

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

**Procès-verbal de la 106^{ème} séance du lundi 5 novembre 2018
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

Présents :	MM. Robert BEFFA, Président Alexandre BÖHLER Denis CHIARADONNA Derek CHRISTIE Jean-Marc COMTE Roland FIECHTER Pascal HOCHSTRASSER Nigel LINDUP Marc MOUNIER Yvan ROCHAT André SCHNEIDER Pierre-Alain TSCHUDI Vassilis VENIZELOS Jean-Daniel VIRET
Observatrice du CA :	-
Invité :	M. Philippe QUAGLIA (Genève Aéroport)
Secrétaire :	Mme Carole DASCI (Genève Aéroport)
Excusés :	Mme Fabienne FISCHER (Observatrice du CA) MM. Patrick BAUD LAVIGNE Cédric LAMBERT Daniel RAPHOZ Philippe ROYER Jean-Marc THEVENAZ

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 17 septembre 2018
2. Questions de l'ARAG
 - 2.1 Présentation de l'exposition au bruit par période OPB sur le site internet de l'aéroport
 - 2.2 Opportunité des quatre études prospectives
 - 2.3 Vols de calibration
 - 2.4 Largage de kérosène
3. Mesures d'incitation des passagers aériens à l'usage des modes de transports durables
4. Point de situation sur les travaux de la sous-commission CO2
5. Divers

Préambule

Le président salue la participation de Philippe Quaglia, collaborateur du Service Environnement et Développement durable qui interviendra au point 3 de l'ordre du jour.

Madame Dasci apporte un complément d'explication concernant la liste des intérêts envoyée aux candidats pour le renouvellement de la Commission. Il s'avère en fin de compte que ce document n'est pas nécessaire.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 17 septembre 2018

Le procès-verbal de la séance du 17 septembre 2018 est approuvé sans commentaire.

2. Questions de l'ARAG

2.1 Présentation de l'exposition au bruit par période OPB sur le site internet de l'aéroport

Monsieur Lindup indique que ce point allant être abordé lors d'une prochaine séance du groupe de travail MIABA, il n'y a pas besoin d'en discuter en séance plénière.

2.2 Opportunité des quatre études prospectives

Référence est faite aux propositions d'études de solutions techniques pour diminuer les nuisances de bruit pour les riverains de l'aéroport de Genève soumises par Monsieur Lindup au nom de l'ARAG le 13 novembre 2017.

Les réponses sont apportées par Monsieur Hochstrasser qui indique que les réponses qu'il apporte sont fondées sur les travaux du comité pour la protection de l'environnement dans l'aviation (CAEP), organisme spécialisé de l'OACI qui travaille sur des solutions techniques pour diminuer les nuisances dues notamment au bruit des avions. La mise en œuvre et l'efficacité des mesures dépendent des circonstances locales.

a. Approche à forte pente

En réponse aux questions posées, Monsieur Hochstrasser indique que les recommandations de l'OACI sont reprises de manière générale par le droit suisse, Art. 103a Ordonnance sur l'aviation

(RS 748.01) et donc applicables directement. Des dérogations aux recommandations sont possibles sur la base d'études aéronautiques. Celles-ci doivent alors être notifiées par la Confédération à l'OACI.

M. Hochstrasser est au courant d'études menées par les services au Royaume Uni sur des approches à pente augmentée. Il ressort de ces travaux qu'au-delà de 3.25° les inconvénients l'emportent sur les avantages (notamment par mauvais temps, i.e. avec une visibilité réduite). À son avis, une étude pour augmenter la pente de 3° à 3,25° pourrait être intéressante. À titre indicatif, à 15 NM (28 km) du seuil de piste, l'avion serait 400 pieds (121 mètres) plus haut. L'étude doit porter sur les aspects opérationnels et de pilotage, mais aussi en termes de bruit. Avec une pente plus raide, l'avion descend plus vite et le pilote doit réduire l'énergie de l'avion en sortant plus de résistances, ce qui augmente le bruit aérodynamique de l'appareil à l'atterrissage.

Monsieur Christie a connaissance d'une étude menée à l'aéroport d'Heathrow avec une pente à 3,5°. Monsieur Hochstrasser rend M. Christie attentif que dans l'étude en question, cette possibilité (pente à 3,5°) est « en grisé », indiquant que cette solution n'est pas recommandée, comme précédemment indiqué. Monsieur Hochstrasser précise que la pente d'approche ne peut être « variable » en fonction des conditions de visibilité.

Monsieur Christie a lu que les études pour augmenter la pente à l'atterrissage à 3,2° ont pris du temps. Monsieur Hochstrasser indique qu'effectivement de telles études comportent différents aspects et impliquent beaucoup de choses. Outre les aspects liés à l'infrastructure, cela implique également une modification des systèmes chez skyguide, un processus formel de changement, une formation des contrôleurs, etc.

Monsieur Beffa fait état des indications figurant dans le rapport annuel 2017 de l'ACNUSA, notamment des recherches du centre de recherche aérospatial allemand (DLR) qui mettent en exergue une réduction maximale de 1.2 dB lorsque la pente est augmentée de 0.2%. Le même type d'étude réalisée par l'aéroport d'Heathrow a montré une réduction moyenne de 0.5 dB et une réduction maximale de 1.5 dB, étant rappelé que l'évolution du bruit n'est pas linéaire, mais logarithmique.

b. Coupure des moteurs ou réductions de propulsion

En réponse à la question posée, Monsieur Hochstrasser indique que la procédure de décollage à moindre bruit prescrite à Genève est la même qu'à Zurich. Sur les deux aéroports, la performance des avions en montée est déjà très bonne (montée continue, sans palier), selon le monitoring effectué par Eurocontrol.

c. Approche suivant l'autoroute A1

Monsieur Hochstrasser comprend la question comme une volonté de considérer, de manière générale, des trajectoires qui impactent le moins possible la population. Une mesure a été prise dans la région d'Yvoire consistant à modifier légèrement la manière interceptent les avions sont enjoints d'intercepter l'axe de l'ILS. Ce petit changement a été rendu possible en raison de la distance du seuil de piste.

De manière générale, des travaux se poursuivent au niveau international (OACI et Union européenne) avec pour objectif de créer des trajectoires qui impactent le moins possible les populations. À terme, des nouvelles procédures pourraient être disponibles basées essentiellement sur la navigation par satellite. En l'état de la technologie toutefois, il n'est pas encore possible d'instaurer de telles procédures à Genève de manière standard. Monsieur Hochstrasser mentionne une procédure mise en place à l'aéroport de Vienne, qui a coûté beaucoup d'argent et qui est volée par moins de 1% des avions à ce jour. Il indique que le design de nouvelles procédures posent dans tous les cas problème pour les populations nouvellement survolées, même si globalement il y a moins de gens impactés. Le bénéfice doit aussi être évalué en fonction de la manière dont les avions volent ces procédures ; si ces procédures impliquent des virages, les pilotes doivent mettre des gaz pour compenser la portance moindre de l'avion dans le virage.

d. Exploiter la longueur de la piste

Monsieur Hochstrasser pense qu'il pourrait être intéressant du point de vue des riverains d'étudier une solution consistant à décaler le seuil de piste à l'atterrissage. Cela étant, il rend attentif au fait que la réalisation d'une telle mesure implique des travaux considérables et onéreux en termes d'infrastructures (déplacer les voies de sorties en piste, ainsi que les instruments de la navigation). En outre, il faudrait vérifier les conséquences opérationnelles, par exemple les questions de tourbillons de sillages, du fait que les seuils de piste seraient différents à l'atterrissage et au décollage. Il souligne l'opportunité de pré-analyser le bénéfice potentiel d'un seuil décalé, du point de vue du bruit pour les régions survolées.

Monsieur Schneider indique que la possibilité de décaler le seuil 22 est à l'étude, avec un but d'éloigner le seuil de piste du trou de Colovrex qui représente un risque opérationnel en cas d'atterrissage trop court. De l'autre côté aussi (seuil 04 où le seuil est déjà décalé de quelques dizaines de mètres), l'intérêt pourrait d'être de décaler le seuil davantage encore de la route de Meyrin et des bâtiments de l'autre côté de la route, de manière à pouvoir modifier le balisage lumineux et opérer par mauvaise visibilité (Cat. II/III). Monsieur Lindup demande d'intégrer les considérations environnementales dans l'étude en cours relatives au déplacement du seuil de piste à l'atterrissage.

Monsieur Viret demande si la modification du seuil pour les atterrissages implique une modification pour les décollages également. Monsieur Hochstrasser indique qu'*a priori* les deux options sont possibles (déplacer les seuils de décollage ou les maintenir à leur emplacement actuel). À son avis, l'intérêt de réduction du bruit serait de déplacer le seuil à l'atterrissage seulement, et pas pour les décollages (maintien des décollages en bout de piste). Si le seuil de décollage est déplacé alors les avions mettront plus de puissance au décollage, ils seront potentiellement moins hauts et il y a un risque accru d'excursion en bout de piste en cas de décollage interrompu.

Monsieur Hochstrasser indique que selon les études anglaises, avec un déplacement du seuil de 1'000 mètres (ce qui est beaucoup, à Genève ça ne serait vraisemblablement pas autant), l'étendue de la courbe isophone 66 dB (selon unité de mesure du droit anglais) serait réduite de 2%.

En synthèse, Monsieur Hochstrasser estime que des analyses plus détaillées pourraient être entreprises pour une approche à 3,25° et/ou un seuil décalé pour les atterrissages. Il se demande quelle est la bonne manière d'initier de telles études. Il suggère que, sur la base des discussions de ce jour, la volonté de la commission soit relayée au conseil d'administration de Genève Aéroport. Skyguide doit recevoir alors instruction de la part Genève Aéroport d'initier les études souhaitées. Il mentionne qu'en 2020 skyguide devra renouveler l'ILS 22 et que cela pourrait être, l'occasion d'implémenter une pente différente.

Monsieur Rochat demande à quel horizon les progrès technologiques évoqués pourraient devenir réalité. Monsieur Hochstrasser explique que techniquement il y a déjà des résultats, mais la mise en œuvre des nouvelles technologies prend beaucoup plus de temps, compte tenu notamment d'uniformiser les procédures pour tous les types d'avions et tous les pilotes. La tendance est aujourd'hui de supprimer progressivement des balises au sol au profit de la navigation satellitaire pour la navigation « en route ». Mais *a contrario*, il ressort des échanges qu'il a pu avoir avec ses collègues dans les groupes de travail internationaux que les aéroports renouvellent aujourd'hui encore leurs instruments d'aide à la navigation pour l'atterrissage (ILS), pour être utilisées encore durant au moins les dix à quinze années à venir. À son avis, des approches courbes avec uniquement des moyens de navigation satellitaires pourraient exister dans quinze à vingt ans.

Monsieur Chiaradonna demande quelles sont les possibilités de gain en termes de bruit au décollage. Monsieur Hochstrasser répond qu'au décollage la technologie des réacteurs fait la différence. Par ailleurs, les procédures sont ainsi faites que les avions montent et s'éloignent du sol le plus rapidement possible lorsqu'il y a des habitations à proximité de l'aéroport. Typiquement, les procédures exigent du pilote qu'il monte de manière continue jusqu'à 4'000 pieds (pour s'éloigner rapidement du sol) avant de rentrer les résistances et accélérer. De telles procédures sont en vigueur sur l'aéroport de Genève, comme à Zurich. D'autres trajectoires au départ de l'aéroport de Genève sont difficilement imaginables contenu des habitations dans toutes les directions aux alentours. Du point de vue opérationnel, les possibilités sont restreintes aussi de par la nécessité pour les avions au départ de Genève d'intégrer les routes aériennes existantes aux niveaux de vol supérieurs.

Monsieur Beffa mentionne que dans le rapport précité, l'ACNUSA aborde aussi la question de la dispersion des trajectoires et la possibilité d'élever l'altitude à partir de laquelle les trajectoires sont différenciées en fonction de la destination des vols à 5'000 ou 6'000 pieds. M. Beffa réalise que de tels changements impliqueraient des changements importants à tous les niveaux. Monsieur Hochstrasser indique qu'il est important de préciser de quoi l'on parle. À Genève, pour les décollages par piste 04 et 22 les procédures prévoient que les avions passent 7'000 pieds avant de mettre le cap. Il y a deux exceptions, par piste 22 la trajectoire dite « KONIL » avec un virage à droite devant le Jura pour les départs vers l'EST et par piste 04 un virage à gauche à 5000ft devant le Jura pour les départs vers le SUD-OUEST. Cela étant, c'est le travail des contrôleurs d'instruire les pilotes de prendre certaines directions à certains moments pour séparer les avions entre eux. À Genève, contrairement à d'autres aéroports en terrain plat, le terrain limite les possibilités de gérer le trafic de manière efficace et tous les degrés de libertés sont utiles pour gérer le trafic de manière sûre et efficace.

Monsieur Beffa demande s'il est possible de publier deux procédures, à savoir l'usage de l'ILS par mauvais temps et la possibilité pour les avions de voler une procédure différente par bonne condition. Monsieur Hochstrasser dit que tel est le cas en principe, sachant toutefois qu'à ce jour les aéronefs ne sont pas tous équipés des instruments leur permettant de faire des approches AIRNAV. La combinaison des procédures et leur usage par chaque avion en fonction de l'équipement des aéronefs et la qualification des pilotes rendraient la gestion du trafic très complexe.

Monsieur Venizelos indique que le canton est favorable aux études mentionnées, avec une évaluation du bénéfice potentiel pour les riverains et l'aménagement du territoire.

Monsieur Christie demande s'il serait opportun pour lancer le processus, que la commission adresse un courrier formel au conseil d'administration, avec copie au Conseil d'État et à l'OFAC. Monsieur Schneider dit que cela ne lui semble pas nécessaire à ce stade, puisqu'il s'agit d'études opérationnelles de la compétence de la direction générale. La demande résultant de la séance du jour sera relayée au conseil d'administration et l'OFAC sera tenu informé. Il sera temps d'en parler avec le canton et l'OFAC de manière plus formelle, de même qu'avec les compagnies aériennes, sur la base des premiers résultats. Il sera aussi opportun, en temps voulu, de poser la question à l'OFAC pour savoir si une dérogation aux recommandations de l'OACI (en principe contraignantes) est du tout envisageable dans le cas d'espèce, fondée sur les conclusions d'une étude aéronautique complète.

Monsieur Beffa suggère de séparer la première étude (approche avec une pente accrue) et la seconde (seuil d'atterrissage décalé) pour ne pas que le sort de l'une ou l'autre des études détermine nécessairement le sort de l'autre.

PREAVIS

La Commission préavise à l'unanimité le lancement d'une étude des contraintes opérationnelles et des bénéfices environnementaux d'une approche à 3,2° (étude 1) et des seuils d'atterrissage décalé par piste 22 et 04 (étude 2).

2.3 Vols de calibration

Monsieur Lindup rappelle le contexte de la demande :

« La nuit du 18/19 septembre je me réveille d'un sursaut à 0h30, après juste une heure de sommeil, le cœur battant fort et terrifié. J'étais convaincu que quelqu'un a fait irruption dans la chambre avec un bruit terrible. C'est la première fois de la vie que cela m'arrive et c'était absolument horrible - un sentiment d'invasion de mon espace privé, de confusion, ne sachant pas ce qui s'est passé, et d'impuissance totale. Par la suite, pendant la journée, l'ARAG a reçu des questionnements des membres également réveillés ou perturbés qui ne savaient pas non plus de quoi il s'agissait. Enfin, en regardant notre site, nous avons appris qu'il s'agissait de vols de calibration.

Deux thèmes surgissent de cette expérience. D'abord, le niveau de bruit excessif, et deuxièmement les moyens d'information à la population.

Je vous remercie de nous avoir transmis les ordonnances et règlements pertinents, très utiles et informatifs. Je ne trouve pas de classe de bruit pour le type d'avion utilisé dans cet exercice. L'appareil n'est pas très grand, mais il a réussi à enregistrer des pics allant de 60 à 82 dB pendant l'exercice de cette nuit-là. En plus sur Genthod et Versoix je compte 25 pics entre minuit et trois heures du matin, et sur Vernier 14. Le pic qui m'a réveillé à Versoix à 0h30 était de 71 dB. Donc ma question à cet égard est : comment est-ce qu'on peut empêcher de tels excès de bruit pendant cet exercice ? Est-ce qu'il existe d'autres avions moins bruyants qui pourraient faire les mêmes tâches ?

Quant à l'information, selon les règlements l'OFAC a obligation de nous informer de ces vols qui auront lieu pendant le couvre-feu. Étant donné la confusion qui règne lors de ces vols, il est évident que la communication ne fonctionne pas. Je ne crois pas qu'une simple annonce dans la Feuille fédérale fasse l'affaire, ni vos annonces sur le site de l'aéroport. Il serait plus pratique, et un bon exercice de relations publiques, de prévenir vos voisins deux semaines à l'avance par le biais d'un tout-ménage dans les communes affectées. C'est d'ailleurs ce que font les CFF avant d'entreprendre des travaux de nuit.

Puisque c'est Genève Aéroport, en tant qu'exploitant, qui demande cette autorisation, je propose qu'il voie avec l'OFAC comment améliorer la communication à cet égard dans le cadre de notre lutte commune contre les nuisances dues au trafic. »

Monsieur Mounier indique qu'une procédure d'information aux communes et à la population existe et qu'elle est mise en œuvre pour chaque campagne de calibration. En l'occurrence, les communes ont été averties des vols de calibration pour l'année 2018 par courrier en début d'année. Cela étant, l'information n'a visiblement pas passé de manière satisfaisante pour tous. D'aucuns suggèrent en séance que l'information soit encore améliorée, avec une diffusion par voie de presse ou par l'envoi d'un flyer tout ménage le cas échéant (à l'instar de la pratique des CFF en cas de travaux, ou en cas d'exercice des sirènes de protection civile).

S'agissant de l'aéronef utilisé, Monsieur Hochstrasser précise qu'il s'agit d'un avion équipé d'un matériel technique élaboré immatriculé en Allemagne, type Beech 350. Cet avion vole selon des trajectoires prédéterminées pour procéder à la calibration des instruments d'aide à la navigation. Le calibrage de ces installations deux fois par année est nécessaire. Il est réalisé en partie de jour, mais sur les aéroports tels que celui de Genève une campagne nocturne est inévitable. Genève se veut précurseur dans l'utilisation de drones, potentiellement moins bruyant, pour ces mesures, mais à ce jour, ceux-ci ne peuvent pas remplacer intégralement les vols tels qu'ils sont encore pratiqués. À ce jour, il ne voit toutefois pas d'autre possibilité qu'une information aussi efficace que possible. Ce même avion est utilisé en Suisse, en Allemagne et en Autriche. À sa connaissance un avion similaire est utilisé en France et en Italie. Il propose toutefois de se renseigner pour voir s'il existe des alternatives.

Monsieur Rochat indique que les communes ont reçu l'information mais ne savent pas forcément comment faire pour la diffuser à tout le monde. L'information communiquée est certes utile pour répondre aux questions des habitants de la commune qui posent la question. Elle est diffusée sur le site internet de la commune. Néanmoins, l'information communiquée ne touche pas tout le monde.

2.4 Largage de kérosène

Monsieur Lindup précise le contexte de la question :

« Nous avons reçu une copie d'une plainte d'un résident de Chancy alléguant un largage de kérosène le 4 octobre 2018 d'un avion en particulier.

L'aéroport a répondu à ce plaignant en expliquant pourquoi ce que ce monsieur a vu n'était pas possible. L'OFAC a été plus constructif, en proposant des interprétations alternatives pour ce qu'il a constaté de ses propres yeux.

Je vous remercie pour les informations pertinentes que vous m'avez envoyées. De toute évidence cette question surgit assez fréquemment et il y a des malentendus à ce sujet. Pourtant, ce plaignant ne trouve pas satisfaisantes les réponses qu'il a reçues et je crois qu'il serait constructif de discuter de cette question ensemble.

Il y a deux aspects : d'abord, l'interprétation du constat visuel, ensuite les procédures de vérification.

L'OFAC dit qu'il pourrait s'agir de "turbulence de sillage". Pourtant ce que ce monsieur a vu ne correspond pas aux "tourbillons en hélice" décrits par l'OFAC, et illustrés par une photo, mais plutôt à un rideau ou une cascade de liquide tout le long des ailes et des sillages lourds aux extrémités. Il fait même référence à des "flaques de liquide" qui tombent. Comment est-ce qu'on peut expliquer le constat visuel de façon satisfaisante ?

Ensuite, l'aéroport informe avoir fait une « vérification » mais je me demande comment on peut vraiment savoir s'il y a eu un largage ou non. Selon le règlement le pilote doit toujours demander une autorisation, mais est-ce que l'absence d'autorisation signifie une absence de largage ? Quels sont les contrôles effectifs à disposition des autorités ? »

Monsieur Schneider rappelle les mesures de vérifications entreprises par l'aéroport, notamment auprès de la compagnie aérienne. Celle-ci a interpellé le pilote sur la question. Celui-ci confirme qu'il n'a pas procédé à de largage de carburant à cette occasion. Il n'y a aucune raison que le pilote procède à du largage de carburant à l'arrivée, les réservoirs étant déjà au minimum. Aucun indice ne permet donc de suspecter les observations rapportées par le plaignant. Cela étant, nous même nous n'étions pas aux côtés du plaignant au moment où il a observé le phénomène. A ce stade, il serait utile que le plaignant transmette les images qu'il aurait prises ou qui lui aurait été remises, afin de voir s'il y a des indices qui font penser qu'il y aurait effectivement eu un largage de liquide.

Monsieur Hochstrasser explique que techniquement, les avions Boeing 777 ont des buses aux extrémités des ailes. En cas de largage de carburant, celles-ci diffusent des gouttelettes (pas des flaques) et qui peuvent engendrer des traînées. Cela étant, selon les conditions d'humidité et autres phénomènes, les tourbillons de sillages en bout d'ailes peuvent également donner naissance à des traînées qui apparaissent parfois sous forme de filets observables depuis le sol (observables depuis la tour de contrôle). Il est difficile de distinguer entre les deux cas de figure.

Cela étant, M. Hochstrasser observe qu'en l'espèce il s'agit d'un vol à l'arrivée (réservoir au minimum), de sorte qu'opérationnellement il n'y avait pas de nécessité d'alléger l'avion pour l'atterrissage en larguant du carburant. Il n'y a pas de largage de carburant sauf nécessité (en cas d'urgence) et les occurrences sont très rares. Une procédure est bien établie et les pilotes doivent rapporter chaque fois qu'ils procèdent à une telle manœuvre. Enfin, le carburant coûte cher et les compagnies aériennes n'entendent pas que leurs pilotes se délestent de carburant pour rien. Cela étant, il est conscient qu'il y a une rumeur persistante que les largages de carburant surviennent plus souvent que les autorités veulent bien l'admettre.

Monsieur Quaglia souligne que cette rumeur est persistante. Lui-même rapporte l'expérience d'une dame qui avait soutenu avec insistance de tels propos alléguant que le kérosène s'était déposé dans sa piscine formant un film huileux. Cette dame a eu la présence d'esprit de prélever un échantillon du produit incriminé et Genève Aéroport a financé une analyse de l'échantillon. Le rapport d'analyse indiquait qu'il ne peut pas s'agir de kérosène compte tenu du poids moléculaire élevé de la substance, sans pouvoir toutefois identifier la source de la pollution. Cette dame a indiqué que c'était son pisciniste qui lui avait indiqué que cette substance huileuse provenait du largage de carburant des avions et qu'il donnait cette même indication à tous ses clients dans la région.

Monsieur Beffa rapporte qu'il y a un certain temps déjà qu'un de ses collègues expert avait eu connaissance d'un largage dans une région aux alentours (éloignée de l'aéroport). Cet expert s'est rendu sur place pour faire de prélèvement, mais n'a décelé aucune trace de kérosène au sol. Monsieur Beffa indique aussi les phénomènes optiques qui surviennent selon l'angle d'observation des aéronefs en mouvements dans le ciel. Selon les conditions météorologiques, l'observation peut donner lieu à des interprétations diverses.

Genève Aéroport apportera un complément d'explication au plaignant sur la base des informations communiquées en séance ce jour.

3. Mesures d'incitations des passagers aériens à l'usage des modes de transports durables

Monsieur Quaglia présente l'évolution des parts modales des passagers depuis 2008. Le pourcentage de passagers utilisant un mode de transport durable a fortement progressé entre 2008 et 2013, puis a stagné entre 2013 et 2016 et diminué en 2017. Pour expliquer cette évolution M. Quaglia présente l'évolution du nombre de bus et train et du nombre de sièges dans les bus au départ de l'aéroport. Ces deux indicateurs ont progressé jusqu'en 2013, avant de commencer à diminuer régulièrement, dégradant donc l'offre de transports publics desservant l'aéroport.

Un autre graphique montre une forte évolution de la provenance des passagers. Entre 2014 et 2016 ceux-ci venaient à 68 % de Suisse, mais en 2017, ils n'étaient plus que 59 % à venir de Suisse. Cette forte augmentation du nombre de pax venant de France, c'est-à-dire de zones mal desservies par les transports publics – hormis quelques exceptions – se répercute forcément sur les modes de transport utilisés pour venir à l'aéroport.

M. Quaglia montre ensuite l'évolution du nombre de tickets unireso offert par Genève Aéroport aux passagers. De moins de 200'000 en 2008, Genève Aéroport en a distribué et financé plus de 1 millions en 2017 !

L'offre de TP évoluera au 9 décembre prochain, les principales évolutions impactant l'aéroport sont présentées.

M. Quaglia annonce également que Genève Aéroport est en train de finaliser avec les TPG la mise en place des Aérobus, des bus circulant tôt le matin (entre 4 et 6h). Ce service qui existait pour les employés de l'aéroport sera ouvert aux passagers à partir du 9 décembre. Il sera constitué de six (6) lignes, provenant de Carouge, Sismondi-Cornavin, Meyrin, Les Esserts Le Lignon, Ferney-Voltaire et Champel, entièrement financées par GA.

Enfin, sur le plus long terme, en 2019 le réseau genevois sera sensiblement amélioré avec la mise en place du CEVA et du tram d'Annemasse. En 2020, des travaux importants (mise aux normes des quais, remplacement des ascenseurs et des escalators, etc.) dans la gare CFF de l'aéroport risquent de péjorer la desserte en train pendant environ une année.

Enfin, dans le cadre de la planification stratégique, un des objectifs poursuivi est de favoriser les TP en lien avec l'aéroport, et de pouvoir accueillir les TP urbains et régionaux en front de terminal.

Discussion

Monsieur Rochat trouve la présentation intéressante. Il constate que lorsque l'offre de transports publics se contracte la répartition modale des passagers se détériore pour se situer aujourd'hui au niveau de 2010. Monsieur Quaglia précise que l'évolution du lieu de domicile des passagers a également une influence.

Monsieur Rochat demande si Genève Aéroport a été consulté sur le nouveau plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs Monsieur Schneider répond que l'aéroport n'est pas considéré comme une commune mais que néanmoins il y a des échanges réguliers avec la direction générale des transports dans le cadre desquels Genève Aéroport à l'occasion de faire valoir les besoins des passagers et employés. Cela étant, Genève Aéroport est un acteur parmi d'autres générant du trafic dans la zone. Les projets d'urbanisations dans le secteur sont un défi en termes de mobilité, de même que l'usage de plus en plus intensif de l'aéroport comme un des points d'entrée en ville par des usagers qui ne sont pas des passagers aériens. Monsieur Venizelos confirme que la mobilité dans la zone est un enjeu global, pas seulement pour l'aéroport, et que les développements en la matière doivent accompagner le développement urbain en général.

Monsieur Schneider précise que le RER Léman Express représentera une amélioration, même avec une rupture de charge et quand bien même l'accès est amélioré depuis l'autre côté du canton plutôt que le pays de Gex, comme cela est également souhaitable.

Monsieur Tschudi considère qu'il y a un problème de perspective. Aujourd'hui l'aéroport est en ville et les transports publics doivent être développés en conséquence. Lorsqu'un a un aéroport en ville, on ne peut pas développer les mêmes infrastructures (parkings) que celles d'aéroports à

l'extérieur des villes et que par conséquent, il faut tout miser sur une amélioration de l'accessibilité par les TP, quitte à prévoir des parkings à l'extérieur reliés à l'aéroport par des navettes.

Monsieur Tschudi suggère de développer les interfaces modaux que constituent à proximité de l'aéroport la gare de Blandonnet (trains et trams) ainsi que la ville de Ferney desservie par la ligne de bus F et la prolongation du tram depuis la Place des Nations. À son avis l'aéroport doit être proactif pour le développement d'une liaison par navette (shuttle) le long de la façade sud entre Blandonnet et Ferney. Monsieur Tschudi rappelle le projet de TCMC au milieu des années 90' qui devait rejoindre Meyrin avec un arrêt à Blandonnet (arrêt « aéroport »), avec une liaison jusqu'à l'aérogare/gare CFF avec une navette. Les plateformes d'échanges doivent être bien conçues et praticables avec des poussettes et pour les personnes en chaises roulantes.

Monsieur Schneider répond que Genève Aéroport est proactif et prend des mesures, notamment le billet gratuit TPG et les navettes personnelles aéroport qui représentent un investissement financier important. Genève Aéroport joue ainsi un rôle qui n'est pas à proprement parler le sien et aspire, comme les communes environnantes, à un vrai concept global dans lesquels les points d'échanges intermodaux de part et d'autre de la zone aéroportuaire pourraient jouer un rôle. Pour les passagers aériens, la contrainte des bagages doit être prise en considération (éviter les ruptures de charges ou aménager les plateformes de transferts de manière optimale). Des investissements sont nécessaires, mais ce n'est pas à l'aéroport d'investir au profit de toute la zone.

Monsieur Rochat dit que les difficultés d'accès à la zone aéroportuaire pèjorent également les communes voisines. Son point de vue est que l'aéroport pourrait payer pour « ses » transports publics. Monsieur Schneider observe qu'il n'y a pas de transports publics dédiés pour les passagers aériens. Monsieur Rochat fait une comparaison avec les Noctambus, dont la charge est supportée par les communes dans le cadre de leur politique de la jeunesse. Monsieur Tschudi dit qu'être proactif ne signifie pas forcément payer pour les infrastructures souhaitables.

Monsieur Rochat demande si l'aéroport a été impliqué dans les discussions relatives aux grands projets VMA (Vernier-Meyrin-Aéroport). Monsieur Schneider dit qu'il y a eu des échanges sous forme d'informations réciproques.

Monsieur Christie note qu'il y a eu une amélioration des parts modales régulièrement jusqu'à la votation de 2014. Il mentionne un point important à son avis, à savoir l'opportunité que les lignes de bus soient prolongées jusqu'à l'aéroport (« terminus fort »), en mentionnant le cas de la ligne 5. La fréquentation de ces lignes s'est nettement améliorée depuis que celle-ci a été prolongée jusqu'à l'aéroport en 2007/2008. Il demande s'il y a l'intention de prolonger d'autres lignes jusqu'à l'aéroport. Monsieur Schneider mentionne que compte tenu des contraintes de place, la priorité est donnée à l'augmentation de la capacité des lignes existantes et éviter dans la mesure du possible le stationnement des bus en bout de ligne à l'aéroport pour la « remise à l'heure ». Monsieur Christie demande s'il y a une volonté à terme d'avoir une ligne de tram jusqu'à l'aéroport. Monsieur Schneider répond que compte tenu de l'exiguïté des voies d'accès, telle n'est pas forcément la volonté de Genève Aéroport.

Monsieur Christie demande à connaître l'évolution des parts modales en chiffres absolus. Cette indication sera fournie dans la présentation qui sera communiquée en annexe au PV.

Monsieur Chiaradonna rejoint les autres intervenants pour constater que l'amélioration des parts modales dépend de l'évolution de l'offre en transports publics. Il pose la question du développement des transports publics de/vers la France voisine et l'opportunité d'étendre le billet offert par Genève Aéroport au-delà de la zone 10 également en France voisine. Monsieur Schneider répond qu'en l'état la politique de GA est d'offrir l'accès à la plus grande zone du canton, étant précisé que les passagers peuvent acheter dans le bus (distributeur embarqué) un billet pour accéder à une zone complémentaire.

4. Point de situation sur les travaux de la sous-commission CO2

Monsieur Mounier indique que la sous-commission CO2 de la CCLNTA a débuté ses travaux et s'est réunie trois fois en mars, mai et septembre 2018. La commission a décidé d'utiliser comme indicateur des émissions au sens du bilan carbone territorial du canton, les émissions du trafic aérien au départ de Genève calculées annuellement par l'OFAC sur la base de la totalité des trajets aériens domestiques et internationaux. Une revue des mécanismes de limitations des émissions de CO2 prévues par les acteurs des transports aériens (IATA, OACI) a été faite. L'historique des émissions de l'aéroport a été présenté et discuté ainsi qu'une projection de ces émissions avec différentes hypothèses. Celles-ci prévoient une augmentation des émissions à l'horizon 2030 en décalage avec l'objectif visé dans le plan climat cantonal. La commission se propose désormais d'examiner les mesures envisageables de manière réaliste pour réduire cet écart dans la mesure du possible.

Les mécanismes de limitations des émissions prévus par les acteurs du transport aérien consistent notamment à compenser les émissions avec des certificats pour financer des projets de réductions des émissions dans le monde entier. Le canton n'entend toutefois pas considérer les certificats de compensation au titre de la réduction des émissions dans le cadre du plan climat cantonal. Il y a là un hiatus qu'il s'agira de combler. En tenant compte de la compensation des émissions qui interviendront avec la mise en œuvre de l'accord CORSIA, les émissions du transport aérienne seront globalement plafonnées. Il y a lieu d'en tenir compte. Le décalage mentionné entre l'objectif visé dans le plan climat cantonal et les perspectives des émissions du trafic aérien au départ de Genève sera moindre. Monsieur Schneider qu'il y a un problème à ne pas considérer le mécanisme des compensations dans la mise en œuvre de l'accord CORSIA, qui est un accord international auquel la Suisse s'est associé. Cela obligerait potentiellement Genève Aéroport à exiger des compagnies aériennes des actions qui vont à l'encontre de ce qui leur est demandé au niveau mondial.

Monsieur Venizelos dit qu'effectivement les mesures de réductions des émissions attendues des acteurs du trafic aérien à Genève doivent être en phase avec les engagements au niveau international.

5. Divers

Dates des séances 2019

Genève Aéroport soumettra par email (doodle) plusieurs dates pour les séances de la commission 2019.

Propos de Monsieur Lindup

Monsieur Lindup, dont c'est la dernière séance, remercie tout le monde pour la collaboration durant une période qu'il considère comme constructive et annonce la participation de Monsieur Alain Rosset, membre du comité de l'ARAG, comme représentant de l'association pour la prochaine législature.

Dates des prochaines séances

dates séances 2019 à fixer

La séance se termine à 19h15.

Le secrétariat de la commission