

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

**Procès-verbal de la 112^{ème} séance du lundi 25 mai 2020
en visioconférence de 17h à 18h20**

Présents :	Robert BEFFA, Président Alexandre BÖHLER Léonie CHEVRET Denis CHIARADONNA Pascal HOCHSTRASSER Cédric LAMBERT Marc MOUNIER Daniel RAPHOZ Alain ROSSET Philippe ROYER André SCHNEIDER Bernard TASCHINI Jean-Marc THEVENAZ Matti TIIRAKARI Vassilis VENIZELOS
Observateur du CA :	Jacques JEANNERAT
Participe également :	Philippe QUAGLIA
Secrétariat :	Irini NASTOU NOUASSRIA
Excusés :	Jean-Marc COMTE Roland FIECHTER Yvan ROCHAT Pierre-Alain TSCHUDI

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 février 2020
2. Affectation fonds environnement
3. Rapport d'activité de la sous-commission CO₂
4. Point de situation sur divers sujets

Préambule

Le Président salue la participation de M. Philippe Quaglia, chef de projets environnement, qui interviendra au point 3 de l'ordre du jour (rapport d'activité de la SC CO₂). Il excuse MM. Comte, Fiechter, RoCHAT et Tschudi.

M. Beffa précise que la séance est prévue raccourcie pour tenir compte de l'inconfort de tenir une telle séance à distance.

Compte tenu de la crise COVID-19, Genève Aéroport souhaite faire une introduction en présentant tout d'abord les chiffres du trafic.

En termes de mouvements, le trafic est en recul de -93% (dont trafic de ligne -97%) en avril. Au cumul depuis le début de l'année le trafic est en recul de -33% à fin avril (-41,8% au 25 mai). Les mouvements nocturnes sont en recul de -99% en avril (au cumul depuis le début de l'année : -42,7%).

En termes de passagers, le trafic est en recul de -99,6% pour le mois d'avril. Au cumul depuis le début de l'année la différence par rapport au mois d'avril l'année dernière est de -39% (-48% au 25 mai).

S'agissant du fret (fret avionné), le recul est de -62% pour le mois d'avril (au cumul depuis le début de l'année : -28,5%). Le recul est moindre que pour le trafic passager en raison d'une progression des vols cargo depuis la deuxième moitié de mars pour assurer l'approvisionnement de la Suisse en équipements médicaux permettant de combattre le Coronavirus.

Ce recul du trafic a généré un manque à gagner conséquent pour GA, tant au niveau des recettes aéronautiques que des recettes commerciales. Un plan d'économie est mis en œuvre. Des économies au niveau des dépenses de fonctionnement et un décalage de certains projets d'investissements. Dans ce contexte, Genève Aéroport conserve la volonté de poursuivre dans la mesure du possible les actions au profit de l'environnement et des populations riveraines.

Une reprise du trafic est attendue dès la mi-juin avec une progression très graduelle des destinations au départ de GVA, qui dépendra fortement de l'ouverture des frontières et des procédures de quarantaine mises en œuvre par les États. Tous les scénarios de reprises laissent apparaître une reprise très progressive, avec un programme de vols encore limité durant l'été. Pour donner un ordre de grandeur, en comparaison avec l'année dernière, on s'attend – sous toutes réserves à ce stade – à un programme de vols des compagnies qui représente 20 à 30% des vols planifiés à la même période en 2019, sans visibilité sur le taux de remplissage desdits vols. La reprise des vols long-courriers est envisagée dans un deuxième temps, certains dès le

mois de juillet espère-t-on. Quelques-uns de ces vols opèrent déjà en version cargo. À ce jour on anticipe que tous les vols long-courriers au départ de Genève reprendront.

Genève Aéroport redémarre les opérations en application des recommandations internationales et des règles nationales en matière de santé publique. L'agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) ont publié des recommandations pour les aéroports le 20 mai dernier. En conséquence, la reprise prévue dès la mi-juin interviendra avec la mise en œuvre de mesures de protection à bord, comme à l'aéroport. Dans les avions, il s'agira notamment de porter un masque. Le port du masque pourra être rendu nécessaire dans l'aérogare lors des périodes d'affluence.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 février 2020

Le procès-verbal soumis pour approbation intègre quelques petites corrections demandées lors de la mise en circulation de la première version du PV envoyé le 20 mars 2020. Avec ces corrections, le PV est adopté sans autres remarques.

2. Affectation fonds environnement

Une discussion sur l'affectation du fonds environnement est proposée en réponse à une demande exprimée lors de la dernière séance de la commission. Cette discussion intervient par anticipation au préavis que la commission sera amenée à exprimer sur le budget 2021 au mois de septembre prochain, sous réserve des compétences du Conseil d'administration en matière budgétaire. Cette discussion est dans tous les cas intéressante et nécessaire au vu de l'évolution de la situation depuis la directive relative à l'affectation du fonds de 1998.

Depuis les négociations avec les compagnies aériennes pour l'augmentation de la redevance bruit pour couvrir les coûts du programme d'insonorisation, le fonds est affecté aux seules dépenses liées à la gestion du bruit et des émissions gazeuses (directement en lien avec les redevances bruit et émissions gazeuses).

Au titre des dépenses liées à la gestion du bruit, à la protection de l'air et du climat, Genève Aéroport propose d'inclure les postes suivants :

- 1° Les mesures mises en œuvre pour limiter les émissions de bruit, de polluants et de GES et les impacts sur la population, l'environnement et le climat (y compris les dépenses consenties pour l'élaboration et la mise en œuvre du programme d'insonorisation) ;
- 2° Les frais de monitoring du bruit, des polluants et des émissions de GES (instruments de mesures, inventaires des émissions de CO₂, calcul de la charge sonore, etc.) ;
- 3° Les frais d'étude dans les domaines du bruit, des émissions de polluants et de GES en lien avec les mouvements d'avions ou l'exploitation de la plateforme (honoraires de mandataires) ;
- 4° Les frais encourus dans le cadre des procédures administratives liées aux impacts du bruit et de polluants sur le territoire (honoraires d'avocats) ;
- 5° Les indemnités dues, le cas échéant, en raison du bruit du trafic aérien ;

- 6° Les coûts de fonctionnement du service EDD au prorata des collaborateurs affectés à la gestion du bruit, à la protection de l'air et du climat (coûts RH et autres) ;
- 7° Les honoraires des membres et des experts de la CCLNTA, de ses sous-commissions et autres groupes de travail sur les sujets précités.

Genève Aéroport précise en outre que par rapport à la directive de 1998, les dépenses suivantes ne sont plus imputées sur le fonds environnement :

- La construction, la mise en service ou l'entretien d'installations ou de systèmes permettant de mesurer, de limiter à la source ou de lutter contre d'autres nuisances à l'environnement (eaux de ruissellement, amélioration des conditions de vie de la faune, etc.) ;
- Le système de management environnemental (bilan écologique) ;
- Des études diverses liées à l'environnement.

Pour illustrer ces propos, Genève Aéroport présente comment se traduirait en chiffres l'imputation de ces dépenses sur le budget 2020.

Discussion

- 1° *Imputation des mesures mises en œuvre pour limiter les émissions de bruit, de polluants, et de gaz à effet de serre et les impacts sur population, l'environnement et le climat (y compris les dépenses consenties pour l'élaboration et la mise en œuvre du programme d'insonorisation)*

M. Bohler demande si les frais liés aux dommages occasionnés par les turbulences de sillage seraient imputés au fonds environnement à ce titre ? Les membres de la commission conviennent que tel doit être le cas s'agissant des nuisances occasionnées par le passage des avions avec un effet dans l'air, jusqu'au sol en l'occurrence.

Avec cette précision, les membres de la CCLNTA sont d'avis qu'il est opportun que les mesures mises en œuvre pour limiter les émissions de bruit, de polluants, et de gaz à effet de serre et les impacts sur population, l'environnement et le climat soient imputés sur le fonds environnement.

- 2° *Imputation des frais de monitoring du bruit, des polluants et des émissions de GES (instruments de mesures, inventaires des émissions de CO2, calcul de la charge sonore, etc.)*

M. Beffa souligne la nécessité de la récolte et du traitement de toute information utile pour avoir des données nécessaires pour prendre des mesures. M. Rosset est d'accord, en s'interrogeant sur l'affectation possible du fonds à une extension du réseau de mesures promis par le canton. En réponse, M. Royer dit qu'il convient de distinguer entre le réseau de mesures de l'aéroport, financé par le fonds environnement, et le réseau de mesures du canton, financé par le canton.

Avec cette précision, les membres de la CCLNTA sont d'avis qu'il est opportun que les frais de monitoring du bruit, des polluants et des émissions de GES soient imputés sur le fonds environnement.

3° *Imputation des frais d'étude dans les domaines du bruit, des émissions de polluants et de GES en lien avec les mouvements d'avions ou l'exploitation de la plateforme (honoraires de mandataires)*

M. Chiaradonna demande ce qu'il en est des frais en lien avec l'exploitation de la plateforme ? M. Beffa indique qu'à son avis, il faut comprendre par-là que les études relatives aux diverses sources d'émission de la plateforme considérée comme une installation industrielle, couverte en matière de bruit par une annexe distincte de l'OPB, l'annexe 6. M. Chiaradonna suggère que cela soit précisé.

M. Lambert demande si ces sources de nuisances s'étendent jusqu'au bruit des parkings par exemple ? M. Beffa indique que globalement l'exploitation de l'aéroport dans tous ses aspects est directement liée aux avions qui font mouvement à Genève. Le trafic aérien est la raison d'être de l'aéroport.

M. Royer demande qui décide de ces études ? En particulier, si ces études résultent de demandes de la Confédération, celles-ci sont susceptibles de s'étendre aux études liées à la mise en œuvre du PSIA, avec pour conséquence potentielle d'impacter fortement les ressources du fonds environnement. M. Schneider souligne la cohérence qu'il y aurait à inclure ces dépenses dans le fonds environnement, alimentées par les redevances environnementales, de sorte à avoir une vision globale des coûts liés à l'exploitation de l'aéroport, s'agissant aussi bien des mouvements d'avion en vol que des activités au sol. Une étude d'impact des trains qui desservent la gare CFF de l'aéroport, par exemple, ne serait pas incluse dans ce périmètre. En conséquence, il fait la proposition que le texte soit complété en précisant : « *l'exploitation de la plateforme en lien avec les mouvements d'avion* ».

Avec cette précision, les membres de la CCLNTA sont d'avis qu'il est opportun que les frais d'étude dans les domaines du bruit, des émissions de polluants et de GES en lien avec les mouvements d'avions en l'air et l'exploitation de la plateforme soient imputés sur le fonds environnement, étant précisé que les études financées par le fonds environnement en lien avec l'exploitation de la plateforme ne s'étendent pas aux impacts qui ne seraient pas en lien avec les mouvements d'avions (exemple : impact des trains qui desservent la gare CFF de l'aéroport). En outre, une réserve est émise quant aux études susceptibles de fortement impacter les ressources du fonds environnement et mettre en péril le financement d'autres mesures.

4° *Imputation des frais encourus dans le cadre des procédures administratives liées aux impacts du bruit et de polluants sur le territoire (honoraires d'avocats) et*

5° *Imputation des indemnités dues, le cas échéant, en raison du bruit du trafic aérien*

M. Chiaradonna trouve qu'il serait logique d'affecter le fonds environnement au paiement des indemnités en raison du bruit du trafic aérien, il doute qu'il soit opportun d'inclure les dépenses liées à la gestion des procédures. M. Royer estime également qu'il ne convient pas d'imputer les honoraires d'avocat au fonds environnement, ce fonds devant être affecté aux mesures mises en œuvre, ainsi qu'aux études nécessaires à cet effet.

M. Schneider indique au même titre que l'insonorisation des habitations, le paiement des indemnités est une conséquence du bruit, une forme de compensation (financière plutôt qu'en

nature). Il se justifie de considérer toutes ces dépenses ensemble, aussi dans l'optique de clarifier les discussions sur les redevances environnementales avec les compagnies aériennes. Le fonds environnement constituerait une prévoyance pour toutes les sommes affectées de manière ciblée à la gestion du bruit et des émissions gazeuses et leurs conséquences.

M. Taschini dit que le fonds doit être utilisé aux mesures de lutte contre les nuisances et pas aux frais de gestion dans ce domaine. Il exprime la crainte que le fonds environnement ne suffise pas à couvrir le coût des mesures et celui des frais de gestion.

M. Royer demande de quel montant on parle, s'agissant des indemnités aux riverains, afin de pouvoir évaluer si le fonds suffira ou pas ? M. Mounier indique que pour cette année ou l'année prochaine ou même l'année suivante, il n'y aura vraisemblablement pas de décaissement à ce titre. Par la suite, les montants dépendront de l'issue de procédures. M. Schneider précise que le fonds environnement est un compte dédié dans lequel il est possible, justement, de thésauriser pour un besoin futur. Cas échéant, ces perspectives permettront d'ajuster de manière adéquate les redevances environnementales en conséquence. En l'état une provision de CHF 42 millions est constituée dans les comptes de l'aéroport, qui reflète l'évaluation du risque à ce jour.

M. Lambert demande si des indemnités ne pourraient être dues, le cas échéant, en raison d'autres nuisances que le bruit du trafic aérien ? Genève Aéroport répond qu'en l'état du droit, des indemnités ne sont susceptibles d'être dues qu'en lien avec le bruit du trafic aérien.

M. Rosset demande si le territoire concerné est celui entre les courbes de bruit du cadastre 2009 et celles du projet déposé à l'OFAC à l'horizon 2022 ? Il demande par ailleurs si les indemnités payées le cas échéant le seront au détriment du programme d'insonorisation ? M. Mounier répond que le périmètre dans lequel les riverains pourront faire valeur des droits est l'une des questions qui pourra être tranchée dans le cadre des procédures qui interviendront une fois que le projet déposé à l'OFAC aura fait l'objet d'une décision exécutoire qui fixera le nouveau bruit admissible. S'agissant du deuxième aspect de la question, M. Mounier répond que le financement du programme d'insonorisation est assuré par l'augmentation récente de la redevance bruit (cf. supra). Le financement des éventuelles indemnités ne se fera pas au détriment de la poursuite du programme d'insonorisation et devra être assuré en plus.

Avec cette précision, les membres de la CCLNTA sont d'avis qu'il est opportun que les frais encourus dans le cadre des procédures administratives liées aux impacts du bruit et de polluants sur le territoire ainsi que les indemnités dues, le cas échéant, en raison du bruit du trafic aérien, mais pas les dépenses liées à la gestion des procédures judiciaires (frais d'avocat), soient imputés sur le fonds environnement.

6° Imputation des coûts de fonctionnement du service EDD au prorata des collaborateurs affectés à la gestion du bruit, à la protection de l'air et du climat (coûts RH et autres)

L'affectation du fonds environnement aux coûts du fonctionnement du service au prorata ne fait pas l'objet d'une grande discussion. Les membres de la CCLNTA n'expriment pas d'objections à ce que ces coûts soient imputés sur le fonds environnement.

7° *Imputation des honoraires des membres et des experts de la CCLNTA, de ses sous-commissions et autres groupes de travail sur les sujets précités*

L'imputation de ces honoraires sur le fonds environnement est également admise sans discussion.

3. Rapport d'activité de la sous-commission CO₂

Introduction

Sur la base du rapport d'activité 2018-2019 de la sous-commission CO₂ envoyé en annexe à la convocation, M. Quaglia rappelle que la sous-commission a été créée dans le cadre du plan climat cantonal afin d'examiner les actions possibles pour stabiliser au niveau de 2014 les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien à Genève d'ici 2030 sans compromettre l'activité économique de la région.

La sous-commission s'est réunie à six reprises et a identifié un large spectre de mesures envisageables, qui relèvent pour l'essentiel de décisions politiques sur lesquelles la sous-commission n'a pas de bras de levier.

En conséquence, il est proposé que la sous-commission poursuive ses travaux en les réorientant vers le suivi des mesures du ressort de Genève Aéroport, ainsi qu'au suivi de la stratégie CO₂ de Genève Aéroport en cours de rédaction. Il est proposé que les mesures du ressort d'autres acteurs soient discutées au sein d'une autre entité avec des représentants de ces autres parties prenantes, en particulier des représentants de l'OFAC et des compagnies aériennes, le canton et les exploitants ferroviaires pour l'intermodalité entre l'avion et le train.

Discussion

M. Lambert demande si l'objectif de réduction des gaz à effet de serre au niveau de 2014 est toujours d'actualité compte tenu de l'urgence climatique prononcée dans l'intervalle et des ambitions du canton. M. Quaglia indique que le chef du service cantonal de développement durable, qui participe aux travaux de la sous-commission, a fait part des ambitions du canton d'aller au-delà de l'objectif fixé initialement, sans toutefois qu'un nouvel objectif ait été fixé.

M. Lambert estime qu'il importe qu'un groupe de travail réfléchisse à ces questions globalement. M. Chiaradonna, qui a participé aux travaux de la sous-commission, rejoint M. Lambert sur la nécessité de réfléchir à cette thématique. Il témoigne qu'au terme des six séances, la discussion au sein de la sous-commission est devenue un peu frustrante, faute de levier utile pour la mise en œuvre des mesures envisagées. À titre d'exemple, il dit que développer les liaisons en train grande ligne de nuit a été identifié comme opportun, mais Genève Aéroport n'a manifestement pas de moyen de forcer une décision dans ce sens.

M. Schneider estime qu'il est opportun que la sous-commission se concentre sur les actions du ressort de l'aéroport et qu'elle se penche sur d'autres mesures qui ne sont pas déjà mises en œuvre et qui pourraient être envisagées.

Au terme de la discussion, la commission rejoint les conclusions de la SC CO₂ exprimées dans la note. La sous-commission est invitée à réorienter ses travaux vers le suivi et la mise en œuvre de mesures du ressort de Genève Aéroport.

M. Rosset demande qu'une discussion sur la stratégie CO₂ de Genève Aéroport soit mise à l'ordre du jour de la prochaine séance de la commission.

4. Point de situation sur divers sujets

Dossier d'approbation de plan et de modification du règlement d'exploitation déposé en septembre 2019

Genève Aéroport n'a pas encore été invité à se prononcer par l'OFAC sur les oppositions et prise de positions des cantons et des autorités fédérales. Ces dernières ne se sont pas encore toutes prononcées.

S'agissant de la demande exprimée sur le sujet des quotas bruit, au-delà des explications figurant dans le dossier (description du système des quotas pièce 6), les questions relatives au système de quotas portent sur des modalités qui n'ont pas encore été définies en l'état. La définition de modalités de la mise en œuvre des quotas engage des collaborateurs de la direction des opérations, impliquées dans la gestion de la crise et la reprise du trafic. Genève Aéroport ne peut pas apporter de précisions sur des modalités de mises en œuvre qui n'ont pas encore déterminées à l'interne entre les services concernés.

S'agissant du sujet des courbes de bruit figurant dans le dossier, au-delà des nombreux éléments d'informations figurant dans le dossier, à savoir les paramètres et le résultat des calculs des courbes de bruit du trafic aérien (Pièces 8 et 9), ainsi que les éléments et le résultat du calcul du bruit au sol selon l'annexe 6 OPB (Pièces 10 et 11), la discussion est très technique. En outre, une procédure est maintenant en cours, pilotée par l'OFAC.

Cela étant, comme indiqué le sujet sera mis à l'ordre du jour de la prochaine séance de la commission en présentiel.

Dégâts occasionnés par les tourbillons de sillage des avions à l'atterrissage

S'agissant du cas survenu en octobre dernier à Bellevue, Genève Aéroport a accepté de prendre en charge le parasol abîmé. Celui-ci a été commandé début avril et la livraison devrait intervenir ces jours. Par ailleurs, deux visites sur place avaient été programmées les 15 et 18 mai derniers avec deux entreprises pour évaluer les moyens de sécuriser les tuiles sur le toit. Les visites ont été coordonnées avec le fils du propriétaire, ce dernier étant une personne âgée auprès de laquelle il n'a pas été possible de rendre visite ces derniers temps.

S'agissant du risque considéré plus globalement, un cahier des charges a été envoyé à trois bureaux pour l'étude de la zone à risque. Les offres soumises sont en cours de dépouillement.

Une information sur l'avancement des travaux sera communiquée lors de la prochaine séance de la CCLNTA.

Vols de calibration

M. Hochstrasser rappelle que les vols de calibration sont nécessaires pour la certification des instruments d'aide à la navigation (ILS et balise de navigation de Passeiry, Saint-Prex et Fribourg).

À cette fin, l'appareil qui effectue ces vols évolue à basse altitude, aux limites du faisceau de part et d'autres. Par conséquent, l'avion évolue au-dessus de portions de territoires qui ne sont habituellement pas survolés.

Durant le mois d'avril, compte tenu de la forte baisse du trafic, Skyguide a saisi l'opportunité d'effectuer des vols durant la journée qui sont normalement opérés de nuit. Les deux ILS de part et d'autres de la piste ont été ainsi calibrés, ainsi qu'une balise à proximité de l'aéroport. La calibration d'une autre balise vers Fribourg, qui doit encore être faite, n'impactera pas les riverains de l'aéroport de Genève.

La calibration des ILS doit être réalisée deux fois par année. Pour la deuxième campagne 2020, des dates sont prévues cet automne, semaine 38, avec la semaine 41 en réserve. Ces vols interviendront de jour et de nuit, selon des modalités encore à définir.

Séances d'informations dans les communes sur le programme d'insonorisation

M. Lambert demande si toutes les séances d'informations dans les communes sur le programme d'insonorisation ont eu lieu ou si certaines doivent être de nouveau organisées. M. Mounier répond que des séances se sont tenues d'ores et déjà dans certaines communes pour présenter le programme aux conseillers administratifs ou secrétaires généraux. Par ailleurs, le planning doit être effectivement revu au vu de la crise, car tout a été stoppé.

Modification de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique du 23 avril dernier

En raison de la crise sanitaire, l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) a été modifiée. Cette modification prévoit que pour une durée de 6 mois (jusqu'au 22 octobre 2020) les exploitants des aéroports nationaux de Genève et de Zurich peuvent autoriser les vols d'approvisionnement et de rapatriement qui sont nécessaires pour maîtriser la pandémie et ses conséquences, et qui ne peuvent pas avoir lieu normalement durant l'exploitation diurne, à déroger aux prescriptions de l'art. 30 al. 1 et 2. GA entend faire usage de cette souplesse dans le strict cadre défini. À ce jour, un seul vol a été autorisé à ce titre le 15 mars dernier (ATA 00h34). Le vol a été autorisé à poser au-delà de 00h29 dans la nuit de dimanche 15 au lundi 16 mars, en provenance d'Agadir, avec des passagers rapatriés depuis le Maroc en train d'édicter des mesures de restriction des mouvements.

Protection contre le bruit

Compte tenu de la baisse très importante du trafic, Genève Aéroport ne reçoit quasiment pas de plaintes ces temps, mais une recrudescence de celles-ci interviendra lors de la reprise du trafic.

S'agissant du programme d'insonorisation, celui-ci a été entravé par le confinement, notamment la difficulté de faire des diagnostics et des travaux chez les propriétaires, souvent des personnes âgées à risque, ainsi que par la fermeture des entreprises.

Nous venons de recevoir le résultat du calcul des courbes de bruit 2019, qui est en cours d'analyse.

Prochain rapport de développement durable

La publication d'un nouveau rapport de développement durable est prévue au début de l'été. Les enjeux de durabilité seront présentés, hiérarchisés en fonction de leur importance pour Genève Aéroport et les autres parties prenantes.

Gestion des déchets

Genève Aéroport a adapté les prestations de ramassage des déchets sur le site, ainsi que les modalités d'exploitation des Aérobus et des NPA, tout en s'assurant que ses partenaires disposent d'un plan de continuité en ces matières.

Des procédures sont en cours et rédaction et des formations seront dispensées afin d'assurer le respect de nouvelles exigences (ADR/SDR) pour le transport de déchets spéciaux par les sociétés et instances concernées sur le site.

Mesure de la qualité de l'air

Des instruments de mesure ont été installés temporairement sur le site de l'aéroport, qui est l'un des cinq sites choisis par le SABRA pour une campagne de caractérisation des particules durant les baisses des activités industrielles, du trafic routier et du trafic aérien durant la crise.

Gestion des milieux naturels

Une campagne d'éradication de la Vergerette annuelle (espèce envahissante) est prévue début juin.

Les abeilles dans les ruchers de l'aéroport ont passé l'hiver. Cinq colonies ont permis une récolte de printemps fructueuse.

La séance se termine à 18h20.

Prochaines séances

14 septembre 2020

*(à distance ou en présentiel
selon évolution situation)*

16 novembre 2020

Le secrétariat de la commission

Différentes mesures pouvant conduire à une baisse des émissions de GES du trafic aérien à Genève

Proposition	Diminution GES	Impacts économiques	Parties prenantes
Augmenter l'utilisation de kérosène renouvelable, via incitation ou obligation	Potentiellement très important, jusque -75 % d'émissions si tout kérosène remplacé	Surcoût significatif, environ 2.5 à 4x plus cher que le kérosène fossile	OFAC, Aéroports, Péroliers, Compagnies
Mesures d'incitation réglementaires et économiques en faveur renouvellement de la flotte par les compagnies aérienne, à l'exemple du système de quotas count pour les décollages le soir, le gentleman agrément avec LX et EZ et la nouvelle politique d'incitation de la direction commerciale	Remplacement d'avions par nouvelle génération, gain de 10 à 20 % par appareil, à taille et desserte égale	A évaluer, selon succès des mesures mises en places	GA, Compagnies, Canton, OFAC
Limiter les horaires de fonctionnement de l'aéroport	A évaluer selon desserte concernée. Impact important sur les courbes de bruit également	A évaluer, peuvent être importants, remet en question le modèle économique des compagnies basées et des night stop (plus possible de faire 4 rotations/j)	OFAC, GA, Compagnies
Limiter / interdire l'utilisation de l'avion vers les destinations distantes en moins de 3h30 de train pour les non-connecting (Paris, Zurich)	Potentiel max 125'000 pax vers ZRH et 500'000 vers Paris soit environ 81 000 t	A évaluer. En pratique, on ne voit pas comment empêcher ces vols, et autoriser ceux avec une connexion	Confédération, Compagnies, Aéroports, entreprises, pax
Développer les liaisons en train grande ligne de nuit	A évaluer selon desserte mise en place. Impactera la clientèle tourisme mais pas celle business	A évaluer selon desserte mise en place	CFF, SNCF, Confédération
Augmenter la synergie avec l'aéroport de Lyon, en évitant de dédoubler les destinations, ce qui n'est possible qu'avec une liaison ferrée efficace entre les deux aéroports	Difficile à chiffrer. Si desserte maintenue / améliorée globalement, effet CO2 faible voir négatif à l'échelle globale	A évaluer. Coût de l'amélioration de la connexion ferroviaire élevé, mais retombées positives pour toute la région. Optimisation de la desserte globale de la région peut être positive, perte locale de long courrier peut être négative	CFF, SNCF, Confédération, Canton, GA, Aéroport de Lyon
Baisser le prix des billets de train sur les destinations en concurrence avec l'avion	Seules quelques destinations concernées. Impact modéré	A évaluer, impacts probablement modérés	GA, Confédération, CFF, SNCF
Augmenter les tarifs des billets d'avions, via des taxes ou autres pour rendre l'avion moins compétitif	A évaluer, selon montant taxes	A évaluer, selon montant taxes	Confédération, Compagnies, Aéroports
Compenser la diminution des recettes liées à une réduction choisie du trafic aérien par des recettes autres fondées sur un nouveau modèle d'affaire (à l'exemple de SIG)	A évaluer, selon baisse trafic	Modèle d'affaire à trouver. Difficile de compenser les pertes si baisse trafic significative	Canton, GA, Compagnies
Augmenter l'achat de compensations CO2 par les passagers via incitation ou obligation	Potentiellement très important (mais compensation, pas diminution), cette mesure mise en place récemment par Easyjet conduit déjà à compenser presque 50 % des émissions de l'aéroport	Impact modéré sur le prix des billets (exemple de Easyjet)	OFAC, Compagnies, Aéroports
Communication: information sur les billets d'avion de la quantité de GES du vol	A évaluer, probablement pas très significatif	A évaluer, probablement pas très significatif	OFAC, Compagnies, Aéroports
Communication: fin des mesures marketing informant sur les vols, interdiction publicité pour aviation	A évaluer, probablement pas très significatif	A évaluer, probablement pas très significatif	OFAC, Compagnies, Aéroports, Canton
Communication: classement des compagnies en fonction de leurs émissions de GES	A évaluer, probablement pas très significatif	A évaluer, probablement pas très significatif	OFAC, Compagnies, Aéroports