

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

**Procès-verbal de la 71^e séance du lundi 21 juin 2010
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h30**

Présents :	MM.	Robert DEILLON, Président Robert BEFFA Boris CALAME Philippe CALAME Pierre-Etienne DUTY Claude ETTER Serge GOBBI Christian GOUMAZ Ivan HARALAMBOF Marc MOUNIER Ermanno SCHENA Simon WERMELINGER
Observateur du CA :	M.	Jean-Michel KARR
Expert :	M.	Mario LEVENTAL
Secrétaire :	M.	Pascal HELFER
Participent également :	MM	Mike GERARD Thierry NOSSENT
	Mme	Virginie MARCHE
Excusés :	MM.	Jean-Marc COMTE Jean-Marc DEVAUD Antoine GINI Pascal HOCHSTRASSER Patrick MALEK-ASGHAR Claude PIOTTON Yvan ROCHAT Jean-Marc THEVENAZ

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 8 mars 2010
2. Communications du Président
3. Causes de retard des mouvements à l'aéroport de Genève
4. Réduction des émissions gazeuses liées aux engins et véhicules sur le tarmac
5. Brèves environnementales
6. Divers

Préambule

M. Deillon salue la participation de M. Gerard, représentant de l'ARAG, qui remplace M. Piotton excusé. Il salue également la participation de deux collaborateurs de l'AIG, M. Nossent, responsable des concessions commerciales et Mme Marche, responsable de projets au sein de la division environnement et affaires juridiques, qui interviendront respectivement au point 3 et 4 de l'ordre du jour.

M. Deillon rappelle l'ordre du jour et recueille l'assentiment des membres de la commission sur les points y afférents.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 8 mars 2010

Le procès-verbal de la 70^{ème} séance de la commission consultative des nuisances du 8 mars 2010 est approuvé sans remarque.

2. Communications du Président

Évolution du trafic

Cumulativement au 20 juin 2010, l'AIG a enregistré une hausse du nombre de passagers de + 3.4% et du nombre de mouvements de + 1.1% (tous types de trafic confondus). La légère progression du nombre de mouvements est surtout due à l'accroissement du nombre de mouvements de l'aviation générale (+ 10% par rapport à 2009, qui n'était pas une année de fort trafic pour cette catégorie de mouvements), tandis que l'aviation de ligne se maintient et le trafic charter est en baisse (- 7.8%), au profit du trafic de ligne. Le nombre de mouvements d'hélicoptères est en hausse (+ 18.9%, par rapport à 2009, qui n'était pas non plus une année de fort trafic pour cette catégorie de mouvements) et reste en deçà du trafic hélicoptères enregistré au cours de la saison d'hiver 2007/2008.

La fermeture de l'espace aérien européen suite à l'éruption du volcan islandais a engendré l'annulation de quelque 1'600 vols, avec des conséquences pour près de 200'000 passagers. Pour l'AIG, le préjudice est estimé entre 1 et 1.5 points de croissance en moins à la fin de l'année.

Évolution des plaintes

A la fin mai, l'AIG a reçu et traité 32 plaintes et demandes de renseignements, dont 11 concernent le trafic d'hélicoptères, 4 les mouvements VFR avions, 6 les trajectoires IFR, 7 le bruit lié aux mouvements IFR et 4 le bruit lié à l'exploitation de l'aéroport. Géographiquement, les plaintes se répartissent de manière homogène autour de l'aéroport, sans qu'il ait à noter une concentration dans une région en particulier. Par rapport aux années précédentes, le nombre de plaintes demeure globalement constant, avec 45 plaintes sur l'ensemble de l'année 2009, 59 en 2008 et 72 en 2007.

M. Duty demande quel suivi est donné aux plaintes. M. Helfer explique qu'en cas de suspicion de violation des procédures, l'AIG établit un rapport d'incident qui est transmis à l'OFAC, autorité compétente qui décide de l'opportunité d'ouvrir une enquête administrative. Cette année, l'AIG a saisi l'OFAC à deux reprises pour des cas de survol VFR au-dessous des hauteurs minimales de vol. Dans les deux cas, les pilotes ont été sanctionnés d'une amende.

M. Boris Calame demande à quoi correspondent les plaintes liées au bruit de l'exploitation. M. Helfer indique qu'il s'agit généralement de plaintes suite à des essais moteur ou à des travaux sur le tarmac réalisés de nuit. M. Deillon explique que les travaux qui demandent une intervention sur la piste sont faits de nuit et que pour le reste ils se font durant la journée. Dans toute la mesure du possible, l'AIG s'emploie à ne pas planifier de travaux la nuit, notamment en raison des surcoûts que cela induit.

M. Gerard demande si l'AIG dispose systématiquement des trajectoires du trafic d'hélicoptères. M. Helfer rappelle que l'AIG a œuvré afin de faire publier depuis 2007 une obligation pour les pilotes d'hélicoptères d'enclencher systématiquement leur transpondeur dans la CTR de Genève, afin de permettre à l'AIG d'être en mesure de vérifier les trajectoires. Il se trouve que cette procédure est susceptible de déclencher des alertes TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System) non désirées sur les systèmes embarqués des aéronefs qui opèrent aux instruments. Afin de limiter ce risque, les contrôleurs aériens instruisent parfois les pilotes d'hélicoptères de ne pas enclencher leur transpondeur en pénétrant dans la CTR. Aujourd'hui, environ 20% des mouvements hélicoptères à l'arrivée ou au départ de Genève sont effectués sans transpondeur enclenché, ce qui rend impossible de reconstituer leur trajectoire. En outre, une étude est actuellement en cours chez Skyguide pour évaluer la nécessité d'interdire le transpondeur pour le trafic hélicoptère VFR dans la CTR, afin d'éviter les alertes TCAS non désirées.

M. Philippe Calame observe que les 300 mètres de hauteur minimale de vol au-dessus de la région des Trois-Chêne sont globalement bien respectés par les pilotes d'hélicoptères.

Sur question de M. Boris Calame, M. Deillon indique que pour les vols d'hélicoptères, les plaintes sont généralement plus nombreuses durant la saison d'hiver, où la demande pour ce type de service est plus forte que le reste de l'année. Pour le reste des plaintes, il n'y a pas de périodes ou d'événements qui induisent un nombre accru de plaintes.

3. Cause de retard des mouvements à l'aéroport de Genève

Monsieur Deillon passe la parole à M. Nossent pour présenter les causes génératrices de retard au départ et à l'arrivée de Genève, ainsi que les actions menées pour réduire le nombre de retard, source de coûts et de complications pour les acteurs aéroportuaires.

Copie de la présentation de M. Nossent figure en annexe (**annexe 1**).

Présentation

Fort de son expérience de nombreuses années dans les opérations au sol, M. Nossent indique qu'il n'existe pas de définition standardisée des délais qualifiés de « retard » par les différents acteurs du transport aériens (compagnies aériennes et acteurs aéroportuaires). Les pratiques diffèrent et d'aucuns saisissent un retard dès la première minute, alors que d'autres admettent une marge de quelques minutes. Pour l'établissement d'analyses et statistiques, les partenaires de l'aviation civile travaillent avec une tolérance de 15 minutes. L'identification des raisons (codes) de retards se fait au départ.

S'agissant du moment de la saisie, encore une fois les pratiques des compagnies aériennes diffèrent. Aux fins d'analyse et de statistique, un standard IATA prévoit de comptabiliser le temps entre le moment du repoussage de l'avion (ou de la fermeture des portes) au départ et le moment de l'arrivée de l'avion en position à l'arrivée. A l'aéroport de Genève, l'heure de départ saisie est le moment de l'autorisation de roulage ou de repoussage, tandis que, depuis récemment, l'heure d'arrivée est celle de l'arrivée de l'avion en position. Ces heures sont saisies manuellement par les contrôleurs AMS de la tour tarmac. Pour tenir compte des décalages d'horloges, les compagnies aériennes peuvent corriger l'heure quittancée par la tour tarmac de 2 minutes au plus.

Depuis le début de cette année (situation à fin mai 2010), la proportion des vols qui arrivent en retard est de l'ordre de 30%. Nous avons enregistré une proportion semblable de vols en retard (de plus de 15') au départ. Par conséquent, il apparaît que la principale cause des départs en retard à Genève est l'arrivée tardive de l'avion.

Demeure qu'une part des retards est générée sur la plate-forme, pour de nombreuses causes que M. Nossent présente succinctement. Certaines de ces causes sont liées aux contraintes du contrôle aérien, tandis que d'autres sont occasionnées par des problèmes liés aux prestations de service au sol. D'autres causes ont pour origine les délais occasionnés par des opérations de maintenance ou des événements particuliers. Un passager égaré ou distrait, une erreur de comptage dans le nombre de passagers, un bagage oublié, et c'est tout l'enchaînement de l'enregistrement et de l'embarquement qui est perturbé. Problème de chargement du fret, trieur de bagages défectueux, passerelle indisponible, tracteur de repoussage en panne, plein de carburant plus long que prévu. Aléatoires et donc difficiles à prévenir, ces types de retard n'en sont, globalement, pas moins fréquents.

Un certain nombre de mesures ont été mises en place pour réduire les retards à Genève. Le PPR de l'aviation générale contribue à éviter des retards en « lissant » le trafic de l'aviation générale. Par ailleurs, un processus collaboratif de décision (CDM, *Collaborative Decision Making*) permet progressivement de mieux partager les informations opérationnelles entre les partenaires et permettre à chacun de prendre les décisions les plus appropriées. Le CDM permet de mieux estimer le flux de trafic, mieux gérer les régulations, optimiser le temps de roulage, ainsi que le dégivrage des avions le cas échéant, avec pour conséquence, entre autres, un meilleur respect des créneaux horaires et donc une diminution des retards.

Discussion

M. Beffa demande si l'AIG enregistre plus de retard le soir que le reste de la journée. M. Deillon explique que les retards accumulés au cours des rotations effectuées durant la journée s'additionnent généralement le soir (effet « boule de neige »), voire s'amplifient si d'autres facteurs interviennent. Du fait de la diminution du nombre de mouvements planifiés le soir à l'arrivée et au départ, Skyguide ne conserve que le nombre de contrôleurs approche suffisant

pour gérer les demandes planifiées à l'horaire, avec une marge. Dans cette configuration de personnel, la capacité des contrôleurs approche à traiter une affluence momentanée de trafic est réduite. Le cas échéant, pour faire face au risque d'avoir à traiter un volume de trafic qui dépasserait la capacité des contrôleurs, Skyguide impose des régulations de trafic pour limiter le nombre de mouvements, ce qui a pour conséquence de générer potentiellement des retards. L'AIG a demandé à Skyguide d'augmenter le nombre de contrôleurs approche le soir pour garantir une plus grande capacité opérationnelle. A cette fin, Skyguide a investi d'importants moyens de formation pour disposer, à terme, de nouveaux contrôleurs.

M. Beffa demande s'il y a des compagnies aériennes plus sujettes à des retards que d'autres. M. Deillon indique que le risque de subir un retard augmente avec le nombre de rotations effectuées. Par conséquent, il est dans le cours des choses que les compagnies aériennes qui effectuent le plus grand nombre de rotations à Genève comptabilisent le plus de retard.

M. Philippe Calame demande si, en cas de retard, des mesures sont prises pour accélérer le temps d'escale de manière à rattraper une partie du temps perdu lors de la rotation précédente. M. Haralambof indique que les contrats entre les compagnies aériennes et les agents d'assistance prévoient des malus en cas de retard et des bonus dans les cas contraires. Tout est mis en œuvre pour qu'il n'y ait pas de retard. Il arrive que les compagnies aériennes limitent au minimum le nettoyage de la cabine pour embarquer au plus vite les passagers pour le vol suivant et ainsi rattraper un peu de temps. Les compagnies ont le souci de conserver leur slots historiques, ce qui implique de les respecter dans toute la mesure du possible.

M. Philippe Calame demande s'il n'est pas possible de prévoir une position de stationnement dédiée aux avions en retard qui permettent de faciliter les opérations au sol et ainsi rattraper les retards. M. Deillon explique qu'à Genève les places de stationnement sont limitées. D'autre part, les places de stationnement sont déterminées bien en avance, afin de se conformer notamment aux normes relatives au contrôle des personnes aux frontières pour les vols « non Schengen ». Changer la position de stationnement d'un avion en dernière minute amène le plus souvent plus d'inconvénients que d'avantages.

M. Duty observe que les temps d'escale sont toujours plus courts, ce qui accroît le risque de retard. M. Haralambof explique qu'il y a une réalité économique qui pousse l'ensemble des acteurs du transport aérien à plus de rentabilité. M. Karr estime que le business model des compagnies aériennes, en particulier pour le trafic court-courrier de point à point (qui représente l'essentiel du trafic à Genève) implique d'effectuer plusieurs rotations dans la même journée, ce qui requière de limiter le temps d'escale entre chaque phase de vol. Cette stratégie est d'autant plus marquée chez les compagnies *low cost*.

4. Réduction des émissions gazeuses liées aux engins et véhicules sur le tarmac

M. Deillon passe la parole à Mme Marche pour présenter l'état des lieux du parc de véhicules utilisés sur le site aéroportuaire ainsi que les mesures mises en place et envisagées à moyen terme visant à réduire émissions dans l'enceinte aéroportuaire.

Copie de la présentation de Mme Marche figure en annexe (**annexe 2**).

Présentation

Mme Marche explique qu'un inventaire de tous les véhicules et engins roulant dans l'enceinte aéroportuaire a été réalisé en 2008 et mis à jour en 2010. Cet inventaire recense 1'212

véhicules et engins, dont 938 sont stationnés sur le tarmac. L'âge moyen du parc de véhicules de l'AIG est de 8 ans et de 10 pour les autres propriétaires de flotte.

Les véhicules routiers (voitures et utilitaires légers, camion, bus) représentent environ la moitié du parc de véhicules stationnés sur le tarmac. Parmi les véhicules circulant dans l'enceinte aéroportuaire, 19% sont des véhicules éco-compatibles (électriques, hybrides, gaz).

En matière de réduction des émissions gazeuses liées aux véhicules de service, une série d'actions sont en cours : l'AIG applique une politique d'achat de véhicules qui favorise le modèle le plus petit et le moins polluant possible ; l'AIG installe progressivement des filtres à particules sur les véhicules identifiés comme étant les plus polluants ; le diesel distribué à l'aéroport inclut 5% de biodiesel produit en Suisse ; l'AIG impose à l'ensemble des sociétés aéroportuaires des contrôles anti-pollution périodiques et le respect des normes d'émission les plus strictes en vigueur (Euro 4 - 5) pour l'acquisition de tout nouveau véhicule.

Dès 2011, l'AIG va appliquer sur les laissez-passer véhicule une redevance différenciée en fonction des performances écologique des véhicules et retirer progressivement de la circulation sur les aires de mouvement les véhicules les plus anciens et les plus polluants. Ces actions doivent inciter les sociétés aéroportuaires à moderniser leur parc de véhicules avec des modèles de dernière génération. Les recettes supplémentaires provenant de la perception de cette taxe d'incitation seront destinées à financer, outre les coûts administratifs, des équipements propres à réduire les émissions sur la plate-forme.

Discussion

M. Boris Calame suggère que le fonds environnement soit utilisé pour subventionner le programme de renouvellement des véhicules des différentes sociétés aéroportuaires et ainsi accélérer la mise en œuvre effective du plan de mesure. M. Deillon estime que ce n'est pas la vocation du fond environnement de financer l'acquisition de nouveaux véhicules par les sociétés partenaires. Une partie des recettes de la redevance sur les laissez-passer véhicules sera par contre affectée au financement d'infrastructures telles que des bornes pour le chargement des véhicules électriques et l'installation de filtres à particules sur les engins et véhicules qui circulent déjà sur la plate-forme.

M. Etter estime qu'une participation au financement des nouveaux véhicules des sociétés aéroportuaires est susceptible d'induire une distorsion du marché. Il observe par ailleurs que pour certains véhicules âgés, le remplacement du moteur existant par un nouveau moteur conforme aux dernières normes d'émissions de gaz d'échappement peut constituer une solution efficace en terme de réduction des émissions polluantes et économiquement plus avantageuse que le remplacement du véhicule.

M. Beffa estime que les moyens affectés par l'AIG doivent servir à financer des études utiles à la décision (par exemple des analyses de la flotte existante des sociétés partenaires), plutôt qu'au financement de véhicules neufs d'autres sociétés.

En dehors des cas d'urgence, M. Karr suggère que les interventions du SSA ne soient pas systématiquement effectuées feux bleus allumés. Par ailleurs, il suggère que les techniques de conduite économique (éco-drive) soient mise en œuvre pour les déplacements, hormis les interventions en urgence.

5. Brèves environnementales

Dispositif d'aide à l'insonorisation à Ferney-Voltaire

Au terme d'une procédure d'appel public à la concurrence, la ville de Ferney-Voltaire en concertation avec l'AIG a retenu la candidature d'un bureau d'expert acousticien français actif dans les travaux d'insonorisation sur plusieurs aéroports français. Ce choix doit encore être validé par le Conseil communal de Ferney-Voltaire le 13 juillet prochain.

En outre, la Ville de Ferney-Voltaire a engagé une chargée de mission pour remplir les tâches requises par la mise en œuvre du dispositif d'aide à l'insonorisation en France, dont l'activité au profit du dispositif d'aide à l'insonorisation dans la commune sera financée par l'AIG.

Rencontre ARAG – AIG

Une délégation de l'AIG a rencontré les membres de l'ARAG le jeudi 11 mars 2010 pour répondre à un certain nombre de questions relatives aux mesures de limitation du bruit du trafic aérien. Le compte rendu de cette rencontre est disponible pour les membres de la commission qui exprimeraient le souhait d'en bénéficier.

Covoiturage

Un premier bilan après six mois d'utilisation fait apparaître 130 personnes se sont inscrites au site de covoiturage des personnels de l'aéroport. La majorité des inscriptions a eu lieu durant la campagne de communication entre janvier et mars 2010. Le site de covoiturage est utilisé pour mettre en relation les personnels de l'aéroport souhaitant partager leurs trajets. Les personnes s'arrangent ensuite par téléphone ou par un autre moyen, sans qu'elles n'aient besoin de se connecter au site de covoiturage. Par conséquent, le nombre d'inscriptions donne une information relative de la pratique du covoiturage. Une enquête de mobilité sera réalisée en fin d'année pour mesurer cette pratique et une nouvelle campagne de communication sera réalisée fin septembre, à l'occasion de la semaine de la mobilité.

6. Divers

M. Boris Calame propose que les causes de retard des mouvements à l'aéroport de Genève fassent l'objet d'un numéro du GVAEnvironnement.

M. Boris Calame demande s'il est possible de recevoir copie du guide d'aide à l'achat de véhicules, engins et équipements éco-compatibles à l'attention des partenaires du site, une fois celui-ci réalisé. Il recommande en outre une publication du canton de Genève, réalisée en collaboration avec l'association des communes genevoises, le canton de Vaud et l'Office fédéral du développement territorial, d'un guide des achats professionnels responsables (www.achats-responsables.ch).

M. Boris Calame aimerait connaître, en cette année internationale de la Biodiversité, la détermination de l'AIG et, le cas échéant, l'avancée du projet concernant la certification de l'aéroport par la Fondation Nature & Economie. M. Mounier rappelle que l'AIG entend mener une petite étude avec la Fondation pour déterminer la conformité des mesures en place et les mesures complémentaires nécessaires à la certification (« gap analysis »). Cela étant, l'AIG maintient sa détermination à prendre des mesures en faveur de la biodiversité, mais reste réticent à s'engager dans un programme contraignant, qui pourrait constituer une entrave du

développement de l'infrastructure aéroportuaire pour maintenir le rôle qui lui est dévolu dans le cadre de Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique du pays.

M. Boris Calame demande s'il est possible de recevoir copie de l'étude d'impact sur l'environnement du projet d'Aile Est. M. Deillon propose de porter ce sujet à l'ordre du jour de la prochaine séance de la commission.

M. Boris Calame rappelle les taux d'intérêts servis sur le fonds environnement depuis 2007. Il relève que ceux-ci sont extrêmement bas en 2009 (0.281%), soit bien plus bas que, par exemple, le rendement des obligations de la Confédération qui est, pour la période du 24 juin 2009 au 21 juin 2010, au plus bas de 1.50% (le 8 juin 2010) et au plus haut de 2.52% (le 24 juin 2009). Il insiste sur le rôle de la commission consultative des nuisances pour se prononcer (préavis) sur la gestion du fonds environnement, même si la compétence décisionnelle pour adopter les budgets et valider les comptes appartient au conseil d'administration de l'AIG. Ce faible intérêt se faisant au détriment du potentiel d'action du fond, il souhaite que la rémunération du fonds environnement fasse l'objet d'une discussion approfondie au sein de la commission des nuisances. M. Deillon répond qu'il va rassembler des informations utiles auprès des services financiers de l'AIG, qui seront soumises aux membres de la CCLNTA.

M. Beffa demande s'il est possible d'avoir un relevé des niveaux enregistrés par MIABA durant les trois jours de fermeture de l'espace aérien suisse au trafic commercial suite à l'éruption du volcan islandais. Le relevé des niveaux sonores enregistrés du samedi 17 au lundi 19 avril 2010 est soumis en annexe au présent procès-verbal (**annexe 3**).

* * *

La séance est levée à 19h30.

Prochaines séances de la commission des nuisances

lundi 20 septembre 2010 à 17h00

lundi 29 novembre 2010 à 17h00

Pascal HELFER
[signé le 11 août 2010]
Le secrétaire

Annexes

1. *Présentation faite au point 3 de l'ordre du jour*
2. *Présentation faite au point 4 de l'ordre du jour*
3. *Relevé des niveaux sonores enregistrés du 17 au 19 avril 2010*