

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

**Procès-verbal de la 78^e séance du lundi 28 novembre 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 Jean-Marc DEVAUD Claude ETTER Claude GENECAND Antoine GINI Serge GOBBI Pascal HOCHSTRASSER Marc MOUNIER Claude PIOTTON Ermanno SCHENA Jean-Marc THEVENAZ Simon WERMELINGER
Observateur du CA :	M.	Jean-Michel KARR
Experts :	MM.	François MEYLAN Philippe ROYER
Secrétaire :	M.	Pascal HELFER
Participaient également :	MM.	Nicolas JANIN Davide TAMBURINI
Excusés :	MM.	Pierre-Etienne DUTY Christian GOUMAZ Ivan HARALAMBOF Yvan ROCHAT

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 19 septembre 2011
 2. Approbation du procès-verbal de la séance extraordinaire du 4 novembre 2011
 3. Communications du Président
 4. Projet d'amortisseur de bruit pour avions
 5. Brèves environnementales
 6. Divers
-

Préambule

M. Deillon salue la participation de M. JANIN de la direction infrastructure et planification et M. TAMBURINI de la division environnement et affaires juridiques, respectivement chef de projet et chef de projet adjoint pour le projet d'amortisseur de bruit pour avions, qui interviendront pour le quatrième point 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 19 septembre 2011

Le procès-verbal de la séance du 19 septembre 2011 est approuvé sans remarque.

2. Approbation du procès-verbal de la séance extraordinaire du 4 novembre 2011

Le procès-verbal de la séance extraordinaire du 4 novembre 2011 est approuvé sans remarque.

3. Communications du Président

Évolution du trafic

Cumulativement à fin octobre, le trafic de passagers a progressé de 10.5%. En termes de mouvements, il y a eu une croissance de 6.5% par rapport à la même période l'année précédente. Le nombre de mouvements de l'aviation de ligne a augmenté de 9.8% (+9'894 mouvements), tandis que le nombre de mouvements charter a baissé de 22.5% (-1'001 mouvements). Le 12 millionième passager a été enregistré en novembre et la barre des treize millions de passagers devrait être atteinte à la fin de l'année.

Mouvements nocturnes

Les mouvements nocturnes (entre 22h et 6h) sont en hausse de 7.6% au cumul à fin octobre (7'053 mouvements contre 6'556, soit 497 mouvements en plus). Cette augmentation est à mettre en relation avec celle des mouvements de ligne depuis le début de l'année (+9.8%). Les mouvements nocturnes sont en hausse la première heure de nuit (entre 22h et 23h), avec une

augmentation de 1'362 mouvements au cumul à fin octobre (+33.5%). Pour la deuxième heure de nuit (entre 23h et minuit) et la période de couvre-feu (entre minuit et 6h), le nombre de mouvements est en baisse, respectivement de moins 630 mouvements (-29.7%) et moins 235 mouvements (-64.6%). La diminution des mouvements nocturnes après 23 heures s'explique notamment par l'amélioration de la ponctualité des vols.

Pour la période d'août à octobre, deux dérogations ont été accordées par Genève Aéroport au-delà de minuit trente en raison de circonstances exceptionnelles et imprévues. Il s'agit de deux atterrissages, respectivement à 00h35 le 11 septembre et à 00h30 le 24 septembre dernier. Les motifs de ces dérogations sont publiés sur le site internet gva.ch (GVA.ch/mouvements-nocturnes).

Accréditation carbone

Depuis le mois de novembre, Genève Aéroport est accrédité selon le "niveau 3" du programme d'accréditation carbone des aéroports (*Airport Carbon Accreditation, ACA*). Ce programme comprend 4 niveaux d'accréditation. L'accréditation carbone des aéroports est un programme de certification en matière de gestion des gaz à effet de serre mis en place par ACI Europe. Cette certification évalue et reconnaît les efforts entrepris par Genève Aéroport pour maîtriser et réduire ses émissions de gaz à effet de serre résultant de l'activité de l'aéroport et celles de ses partenaires sur la plate-forme. À ce jour cinquante-six aéroports à travers dix-sept pays européens ont obtenu une accréditation carbone : vingt-deux aéroports sont certifiés au niveau 1, dix-neuf au niveau 2, sept au niveau 3 (dont Genève) et huit au niveau 4. L'accréditation ACA est publiée sur le site internet gva.ch (GVA.ch > Corporate > A propos de l'aéroport > Certifications).

M. Philippe Calame informe que la compagnie aérienne Air France a effectué, grâce à l'usage de biocarburant durable, un vol produisant deux fois moins d'émissions de CO₂ qu'un vol traditionnel sur la navette Toulouse Paris-Orly. M. Deillon indique qu'Air France a opéré un vol avec du kérosène mélangé à du biocarburant. Les pilotes du vol ont appliqué les procédures les plus économes en carburant, en coordination avec le contrôle aérien, à chaque phase du vol. Les phases de montée et de descente ont été réalisées en continu, c'est-à-dire en supprimant les paliers intermédiaires, générateurs d'émissions gazeuses et sonores. La trajectoire de l'avion a aussi été optimisée afin de choisir la route aérienne la plus courte possible et l'altitude de croisière la plus économe. Pour réduire davantage la consommation de carburant et ainsi les émissions de CO₂, un allègement de la masse embarquée a été effectué.

M. Philippe Calame suggère d'adapter la redevance sur les émissions gazeuses pour tenir compte de l'utilisation de biocarburant (biokérosène) à l'empreinte carbone plus faible. M. Deillon indique que le vol d'Air France est d'une approche expérimentale, qui connaît un déploiement encore marginale, mais qu'il convient de suivre.

M. Philippe Calame suggère que Genève Aéroport développe ses installations pour fournir les compagnies aériennes en biokérosène. M. Deillon explique que pour ce qui est des carburants alternatifs, le problème est de trouver un approvisionnement sûr, suffisant, et dont l'empreinte carbone est effectivement faible. Par exemple, dans le bassin genevois, la société Serbeco qui fait fonctionner depuis plusieurs années ses camions avec de l'huile de cuisine de récupération, arrive tout juste à satisfaire ses besoins.

Budget 2012

Partant du préavis favorable du 4 novembre 2011 de la commission consultative des nuisances, le Conseil d'administration a adopté le 25 novembre 2011 le budget 2012 du Fonds environnement.

4. Projet d'amortisseur de bruit pour avions

M. Deillon passe la parole à M. Mounier pour présenter le projet d'amortisseur de bruit pour avions. Copie de la présentation figure en **annexe**.

Présentation

Les essais moteurs sont nécessaires dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport. A la suite de travaux de maintenance, de réparation ou de recherche de pannes, les essais moteurs servent à tester le fonctionnement des réacteurs et la bonne exécution des opérations réalisées sur l'appareil immobilisé.

La construction d'un nouvel amortisseur représente la solution optimale à différentes problématiques associées au déroulement des essais moteurs. Pour les riverains proches de l'aéroport, cette nouvelle installation assurera une meilleure protection contre le bruit dû aux essais moteurs.

Pour l'aviation de ligne, en particulier pour la flotte d'avions basés à Genève, un certain nombre de vérifications (check) est planifié conformément aux prescriptions des avionneurs dans le cadre du programme de maintenance de chaque appareil. Ces check sont généralement suivis d'essais au ralenti et/ou avec puissance. Des contraintes comparables s'appliquent aux appareils de l'aviation générale.

Actuellement, les essais moteurs avec puissance des avions de ligne se déroulent principalement en plein air sur trois emplacements : position 19, baie d'attente 05 et baie d'attente 23. Par ailleurs, la position 19 est utilisée pour l'embarquement et le débarquement de passagers d'avions long-courriers. L'utilisation de cet emplacement pour des essais moteurs est une contrainte opérationnelle importante. En période de pointe, l'occupation d'une position long-courrier pour des essais moteurs a pour conséquence de repousser les essais moteurs en baie d'attente ou de retarder ces essais. Pour les avions d'affaires dont l'envergure est inférieure à 20 mètres, les essais moteurs sont effectués dans l'amortisseur de bruit situé sur l'aire Nord.

Le nouvel amortisseur de bruit est prévu pour accueillir des avions d'une taille équivalente à celle de la famille Airbus A320 et Boeing B737, des appareils dont l'envergure ne dépasse pas 40 mètres (code C OACI).

L'emplacement retenu pour la construction de ce nouvel amortisseur se situe sur l'aire Sud au niveau de la place de compensation près de la baie d'attente 05. Du fait son rapprochement vers les ateliers de maintenance, les déplacements effectués par les avions entre le site de maintenance et celui des essais moteur vont être réduits, ce qui va entraîner une amélioration des conditions opérationnelles sur les aires de trafic. En outre, l'implantation de l'amortisseur a un impact limité sur les places de stationnement pour les avions.

En matière de protection contre le bruit, l'office fédéral de l'environnement (OFEV) a édité une méthodologie spécifique à la problématique des essais moteurs. Cette méthodologie est une application du principe de prévention prévu dans la loi fédérale sur la protection de

l'environnement. Cette méthodologie prévoit des valeurs limites plus restrictives que celles fixées par l'ordonnance contre la protection contre le bruit (OPB), en particulier pour la période nocturne. Le projet d'amortisseur est dimensionné de telle façon que les immissions de bruit dues à son exploitation ne dépassent pas les valeurs de planification de l'annexe 6 de l'OPB et qu'il respecte les exigences spécifiques de l'OFEV.

S'agissant de la protection de l'air, les émissions dues aux essais moteurs ne vont pas varier sensiblement, du fait que le nombre d'essais moteurs n'est pas lié à la réalisation de l'amortisseur de bruit. En considérant le trafic actuel, une légère amélioration résultera du fait de l'emplacement de l'amortisseur sur l'aire Sud à proximité des halles de maintenance, avec pour conséquence une diminution du nombre de kilomètres parcourus. Ce gain kilométrique se traduit sur la plate-forme par une diminution d'environ 2% des émissions d'oxyde d'azote (NO_x) et de dioxyde de carbone (CO₂) par rapport à la situation actuelle sans amortisseur. Localement à l'emplacement de l'amortisseur, le projet devrait entraîner une légère augmentation de la concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote (NO₂) de l'ordre du microgramme par mètre cube d'air [µg/m³]. Le cadastre 2010 des immissions de dioxyde d'azote (NO₂) établi par le Service cantonale de protection de l'air (SPAir) montre qu'au niveau de la baie d'attente 05 la concentration moyenne annuelle se situe autour de la valeur limite fixée par l'ordonnance sur la protection de l'air.

Au terme d'une procédure internationale sur les marchés publics, c'est le groupement Thomas Jundt Ingénieurs civils (*Carouge*) et ses partenaires WTM Engineers (*Hambourg*), AcouConsult (*Genève*), Ecoscan (*Lausanne*), Richardet J.L. & Saini H. (*Carouge*) et SEDE (*Vevey*) qui a été choisi pour mener l'étude de conception de l'amortisseur et établir le dossier d'approbation des plans.

Le coût global du projet d'amortisseur est estimé à CHF 12 millions (étude d'avant-projet). Le planning prévisionnel prévoit de démarrer les travaux à partir du dernier trimestre 2012 et de mettre en service l'installation fin 2013, début 2014.

Discussion

M. Schena demande les raisons du choix du bureau allemand WTM Engineers. M. Mounier explique que le bureau WTM possède une expertise internationalement reconnue dans la construction d'amortisseur de bruit pour avion. La construction d'une telle installation requiert des compétences que peu de bureaux dans le monde disposent. Par ailleurs, le bureau WTM est aussi associé au projet de construction d'un amortisseur à l'aéroport de Zurich.

M. Philippe Calame demande quels sont les avantages de construire un amortisseur à proximité de la baie d'attente 05 par rapport à l'utilisation de la position 19 où sont actuellement effectués les essais moteurs en puissance. M. Beffa rappelle qu'en position 19 les essais moteurs sont réalisés en plein air sans écrans antibruit qui limitent la propagation du bruit. L'amortisseur constitue une solution technique qui vise à prévenir du bruit généré par des essais moteurs (principe de prévention). L'amortisseur est dimensionné pour obtenir un indice d'affaiblissement acoustique global de 30 dB(A). A titre d'exemple, l'affaiblissement de 30 dB(A) d'un événement sonore correspond à une réduction au millième de l'énergie acoustique émise. En outre, la proximité et le positionnement du Grand hangar, du hangar de Geneva Airpark et de celui de TAG Aviation par rapport à l'emplacement de l'amortisseur crée un effet d'écran qui réduit la propagation du bruit occasionné par l'exploitation de ce dernier.

M. Philippe Calame demande si l'évaluation environnementale du projet prévoit de comptabiliser le nombre de personnes exposées au bruit des essais moteur en puissance dans les conditions d'exploitations actuelles, en position 19, et celui à l'avenir, avec l'amortisseur. M. Mounier indique

que les calculs de propagation du bruit tiennent compte de plus de deux cents points récepteurs à l'extérieur du périmètre aéroportuaire sur le territoire des communes voisines de l'aéroport. Le résultat des calculs montre que les valeurs limites de l'annexe 6 de l'OPB sont respectées.

M. Boris Calame demande une copie de l'évaluation environnementale du projet. M. Mounier explique que le dossier d'approbation des plans, qui comprend une évaluation environnementale, est en cours d'élaboration. Une copie du document sera transmise aux membres de la commission une fois ce dernier terminé.

M. Boris Calame demande quel sera le régime d'utilisation de l'amortisseur. M. Mounier indique que les essais moteurs sont régis à l'aéroport de Genève par un ordre de service, dans le cas d'espèce l'ordre de service N°28 (OS 28). Les prescriptions de l'OS 28 prévoient que les essais moteurs sont en principe autorisés de 7 heures le matin jusqu'à 19 heures le soir. Cette période horaire a été définie de manière à correspondre avec les prescriptions de l'annexe 6 OPB (valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers), en vertu desquelles le niveau d'évaluation Lr se calcule séparément pour le jour (de 7 heures à 19 heures) et pour la nuit (de 19 heures à 7 heures). En outre, les essais moteurs sont en principe interdits les dimanches et jours fériés. Genève Aéroport n'entend pas modifier substantiellement les prescriptions sur les essais moteurs existantes, en particulier s'agissant des essais moteurs la nuit. Il n'est pas dans les intentions de Genève Aéroport d'autoriser de manière régulière des essais moteurs durant la nuit.

S'agissant plus particulièrement de la période entre 22 heures et 6 heures, il est prévu de maintenir dans l'OS 28 le régime actuel, à savoir l'interdiction de principe des essais moteurs avec puissance après 22 heures, avec un régime dérogatoire pour les cas particuliers. Il n'y a ainsi pas lieu d'anticiper une multiplication du nombre d'essais moteurs entre 22 heures et 6 heures. Une différence notable doit être toutefois soulignée à l'avenir : les essais (exceptionnels) durant la nuit auront lieu dans l'amortisseur de bruit plutôt qu'en plein air (comme c'est le cas actuellement) pour les avions aux dimensions inférieurs ou égales code C OACI.

M. Boris Calame demande combien d'essais moteurs sont réalisés par année. M. Mounier indique que 348 essais moteurs avec puissances ont été effectués sur l'aire Sud en 2010. La maintenance de l'aviation de ligne et d'affaires représente respectivement 14% et 86% des essais moteurs avec puissance.

M. Philippe Calame demande les raisons d'un angle de fermeture de 45° du déflecteur arrière. M. Beffa explique qu'un angle de 45° permet d'une part d'assurer un régime d'évacuation des gaz brûlés compatible avec le bon fonctionnement des réacteurs et, d'autre part, d'utiliser le déflecteur arrière comme un écran de protection contre la propagation du bruit et le souffle des réacteurs.

M. Meylan demande, en vue d'une autorisation de construire, quelle est la procédure administrative applicable. M. Mounier indique qu'il s'agit d'une procédure ordinaire d'approbation des plans et que s'agissant d'une installation aéroportuaire l'autorité compétente est l'OFAC. Une fois toutes les pièces du dossier déposées, le projet sera mis à l'enquête publique, en parallèle avec la consultation du canton.

M. Philippe Calame suggère d'introduire une taxe pour l'utilisation de l'amortisseur et une seconde applicable uniquement à la période nocturne pour dissuader les utilisateurs à effectuer des essais moteurs le soir. Il réitère le souhait que les recettes correspondantes à l'utilisation d'une installation financée par le Fonds environnement bénéficient au Fonds.

M. Boris Calame suggère d'informer la commission cantonale de protection contre le bruit de la volonté de Genève Aéroport de construire un amortisseur de bruit pour avions.

5. Brèves environnementales

Déchetterie au Fret

En réponse à la demande de M. Boris Calame lors de la séance du 19 septembre dernier « *M. Boris Calame demande s'il s'avère économiquement intéressant d'employer un déchettier au fret.* ». M. Mounier indique que la quantité de déchets traités à la déchetterie du Fret représente 169 tonnes (chiffres sur 8 mois de janvier à août 2011), dont 71 tonnes des déchets incinérables et 98 tonnes de déchets triés (chiffres sur 8 mois de janvier à août 2011). Sans tri préalable des déchets, les coûts du transport et de l'incinération de la totalité des déchets du Fret (169 tonnes) sont estimés à CHF 100'000.-. Avec la déchetterie, le transport des déchets (incinérables et triés) et l'incinération des 71 tonnes de déchets non-triés représentent un coût total de CHF 66'000.-, auquel s'ajoute CHF 77'000.- de main d'œuvre pour le déchettier (total CHF 143'000.-). M. Deillon suggère que le « déficit » de CHF 40'000.- (différence entre CHF 100'000.- et CHF 143'000.-) entre les recettes et les dépenses soit peu à peu comblé par la refacturation des prestations aux utilisateurs. Il suggère qu'à terme l'emploi d'un déchettier ne sera plus nécessaire dans toute la mesure où cette personne est indispensable aujourd'hui, une fois les utilisateurs dûment éduqués.

Plan mobilité des personnels de l'aéroport

Dans la continuité des efforts entrepris pour encourager les personnels de l'aéroport à utiliser les modes de transport durables (transport en commun, mobilité douce, covoiturage), de nouvelles mesures seront mises en place à partir du mois de décembre 2011, dont notamment une augmentation de la subvention abonnement Unireso pour les personnels de Genève Aéroport afin de compenser en partie l'augmentation de leurs tarifs, ainsi qu'une évolution de la desserte de l'aéroport par les lignes 5 et 10 des TPG.

M. Boris Calame demande s'il est possible d'établir une statistique de l'utilisation des billets distribués en fonction de l'heure de la journée. L'idée sous-jacente est d'établir une corrélation plus fine entre le besoin (nombre de billets distribués, par exemple en fin de soirée) et l'offre (fréquence des bus, par exemple en fin de soirée). M. Mounier indique que Genève Aéroport n'a pas de statistique heure par heure sur le distributeur automatique de titre de transport mais qu'une demande a été faite au TPG pour améliorer la desserte le soir sur la base du potentiel total de passagers aériens arrivant par tranche horaire.

M. Philippe Calame suggère d'affecter une partie de l'augmentation des recettes de parking (dédiées à la mise en œuvre du plan de mobilité des personnels) au financement d'une ou deux fréquences supplémentaires de la ligne 5 le soir jusqu'à l'aéroport. M. Mounier explique que la situation financière du plan de mobilité entre les recettes et les dépenses sont à l'équilibre et qu'il n'est pas envisagé de recettes supplémentaires permettant un financement aussi important.

M. Meylan suggère que le billet Unireso offert permette également de se rendre à Ferney. Il propose que des billets « Tout Genève » et « Parcours court Ferney-Voltaire » soient tous deux disponibles (alternativement) au distributeur. M. Mounier explique qu'offrir un tel choix aux usagers, pour une grande part non-résidents de Genève, induirait une confusion non souhaitée.

M. Deillon indique qu'il s'entretiendra à nouveau avec les responsables de Unireso afin que le billet « Tout Genève » couvre également le trajet jusqu'à Ferney-Voltaire. M. Mounier précise que cette discussion est en cours depuis plusieurs années mais que la « frontière reste une réalité »

pour Unireso.

M. Karr suggère que les nouveaux distributeurs de titre de transport Unireso soient installés dans la zone aéroportuaire et dans le hall de distribution bagages.

Service de navettes mutualisées

M. Boris Calame demande s'il a été envisagé d'instaurer un service de navettes mutualisées avec les autres partenaires de la zone aéroportuaire afin d'offrir une alternative à l'offre de taxi, en particulier pour les destinations à proximité de l'aéroport, notamment les hôtels. M. Deillon explique que les hôtels environnants disposent d'un service de navettes pour les passagers aériens, parfois en commun. S'agissant par contre des visiteurs de Palexpo, cela fait beaucoup de monde à transporter. Un service de navettes est inconcevable. Enfin, il rappelle que l'exploitation de navettes est très coûteuse, preuve en est, par exemple, le coût supporté par les loueurs de voiture pour la navette entre le terminal T1 et le parking P 51.

6. Divers

Liaison transversale « côté ville »

M. Devaud se fait le porte-parole des industriels de la commune de Meyrin intéressés à une liaison transversale entre les deux axes de tram (Blandonnet – Tunnel de Ferney). En raison de l'encombrement des axes routiers, il est fréquent que les employés arrivent en retard au travail ! M. Deillon explique que Genève Aéroport y a réfléchi et que l'idée d'un téléphérique a été examinée par le DCTI. Ce projet soulève un problème au niveau du plan d'obstacle au-dessus de la halle 6. Des discussions ont eu lieu avec les TPG qui exploiteraient cette ligne (par hypothèse, intégrée dans Unireso). Genève Aéroport reste enthousiaste à cette idée. Un fabricant de télécabines a été contacté. De telles « télécabines urbaines » existent à Lisbonne et aux Etats-Unis. La balle est dans le camp de Unireso / DCTI. M. Deillon invite les représentants des communes à faire part de leur intérêt auprès de ces deux entités.

Remerciements de M. Etter et de M. Gobbi

M. Etter fait part de sa volonté de démissionner de son mandat de membre de la commission consultative des nuisances en qualité de représentant de la commune de Bellevue. M. Etter ayant été nommé par le Conseil d'Etat sur proposition de l'Association des communes genevoises, un courrier de cette association est nécessaire pour la nomination d'un remplaçant au sein de la commission.

En raison de son départ à la retraite à la fin de cette année, M. Gobbi informe les membres de la commission qu'il ne représentera plus, à partir de 2012, le Département des constructions et des technologies de l'information. Son remplaçant au sein de la commission sera nommé par le Conseil d'Etat.

Tous deux remercient les membres de la commission pour les années constructives passées au sein de cette commission.

M. Deillon remercie MM. Etter et Gobbi pour leur engagement à l'égard de l'aéroport de Genève. Les membres de la commission souhaitent à M. Etter ainsi qu'à M. Gobbi plein succès dans la poursuite de leurs activités.

Projet de loi modifiant la loi sur les commissions officielles

En réponse à une interrogation de M. Boris Calame, M. Gobbi précise que la commission consultative des nuisances de l'Aéroport International de Genève est actuellement régie par la loi sur les commissions officielles et que cet état de fait demeure jusqu'à l'entrée en vigueur des modifications prévues de la loi sur les commissions officielles. Ces dernières modifications étant susceptibles de faire l'objet d'un référendum, la situation actuelle pourrait durer jusqu'en automne 2012.

* * *

La séance est levée à 19h00.

Prochaines séances de la commission

lundi **5 mars** 2012 à 17h00
lundi **25 juin** 2012 à 17h00
lundi **24 septembre** 2012 à 17h00
lundi **19 novembre** 2012 à 17h00

Pascal HELFER
[signé le 15 février 2012]
Le secrétaire

Annexe :

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