

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

**Procès-verbal de la 75^e séance du lundi 20 juin 2011
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

Présents : MM. Robert DEILLON, Président
Robert BEFFA
Boris CALAME
Philippe CALAME
Jean-Marc COMTE
Pierre-Etienne DUTY
Claude ETTER
Claude GENECAND
Antoine GINI
Serge GOBBI
Christian GOUMAZ
Ivan HARALAMBOF
Marc MOUNIER
Claude PIOTTON
Yvan ROCHAT
Ermanno SCHENA

Expert : M. François MEYLAN

Secrétaire : M. Pascal HELFER

Participait également : M. Philippe QUAGLIA

Excusés : MM. Jean-Marc DEVAUD
Pascal HOCHSTRASSER
Jean-Michel KARR (Observateur du CA)
Jean-Marc THEVENAZ
Simon WERMELINGER

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 7 mars 2011
 2. Rapport d'activité de la commission pour l'année 2010
 3. Communications du Président
 4. Projet de certification carbone (*Airport Carbon Accreditation*)
 5. Brèves environnementales
 6. Divers
-

Préambule

M. Deillon salue la participation de M. Genequand, conseiller administratif de la commune de Versoix, nommé par arrêté du Conseil d'Etat du 16 mars 2011 en remplacement de M. Malek-Asghar. Il souhaite la bienvenue à M. François Meylan, nommé lors de la dernière séance en qualité d'expert au sein de la commission consultative des nuisances de GA jusqu'au prochain renouvellement de ses membres. M. Deillon exhorte MM. Genequand et Meylan à respecter le secret de fonction, dont la violation est sanctionnée par l'article 320 du code pénal suisse.

M. Deillon salue également la participation de M. Philippe Quaglia, responsable de projets au sein de la division environnement et affaires juridiques, qui interviendra au point 4 de l'ordre du jour.

M. Deillon fait part de la démission de M. Levental de son mandat d'expert au sein de la commission. Il souligne l'engagement unanimement apprécié dont a fait preuve M. Levental dans sa fonction depuis de nombreuses années. Pour remplacer M. Levental en qualité de représentant du Service de protection contre le bruit et le rayonnement non ionisant (SPBR), M. Deillon propose la nomination de son successeur à la tête du SPBR, Monsieur Philippe Royer. M. Philippe Calame demande si ses compétences sont bien du niveau d'expertise attendu pour cette commission, soit être un spécialiste de l'acoustique. M. Deillon indique que la proposition de M. Royer tient en particulier au fait de sa fonction, pour donner à la commission le regard de l'autorité cantonale dans un domaine sensible régulièrement abordé en commission. Aux termes de la loi, la commission se compose déjà d'un architecte acousticien, en l'occurrence M. Beffa, dont les compétences en la matière sont reconnues. En l'état, il est décidé de surseoir à la nomination de M. Royer, afin de donner plus de temps pour considérer la question.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 7 mars 2011

Le procès-verbal de la séance du 7 mars 2011 est approuvé sans remarque.

2. Rapport d'activité de la commission pour l'année 2010

Conformément à la demande exprimée au cours de la dernière séance de la commission, le projet de rapport pour l'année écoulée est prévu à l'ordre du jour de la présente séance, afin d'en discuter.

M. Boris Calame demande que les mesures mises en place à Genève Aéroport pour juguler les causes de retard (page 2 *ad* séance du 21 juin 2010) figurent de manière plus détaillées dans le rapport.

S'agissant des mesures envisagées pour limiter les nuisances du trafic hélicoptères (page 4 *ad* séance du 29 novembre 2010), M. Boris Calame demande que soit précisé qu'à l'intérieur de la CTR les mesures auront un caractère contraignant pour les pilotes et qu'à l'extérieur de la CTR les prescriptions fédérales relatives aux vols à vue s'appliquent et que leur surveillance est de la compétence de l'OFAC.

M. Boris Calame demande que la conclusion soit introduite par la formule : « La commission a été informée et a œuvré [...] ».

M. Meylan demande pourquoi la sous-commission « Trajectoires » ne s'est pas réunie. M. Deillon répond qu'il n'y a pas eu de modification de trajectoires nécessitant que la sous-commission se réunisse.

Avec ces amendements, le rapport de la Commission pour l'année 2010 est accepté par 10 voix POUR, aucune voix CONTRE et 1 ABSTENTION. Ce rapport sera soumis au Conseil d'administration conformément à la loi sur l'Aéroport International de Genève, puis transmis au Conseil d'État pour information.

3. Communications du Président

Évolution du trafic

Cumulativement à fin mai, le trafic de passagers a progressé de 11.9%. En termes de mouvements, il y a eu une croissance de + 9,5% par rapport à la même période l'année précédente, au cours de laquelle quelques 1'600 vols avaient été annulés suite à l'éruption du volcan islandais. Le nombre de mouvements de l'aviation de ligne a augmenté de 12.9% (+ 6'457 mouvements), tandis que le nombre de mouvements charter a baissé de 20.9% (- 587 mouvements).

On observe une augmentation du trafic de passagers en semaine, ce qui reflète vraisemblablement une tendance des compagnies à programmer leurs vols tous les jours de la semaine (augmentation des fréquences).

L'activité du fret avionné est en hausse de 24.9%. Ce résultat est dû à une conjonction de facteurs, notamment économiques (reprise économique dans certains secteurs de l'industrie, notamment l'horlogerie et la chimie) et opérationnels (capacité en soute plus importante suite au développement des vols long-courriers et augmentation des fréquences du vol tout cargo de la compagnie aérienne chinoise Jade International Cargo). La croissance du fret témoigne de la vitalité économique de la région. Le remplissage des soutes améliore aussi la rentabilité des vols pour les compagnies aériennes.

M. Boris Calame demande si le fret connaît une activité plus importante à certaines heures de la journée. M. Deillon répond que tel n'est pas le cas. S'agissant du vol de Jade Cargo, l'opération est planifiée (une à deux fois par semaine) tôt dans la soirée.

Mouvement nocturnes

Les mouvements nocturnes (entre 22h et 6h) sont en hausse de 10.0% (3'321 mouvements contre 3'019, soit 302 mouvements en plus au cumul à fin mai). Cette hausse concerne la première heure de nuit (entre 22h et 23h), avec une augmentation de 693 mouvements au cumul à fin mai (+ 35.4%). Pour la deuxième heure nuit (entre 23h et minuit) et la période de couvre feu (entre minuit et 6h), le nombre de mouvements est en baisse de respectivement moins 263 mouvements (- 29.8%) et moins 128 mouvements (- 70.7%).

M. Philippe Calame demande s'il est possible d'identifier les raisons à l'origine de cette diminution des mouvements nocturnes après 23 heures. M. Deillon estime qu'il s'agit de la conjugaison de plusieurs facteurs, notamment les efforts conjoints des compagnies aériennes pour respecter au plus près les créneaux horaires, des agents d'assistance pour ne pas générer des retards à l'escale de Genève et des services de la navigation aériennes pour maintenir la capacité de l'aéroport en fin de journée. Les conditions météorologiques jouent évidemment un rôle. M. Boris Calame relève que cette amélioration après 23 heures est positive pour les populations riveraines de l'aéroport.

Pour les mois d'avril et de mai, une dérogation a été accordée par Genève Aéroport pour un atterrissage au-delà de minuit trente (ATD : 00h39) en raison de circonstances météorologiques exceptionnelles sur l'aéroport d'origine. Dans l'intervalle, l'OFAC a confirmé que l'analyse des dérogations nocturnes octroyées par Genève Aéroport, de même que les justifications apportées pour chacune des dérogations, n'a pas révélé de violation du cadre législatif fixé par l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique.

M. Boris Calame demande si Genève Aéroport tient une statistique des demandes de dérogation qu'il aurait refusées. M. Mounier indique que toutes les demandes de dérogation transmises à l'autorité aéroportuaire sont consignées, y compris celles ayant fait l'objet d'un refus. Cependant, cette statistique ne comprend pas les demandes que les agents d'assistance n'ont pas transmises à l'autorité aéroportuaire sachant, au vue de la pratique en vigueur ou de discussions informelles préalables, qu'elles leur auraient été refusées.

M. Boris Calame demande si l'OFAC a déjà été saisi d'un recours à la suite d'une décision de Genève Aéroport de refuser à une compagnie aérienne une dérogation pour un mouvement au-delà de minuit trente. M. Deillon indique qu'à ce jour aucune compagnie aérienne n'a entamé une telle démarche.

M. Boris Calame demande que les motifs justifiant l'octroi des dérogations fassent l'objet d'une discussion. M. Deillon propose de porter à l'ordre du jour de la première séance de l'année prochaine une discussion sur ce sujet, sur la base d'une présentation du bilan de l'année écoulée.

Environnement Bilan et Objectifs 2013

Un exemplaire du rapport « *Environnement – Bilan et Objectifs 2013* » est distribué aux membres présents (envoyé par courrier aux membres excusés).

4. **Projet de certification carbone (*Airport Carbon Accreditation*)**

M. Deillon passe la parole à M. Quaglia pour présenter le projet de certification carbone. Copie de la présentation figure en annexe (**annexe**).

Présentation

La certification carbone (*Airport Carbon Accreditation*, ACA) est un programme de certification en matière de gestion carbone mis en place par ACI Europe (Airport Council International). Dans le cadre de cette démarche, les efforts consentis par les aéroports afin de mesurer et réduire leurs émissions gaz à effet de serre sont validés par un vérificateur indépendant. A ce jour, 43 aéroports européens participent au programme.

Il existe quatre niveaux d'accréditation :

- **niveau 1 (cartographie)**: le gestionnaire d'aéroport détermine les sources d'émissions directement liées à son activité et calcule les émissions de CO2 équivalentes ;
- **niveau 2 (réduction)**: le gestionnaire d'aéroport démontre l'existence d'un plan de gestion du carbone, ainsi qu'une réduction de ses émissions de CO2 en valeur absolue ou en valeur relative ;
- **niveau 3 (optimisation)**: prise en considération les émissions indirectes qui ne sont pas directement maîtrisée par le gestionnaire d'aéroports (not. trafic routier induit) ; le gestionnaire d'aéroport doit démontrer qu'il a une politique incitative en matière de réduction du CO2 auprès des tierces parties ;
- **niveau 4 (neutralité carbone)**: compensation des émissions directes du gestionnaire d'aéroport par un programme certifié.

Genève Aéroport a mandaté un vérificateur indépendant (bureau Kühnemann & Partner), lequel est intervenu dans la certification des aéroports de Zurich et de Francfort, pour procéder à une analyse conforme sur la base des données communiquée par Genève Aéroport et d'une visite sur le site. Cette analyse permettra de déterminer le niveau de certification auquel Genève Aéroport peut prétendre à ce stade.

Discussion

M. Meylan demande quel est l'intérêt de cette certification pour l'aéroport. M. Deillon explique que cette démarche s'inscrit dans une perspective d'amélioration continue et de validation des mesures prises pour maîtriser les émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité aéroportuaire. Ce faisant, l'aéroport contribue, avec les autres acteurs économiques, aux objectifs de la Confédération et de l'industrie en la matière.

M. Boris Calame demande quelles sont les contraintes de ce programme. M. Quaglia explique que la certification doit être renouvelée chaque année en démontrant une amélioration du bilan carbone par rapport à la moyenne des trois années précédentes.

M. Boris Calame demande quel est le coût de la certification. Le coût de la certification proprement dite est de l'ordre de EURO 12'000.-, répartis à raison de EURO 7'000.- pour l'ACI et EURO 5'000.- pour le vérificateur indépendant. S'agissant du coût des mesures mises en place pour parvenir au niveau de certification visé et le maintenir, l'ordre de grandeur des montants investis est évidemment complètement différent. Le retour sur investissements des mesures prises entre également en ligne de compte dans les calculs.

M. Beffa demande combien d'aéroports sont certifiés au niveau 4. La majorité des 43 aéroports participants à ce jour sont certifiés niveau 1 (vingt aéroports). Dix aéroports sont certifiés au niveau 2, tandis que cinq aéroports sont certifiés au niveau 3 et huit aéroports sont certifiés au niveau 4 (www.airportcarbonaccreditation.org > *Annual Report 2010-2011*, pages 10 et 11).

5. Brèves environnementales

Plan environnemental 2010-2013

Le bilan du plan environnemental 2008-2010, ainsi que les objectifs du plan environnemental 2011-2013 ont été discutés en sous-commission « suivi du SME ». Copie des notes de séances de la sous-commission seront transmises à l'ensemble des membres de la CCLNTA.

Plan de mobilité des personnels

Comme chaque printemps dans le cadre de l'action Bike to Work, Genève Aéroport met à la disposition des personnels de l'aéroport des vélos électriques et des vélos pliants en test mardi et mercredi 21 et 22 juin. En outre, les services d'un mécanicien vélo sont offerts par Genève Aéroport sur le site aux participants à l'action.

MIABA

En raison d'une décision de Swisscom de supprimer les lignes téléphoniques fixes qui relient les stations microphoniques au serveur du système MIABA, une modification (« *upgrade* ») du logiciel doit être effectué pour passer à un mode de transfert des données sans fils par GSM (en lieu et place des lignes louées jusqu'à présent).

Air Mauritius

Pour la saison d'hiver 2011-2012 (du 1er octobre 2011 au 31 mars 2012) la compagnie aérienne Air Mauritius dissociera les liaisons sur Genève et Francfort. Le vol au départ de Port-Louis ne transitera plus par Francfort avant d'atterrir à Genève. Les deux villes seront desservies séparément. Genève Aéroport sera desservi par un Airbus A340-300 le samedi au lieu du dimanche. De plus, les horaires seront avancés respectivement à 19h30 au lieu de 20h25 pour l'arrivée et à 21h15 au lieu de 21h50 pour le départ.

Courriel de M. Mike Gérard du 9 juin 2011

Tous les membres de la commission étaient en copie du courriel de M. Mike Gérard du 9 juin dernier. Une réponse aux questions de l'intéressé est donnée en séance.

1. EasyJet Switzerland

Le groupe easyJet dispose au total de 6 appareils de réserve (« *spare* »), avec équipage, pour son réseau. Il n'y a pas d'avion de réserve basé en permanence à Genève. Cela étant, la compagnie easyJet Switzerland dispose de 12 avions basés à Genève. Compte tenu de la planification des appareils, qui ne sont pas forcément tous engagés en même temps, une possibilité existe *de facto* de substituer une machine à une autre ou de disposer d'un avion de réserve au niveau du groupe en cas de problème technique. En outre, le temps de rotation à Genève a été augmenté de 5 minutes et une marge (« *buffer* ») a été prévue au milieu de l'après-midi, de manière à « rattraper » les éventuels retards accumulés dans les rotations de l'appareil jusqu'à ce moment. Cette mesure contribue à ce que les vols du soir ne soient pas en retard sur l'horaire.

2. Vols à vide

Les vols à vide (« ferry ») sont à considérer dans la nature de trafic du mouvement pour lequel ils sont programmés (au départ, comme à l'arrivée). Par exemple, un vol ferry de positionnement à l'arrivée pour un départ à l'horaire avec des passagers est considéré comme un vol commercial. Cela étant, afin de garder un contrôle et limiter les mouvements d'avion à vide après 22 heures, Genève Aéroport soumet ces vols à autorisation préalable, qu'il s'agisse de vols de lignes, de vols charter ou de l'aviation générale. Depuis le début de l'année, 42 vols à vide, autorisés par l'exploitant d'aérodrome, ont été opérés après 21h59.

3. Dérogation nocturne du 20 avril 2011

Comme publié sur le site internet *gva.ch*, Genève Aéroport a accordé une dérogation le 20 avril dernier pour un atterrissage au-delà de 00h29 d'un appareil de type Airbus A319 prévu à l'horaire à 22:45. En l'occurrence, les mauvaises conditions météorologiques en soirée (violents orages) ont perturbé l'ensemble du trafic aérien sur l'aéroport d'origine. La survenance d'un épisode orageux précisément aux alentours de l'heure prévue du départ de l'avion à Madrid est avérée. Ces circonstances météorologiques ont eu, en outre, pour conséquence d'occasionner un délai (slot ATC) pour le départ du vol concerné. L'OFAC, dûment informé de cette dérogation, estime que l'appréciation des circonstances du cas d'espèce reste bien de la compétence de Genève Aéroport et ne considère pas que Genève Aéroport ait excédé son pouvoir d'appréciation en la matière.

4. Routes hélicoptères

Les nouvelles cartes d'approche/départ à vue hélicoptères présentées en séance le 19 novembre 2010 sont en cours de finalisation en collaboration avec le service compétent de Skyguide. Il ne s'agit pas de créer de nouvelles trajectoires, mais de prescrire des altitudes et une vitesse maximum à l'approche et dans la zone de contrôle de l'aéroport (CTR). S'agissant du survol d'une maison chemin Perrault-de-Jotemps à proximité immédiate de l'aéroport le 6 mars dernier, le cas a été porté à la connaissance de l'OFAC et le riverain concerné a été tenu au courant de cette démarche.

5. Écolage hélicoptères

Les prescriptions relatives au trafic d'hélicoptère évoluant selon les règles du vol à vue ne prévoient pas de restriction particulière s'agissant de l'utilisation du circuit d'aérodrome (volte VFR). Une réponse dans ce sens a été apportée à la personne habitant en France qui nous a signalé avoir observé des hélicoptères sur la volte VFR.

Trafic hélicoptères

La question des hélicoptères a suscité une discussion, les membres de la commission exprimant le souci que les mesures prises à l'intérieur de la CTR, ainsi qu'à l'entrée de la CTR pour le trafic à destination de Genève, déploient des effets également sur le trafic hélicoptère en transit à destination/en provenance d'autres bases hélicoptères à l'extérieur de la CTR, en France voisine le cas échéant.

M. Boris Calame suggère d'informer la commission cantonale de protection contre le bruit des mesures opérationnelles pour limiter les nuisances du trafic hélicoptères au départ et à l'arrivée de l'aéroport.

6. Divers

Réajustement des classes bruit

M. Philippe Calame demande quel est l'état des travaux du groupe de travail chargé d'étudier pour les aéroports suisses le réajustement des différentes classes de bruit aux fins de la surtaxe bruit. Il s'avère que l'aéroport de Zurich a poursuivi d'autres pistes sur la base des conclusions du groupe de travail, avec pour conséquence de susciter une réflexion sur les alternatives à considérer à Genève, afin de maintenir la compétitivité de l'aéroport du bout du lac et l'adéquation des recettes de la surtaxe avec les besoins (« *cost relationship* »). A ce stade, il est envisagé de procéder à une nouvelle classification en commun avec les autres aéroports suisses, mais en adaptant le barème des montants perçu par classe aux besoins de chaque aéroport. La vocation de la surtaxe bruit étant d'inciter les compagnies à opérer à Genève avec des avions de la dernière génération, le réajustement des classes de bruit doit être en phase avec les développements technologiques : les aéroports ne peuvent inciter les compagnies à acquérir des avions qui n'existent pas.

Certification Nature & Economie

M. Boris Calame demande quel est l'état d'avancement du projet de certification Nature & Économie. M. Mounier indique que, suite à l'analyse initiale conduite avec la Fondation pour déterminer l'écart entre l'état de la situation sur la plate-forme et les exigences de la certification, un dossier est en cours de préparation afin d'être soumis à la Fondation.

Projet de développement stratégique

M. Comte demande si les projets de développement stratégique de l'aéroport (« *Plan directeur 2016-2025* ») feront l'objet d'une présentation publique. M. Deillon indique que les réflexions sur le développement des infrastructures à l'horizon 2025 seront intégrées dans la fiche de coordination du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Le PSIA, qui est de la compétence de l'OFAC, est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'infrastructure aéronautique du pays. Il définit pour chaque installation aéronautique les grandes lignes de son affectation. Les parties prenantes seront consultées dans ce cadre.

Passage à faune

M. Meylan demande si Genève Aéroport dispose de statistiques de fréquentation du passage à faune situé au-dessus du tunnel de Ferney-Voltaire. M. Mounier prend note de la demande et une réponse sera apportée lors de la prochaine séance.

Route KONIL

M. Meylan informe la commission que la mairie de Ferney-Voltaire a pris contact avec l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires), autorité administrative indépendante française, pour procéder à une étude concernant l'utilité de la procédure KONIL pour la gestion du trafic aérien. M. Deillon en prend note, en observant que cette procédure a une utilité notamment dans la perspective de la gestion de l'espace aérien au-dessus de la France et plus largement dans le cadre de la portion de l'espace aérien central en Europe (FABEC). Cette procédure permet notamment de décharger l'espace aérien des aéroports de la région Rhône-Alpes, en particulier pour les avions en transit à destination de l'aéroport de Lyon – Saint Exupéry.

Survol de Versoix

M. Genequand demande s'il est possible d'obtenir une statistique des survols de la commune de Versoix. M. Helfer prendra contact avec M. Genequand afin de préciser la demande et y donner suite.

Projet de loi sur l'organisation des institutions de droit public

M. Boris Calame demande ce qu'il en est du projet de loi sur l'organisation des institutions de droit public et du renouvellement des membres de la commission. M. Goumaz rappelle qu'en l'état le mandat des membres de la commission est prolongé jusqu'au 30 novembre 2011 (courrier de M. Longchamp du 22 janvier 2010). La commission législative du Grand Conseil arrive au bout de ses travaux et le dossier devrait être examiné par le plénum, puis voté. Une phase référendaire n'est pas exclue. Dans l'intervalle, la durée du mandat des membres des commissions de l'Aéroport International de Genève pourraient être prorogées jusqu'en février 2012. Le renouvellement de ces commissions interviendrait ainsi en mars 2012.

* * *

La séance est levée à 19h00.

Prochaines séances de la commission

lundi **19 septembre** 2011 à 17h00

lundi **28 novembre** 2011 à 17h00

Pascal HELFER

[*signé le 9 septembre 2011*]

Le secrétaire

Annexe

- Copie de la présentation faite sous le point 4 de l'ordre du jour