sur les prochaines redevances

- a. Revoir le processus lié au fonds environnement afin d'éviter toute nouvelle suspension de la taxe bruit.

- b. Prévoir un barème plus incitatif *:
 - d'une part, en incluant la tranche de 6 à 7 heures, fortement utilisée à Genève et actuellement non taxée, dans la taxation pour les décollages et les atterrissages ;
 - d'autre part, en renforçant la progressivité dissuasive pour les atterrissages nocturnes après 21 heures comme cela se fait à Zurich.
- c. Modifier les taxes pour rendre plus dissuasif les mouvements de nuit (21 à 7h) selon la pratique zurichoise*.
- d. Renforcer le système incitatif de système « best in class » pour encourager l'utilisation d'avions moins bruyants.
- e. Augmenter la différenciation entre les classes IV et V*.
- f. Prévoir au plus vite un mécanisme d'indemnisation qui pourrait être couplé avec le fonds environnement.
- g. Le Conseil d'Etat sollicite l'OFAC pour mettre à jour la classification des avions et rééquilibrer ainsi les classes.

A plus long terme

- h. Le Conseil d'Etat considère une adaptation des horaires d'ouverture, en particulier en fermant définitivement la tranche 5 à 6 heures (prolongation de l'accord volontaire).

2. Décollages aux intersections

Constats

La longueur particulièrement importante de la piste permet aux avions de décoller d'une intersection, c'est-à-dire qu'ils ne débutent pas leur décollage du début de la piste, mais plus en aval. D'après les statistiques 2019 de Genève Aéroport, lors de décollages en bise (piste 04), 15% des avions ont utilisé une intersection. En direction Sud-Ouest (piste 22), cette part se monte à plus de 18%.

Avantages : utiliser les intersections permet de réduire le temps de roulage au sol, ce qui entraîne une légère baisse de la consommation de carburant, des gaz à effet de serre, du bruit de roulage et permet de rattraper du retard. Elles offrent aussi plus de flexibilité au contrôleur aérien dans l'organisation de sa séquence de départ et permettent d'éviter certaines traversées de la piste depuis l'Apron Nord (gain de sécurité et de capacité).

Inconvénient : l'utilisation d'une partie seulement de la piste fait que l'appareil se trouve à une altitude plus basse lors du survol de l'extrémité de la piste. Il est donc plus bruyant dans le couloir de départ. Pour le décollage d'un avion de performance moyenne de l'intersection Bravo (piste 22, environ 8% des mouvements), on peut estimer que celui-ci survolera le seuil de piste et Vernier à une altitude d'environ 280 mètres plus basse par rapport à un décollage depuis le début de la piste.

A Genève, l'utilisation des intersections n'est pas fixée dans un règlement écrit et public, Skyguide a donc une certaine marge de décision.

Pistes d'action

Réglementer les décollages aux intersections comme cela se pratique déjà dans plusieurs aéroports afin de limiter les nuisances sonores. Cela se fait notamment à Nice, qui limite les horaires et Valence, qui interdit les décollages aux intersections.

➔ Proposition au Conseil d'Etat

- i. Interdire les décollages aux intersections au Sud (B, C, D, E, F) de la piste de 21 heures à 7 heures.

3. Utilisation du Fonds environnement

Constats

Le concept actuel a fait l'objet d'un long processus d'élaboration qui s'est étalé entre 2014 et 2017, piloté par l'OFAC. Actuellement, on constate de sérieux problèmes au niveau de la coordination avec les propriétaires sur la mise en œuvre du programme d'insonorisation.

Pistes d'action

L'entrée en force du nouveau bruit admissible devrait initier une révision en profondeur du concept d'insonorisation. Le nouveau concept devra intégrer les nouvelles courbes et donc la nouvelle extension géographique sur le territoire. Cette révision pourrait/devrait être l'occasion de revoir les critères d'éligibilité et de financement, ainsi que les priorités d'insonorisation sur le territoire.

Il y a une unanimité sur le fait que ce fond doit être révisé pour optimiser son impact. Sur la question du programme d'insonorisation, unanimité également sur le fait qu'il faut à la fois discuter des règles de jeu (critères d'éligibilité) mais également de son utilisation (mise en œuvre du concept et lien avec les autorités cantonales, les communes et la population).

→ Proposition au Conseil d'Etat

- j. Renégocier le Concept afin de revoir les critères d'attribution pour les mesures d'insonorisation, notamment le critère lié à l'année de construction. La question du désamiantage doit également être abordée, en respectant l'égalité de traitement par rapport aux logements déjà indemnisés. Elargir le fonds aux questions d'indemnisation sur le modèle zurichois.
- k. Le financement de postes de travail à l'aéroport par le Fonds doit impérativement être rediscuté.

Composition de la sous-commission

Membres de la sous-commission : Mathias Buschbeck (Ville de Vernier), Eric Cornuz (Ville de Meyrin), Christophe Kobler (urbaniste architecte), Cédric Lambert (Ville de Versoix), Isabelle Pasquier-Eichenberger (pour les associations environnementales), Christopher Schilly (pour les pilotes de ligne) et Erik Simonin (pour les associations économiques).

Invité permanent : Philippe Royer (DT).

Invités ponctuels : René Brenner (de la division Stratégie et politique aéronautique à l'OFAC) et Philippe Dufey (DF) le 27 novembre, André Schneider (Genève aéroport) le 18 décembre.

Avec le soutien pour le secrétariat de Léonie Chevret (DI), puis d'Emanuela Dose Sarfatis et Shannon Riedy (DF).

Genève, le 9 janvier 2024

CCAEPa

Sous-Commission Trajectoires

Rapport final – janvier 2024

Les membres de la sous-commissions "trajectoires"

Mme Marie-Pierre Berthier	Commune de Nernier - FR
M. Denis Chiaradonna	Association environnement
M. Daniel Raphoz	Commune de Ferney-Voltaire - FR
M. Alain Rosset	Représentant des associations de riverains
M. Adam Rudny	Représentant des compagnies aériennes
M. Vincent Scattolin	Commune de Divonne – FR
M. Christopher Schilly	Représentant des pilotes de ligne

La sous-commission « Trajectoires » a tenu cinq réunions au cours de l'année 2023, dont une sous la forme d'un dialogue direct, en visioconférence, avec le directeur général de l'aéroport de Genève, Monsieur André Schneider.

Les membres estiment que ces réunions ont été positives avec la volonté générale de progresser dans un sens plus favorable à la qualité de vie des habitants impactés.

Des études particulièrement précises sur la route Konil courte et sur les trajectoires des arrivées à l'aéroport de Genève, ont enrichi très utilement les débats de cette sous-commission. Les deux études figurent en annexe 1 de ce rapport.

Les autres sujets ont abordé les statistiques, disponibles ou à rechercher, sur les différents types de voyages ; de même, la sous-commission a souhaité obtenir des statistiques sur les aéronefs présents à Genève, selon les types, à réacteur, à hélice, hélicoptères, etc.

La trajectoire " Konil courte"

Constat et enjeu

Cette trajectoire fait l'objet de discussions permanentes entre les différentes parties prenantes. Elle engendre des nuisances très impactantes à Satigny et sur le territoire français de l'Ain, en particulier le Pays de Gex.

L'étude de cette trajectoire a fait l'objet d'une analyse, réalisée et présentée par Mr Schilly, représentant des pilotes de ligne.

Actuellement, les horaires de cette trajectoire ont été restreints afin qu'elle ne soit plus ouverte après 22h, De même, son utilisation est limitée aux avions de classe IV et V, les moins bruyants.

Si une évolution doit être étudiée, il est nécessaire de peser les intérêts en présence : importance de la route survolée (pesée riverains/efficacité), degré de pollution supplémentaire d'une route plus courte, déterminer le « best in class », c'est-à-dire des restrictions de vols selon l'heure de la journée ou la classe de bruit de l'avion.

L'enjeu consiste à rechercher de nouvelles restrictions avec l'objectif d'un consensus acceptable par toutes les parties prenantes.

Recommandations

- La sous-commission souhaite obtenir une position définitive et motivée concernant la KONIL courte, sujet qui revient régulièrement dans les débats. Pour cela, elle propose que l'OFAC et la DGAC soient consultés ; de même que, le CCE (comité consultatif) soit saisi.

- S'agissant des solutions, la sous-commission ne présente pas de position unanime ; Mr Raphoz demande la suppression définitive de cette trajectoire.
D'autres membres sont favorables à rechercher une solution intermédiaire contraignante, plus technique, qui tienne compte de l'heure de la journée, de la classe de bruit et n'imposerait une fermeture de cette route que sur des créneaux horaires très précis.
- L'application des restrictions de vols est à contrôler régulièrement.

Les survols urbains

Sur la base de l'étude très complète susmentionnée sur les conditions d'atterrissage à l'aéroport de Genève, la sous-commission s'est intéressée aux diverses stratégies permettant de réduire les nuisances liées aux survols des zones habitées du canton de de Genève et de la rive sud lémanique française.

Enjeux

Une série de questions a été formulée :

- Centrer davantage le segment Line up radar sur le lac, comment et à quelle échéance ?
- Obtenir des réponses précises sur les échéances de l'approche complémentaire RNP AR pour la piste 22, quels interlocuteurs ?
- Effectuer des sondages commerciaux pour distinguer les types de voyages ;
- Répartir les aéronefs dans les différentes classes de bruit ;
- Fournir, ou créer, des statistiques sur les aéronefs présents selon les types, à réacteur, à hélice, hélicoptères, etc.

Les deux premiers sujets ont été présentés lors de la réunion plénière de la CCAEPA. Il est à noter que, dans ce cadre, les réponses de l'AIG et de Skyguide sont restées imprécises.

C'est pourquoi, ces questions ont été de nouveau soumises à l'AIG, qui a répondu par écrit puis, lors d'une visioconférence, le 19 décembre.

Le rapport écrit et le compte-rendu de la visioconférence figurent en annexe 2.

La sous-commission regrette que des réponses restent imprécises.

Recommandations

- Lancer dès maintenant les travaux d'élaboration de l'approche RNP. Le processus prendra plusieurs années et il est important d'agir tôt. Une fois cette route créée, il sera possible de décider plus précisément de son usage et analyser si son impact est suffisamment positif en fonction de la route qui aura été définie et/ou des avions/équipages formés à cette approche. Même si, d'ici là, tous les avions ne seront pas encore équipés pour cette technologie, il existe d'autres options par beau temps (RNP « classique » couplée avec un Circling prescribed track comme à Nice, pour éviter le survol du cap d'Antibes). Cette option peut aussi être étudiée en parallèle.
- Réaliser des études précises pour établir un tableau multi critères évaluant l'intérêt économique de l'AIG au regard de la qualité de vie, du bruit, de l'environnement, des polluants, etc., dans les territoires survolés.
- Agir sur l'aviation d'affaires, très bruyante et peu contrainte.
- Préciser avec l'aéroport de Zürich les mesures nécessaires pour connaître la répartition des aéronefs dans les différentes classes de bruit, notamment la classe de bruit 5.
- Plus généralement, la sous-commission, à l'unanimité, souhaite qu'un(e) représentant(e) de Skyguide, prenne part à ses travaux afin de répondre aux très nombreuses interrogations liées aux trajectoires.