

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

**Procès-verbal de la 81^{ème} séance du lundi 24 septembre 2012
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 18h40**

Présents : MM. Robert DEILLON, Président
Marc MOUNIER
Robert BEFFA
Boris CALAME
Philippe CALAME
Jean-Marc COMTE
Jean-Marc DEVAUD
Pierre-Etienne DUTY
Antoine GINI
Philippe POGET
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
Ermanno SCHENA
Simon WERMELINGER

Observateur du CA : –

Expert : M. François MEYLAN

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER

Participaient également : Mme Catherine LANCE-PASQUIER
M. Philippe QUAGLIA

Excusés : MM. Claude GENEQUAND
Pascal HOCHSTRASSER
Jean-Michel KARR
Jean-Marc THEVENAZ

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 25 juin 2012
2. Communications du Président et brèves environnementales
3. Budget 2013 du fonds environnement
4. Divers
5. Panneaux solaires thermiques à ultraviolette

Préambule

M. Deillon, souhaite la bienvenue aux membres de la commission qui se réunit pour la dernière fois dans cette composition. Il annonce la présence de Mme Catherine Lance-Pasquier, secrétaire adjointe au Département de la santé et de l'emploi et future membre de la commission ainsi que la présence de M. Philippe Quaglia, collaborateur au sien de la division environnement et affaires juridiques. M. Deillon fait part des excuses des membres absents à la séance du jour, notamment MM. Claude Genequand, Pascal Hochstrasser, Jean-Marc Thévenaz et Jean-Michel Karr.

M. Deillon s'assure que chaque membre a bien reçu présente l'ordre du jour avant la séance puis en présente les différents points. L'énoncé de l'ordre du jour n'engendre aucun commentaire.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 25 juin 2012

M. Deillon parcourt le procès-verbal de la 80^{ème} séance du 25 juin 2012 et demande s'il y a des commentaires. Page 3, M. Gini demande de ne pas qualifier de « normes » les règles de séparation du trafic en raison des turbulences de sillage. M. Mounier observe que cette question fait précisément l'objet d'une procédure contentieuse en cours relative à une question de sécurité aérienne, la remarque de M. Gini étant l'expression du point de vue de l'une de parties à la procédure. Afin de ne pas refléter le point de vue de l'une ou l'autre des parties à cet égard, le procès-verbal de la séance du 25 juin mentionnera simplement que « *Le 6 juin 2012, l'OFAC a décidé de l'application stricte du document 4444 de l'OACI concernant les intervalles de séparation en raison des turbulences de sillage entre le trafic VFR (mouvements d'avions sur la piste en herbe et mouvements d'hélicoptères) et les mouvements sur la piste en béton* ».

En page 4, M. Meylan observe que si les tarifs retenus sont identiques à Genève et à Zürich – à l'exception du montant pour les aéronefs en classe IV – il existe des différences dans l'application de ces tarifs entre les aéroports de Genève et de Zurich. M. Deillon rappelle succinctement la situation à Genève et à Zurich, en indiquant qu'hormis la nouvelle classification et les nouveaux barèmes présentés le 25 juin dernier, le projet n'entend pas apporter de modification aux systèmes existants.

Le procès-verbal de la séance du 25 juin 2012 est approuvé, en tenant compte des deux remarques ci-dessus.

2. Communications du Président et brèves environnementales

Trafic 2012

À fin août de cette année, la croissance du trafic de passagers est de + 6.1% par rapport à 2011 sur la même période. En comparaison, l'évolution moyenne en Europe à fin juin est de + 2.3%. La progression légèrement supérieure de Genève par rapport au trafic moyen européen s'explique par la mauvaise situation économique de certains pays.

L'évolution des mouvements est de +1.9% (fin août), contre -1.6% en moyenne en Europe (fin juin).

Mouvements nocturnes

À fin août, l'évolution du nombre de mouvements nocturnes est de +5.9%. La progression est de + 8.2% entre 22h et 23h, tandis qu'au-delà, les mouvements sont en diminution (-0.3% entre 23h et minuit et -11.5% entre minuit et 00:29). Ces résultats sont le reflet des efforts de tous les acteurs de la chaîne du transport aérien afin d'améliorer la ponctualité des vols tout au long de la journée et en soirée, en particulier l'adaptation des horaires d'easyJet et les efforts des services de la navigation aérienne pour maintenir la capacité de traiter un nombre adéquat de vols en soirée.

Après minuit et demi Genève Aéroport n'a accordé qu'une seule dérogation depuis le mois d'avril, à savoir le 4 août dernier suite au déroutement d'un vol Casablanca à destination de Lyon, en raison de très mauvaises conditions météorologiques (dûment rapporté à l'OFAC et publié sur le site internet de Genève Aéroport).

CRINEN I

M. Mounier informe que l'OFAC a suspendu l'examen des pièces en sa possession relatives à l'opportunité de prononcer à Genève des restrictions additionnelles pour les mouvements nocturnes (CRINEN I), dans l'attente de l'adoption par le Conseil fédéral de la fiche PSIA (Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) pour l'aéroport de Genève. Cette fiche a pour vocation de fixer le cadre nécessaire à l'OFAC pour se prononcer dans ce dossier. M. Boris Calame demande combien de temps est nécessaire pour l'établissement de la fiche PSIA. M. Deillon répond que l'adoption d'une fiche PSIA pour un aéroport national est un processus complexe dont la durée est estimée à trois ou quatre ans. Un processus équivalent est en cours pour l'aéroport de Zurich. Genève Aéroport a mis des moyens à disposition pour faire avancer ce projet, qui reste toutefois une procédure conduite par l'OFAC. Tous les éléments pertinents doivent être examinés dans ce cadre, aussi bien du point de vue des impacts du trafic aérien à Genève pour les communautés riveraines, que du point de vue de la compétitivité et du développement de l'infrastructure aéronautique nationale.

CRINEN III

M. Mounier indique que l'OFAC s'est prononcé sur la faisabilité d'une approche segmentée pour les atterrissages par piste 23 (CRINEN III), en concluant qu'une telle procédure n'est pas réalisable.

GVAEnvironnement sur la qualité de l'air

M. Mounier mentionne la récente publication d'un numéro du bulletin d'information environnementale « GVAEnvironnement » sur le thème de la qualité de l'air. Les membres de la commission figurent parmi les destinataires de cette publication.

Vélos en libre-service

M. Mounier répond à une demande de précision de M. Rochat sur l'éventuelle participation financière de Genève Aéroport à une station de vélos en libre-service dans la zone aéroportuaire. Sur ce point, un certain nombre d'éléments ont été communiqués le 25 juin dernier. Genève Aéroport a notamment demandé que les CFF soient également interpellés, dont les passagers sont susceptibles d'utiliser les vélos en libre-service autant, sinon d'avantage, que les passagers aériens.

M. Comte explique que quatre stations sont prévues sur la commune du Grand-Saconnex. La commune entend financer deux d'entre elles, mais pas les deux autres stations prévues, à proximité de Palexpo, d'une part, et de l'aéroport, d'autre part. Le coût d'une station est de l'ordre de CHF 76'000.-, auquel s'ajoute des coûts d'exploitation annuel de l'ordre de CHF 4'000.- à 5'000.- par station et par partenaire, précise M. Rochat. Celui-ci pense que les vélos en libre-service peuvent être utiles aux chalands qui viennent faire leurs courses à l'aéroport, notamment le weekend.

Genève Aéroport va relancer les TPG à ce sujet, afin que lui soient communiqués plus de détails sur le projet, notamment les implications financières.

Projet sonAIR

M. Mounier informe que Genève Aéroport, à l'instar de Zurich Airport, est sollicité par l'EMPA afin de participer au financement d'un projet baptisé « sonAIR » à hauteur de CHF 75'000.-. Ce projet a pour but d'affiner la méthode de calcul de l'empreinte sonore du trafic aérien (les courbes de bruit) en tenant compte de nouveaux paramètres. Il s'agit d'étoffer la base de données relative aux performances acoustiques des avions faisant mouvements sur les aéroports de suisses. Les développements prévus ont également pour but de permettre d'évaluer l'effet de différentes procédures de départ. Genève Aéroport entend donner une suite favorable à cette demande et imputer ce montant sur le fonds environnement.

M. Meylan demande si ce nouveau modèle permettra de calculer l'impact sonore sous la trajectoire KONIL. M. Mounier répond que tel est déjà le cas en application du modèle actuel ; les courbes de bruit prennent en compte les trajectoires réelles volées, y compris la trajectoire de départ « KONIL ».

M. Royer demande quel est le calendrier prévu pour ce projet. Renseignements pris, le planning prévisionnel du projet est de 34 mois.

M. Beffa sera intéressé à savoir dans quelle mesure le modèle permettra de prendre en compte l'influences des conditions météorologique (notamment le vent) sur le chemin de propagation du bruit. Il précise qu'en tout état de cause, un modèle, même aussi sophistiqué que celui de l'EMPA, reste un modèle, nécessaire pour l'établissement des courbes de bruit, mais avec les limites inhérentes aux modèles.

M. Boris Calame fait remarquer que le trafic sur l'aéroport de Zurich étant plus conséquent que sur l'aéroport de Genève, la contribution financière de Zurich Airport devrait être plus conséquent. M. Deillon répond qu'en l'espèce il ne lui apparaît pas adéquat de faire valoir ce raisonnement vis-à-vis de son collègue zurichois.

3. Budget 2013 du fonds environnement

Présentation

M. Mounier présente pour chaque domaine le budget prévu en 2013 et les principaux projets y relatifs. Ce budget correspond au plan financier à l'horizon 2020 présenté lors de la précédente séance de la commission le 25 juin dernier. Le montant de CHF 5 millions prévu pour l'insonorisation des habitations en Suisse permet la poursuite du programme d'insonorisation dans les communes riveraines. Pour l'insonorisation en France, le budget a été défini en accord avec la ville de Ferney-Voltaire et correspond aux besoins anticipés dans le cadre de la mise en œuvre conjointe du dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation sur le territoire de la commune de Ferney-Voltaire. Le budget pour la gestion des déchets concerne essentiellement l'extension de la taxe au sac à trois nouveaux bâtiments (Halle fret, Batops et Terminal T2). Le budget pour la gestion des milieux naturels sera dédié à la mise à jour des inventaires floristiques et faunistiques. Le montant de CHF 20'000.- prévus pour le domaine de la qualité des sols sera utilisé pour la campagne quinquennale de surveillance des sols aéroportuaires. Le budget pour la prévention des risques majeurs concerne l'hébergement des dossiers d'urgence mis à disposition du Service d'incendie et de secours. M. Mounier fait remarquer qu'il restera un peu plus de CHF 3 millions de francs à la fin de l'exercice 2013, le montant des redevances supportées par les compagnies aériennes ayant été dûment affectées à des mesures environnementales, en particulier dans le domaine de la protection et de la lutte contre le bruit. La mise à jour de la classification des aéronefs aux fins de la perception de la redevance bruit avec effet au printemps 2014 a pour vocation d'assurer l'équilibre budgétaire du fonds environnement dans les années à venir.

Discussion

M. Boris Calame s'étonne que le budget pour le PGEE (Plan générale d'évacuation des eaux) ne concerne « que » des études. Il demande quand les travaux vont commencer, en observant que les montants nécessaires au financement des ouvrages n'apparaissent pas dans le plan financier du fonds environnement à l'horizon 2020 présenté le 25 juin dernier. M. Teuscher explique que l'appel d'offre pour la mise en œuvre de la phase III du PGEE a été lancé. Le délai pour la remise des offres est fixé au 19 octobre prochain. En 2013, le candidat sélectionné devra réaliser le projet d'ouvrage, la procédure de demande d'autorisation de construire ainsi que l'appel d'offres pour la réalisation des travaux. Les travaux ne sont pas anticipés avant 2014. M. Deillon rappelle que, comme indiqué lors de la séance du 25 juin dernier, le coût de construction des infrastructures d'assainissement de l'eau ne sera pas imputé sur le fonds environnement, mais sur le budget investissement de Genève Aéroport. Il en va de même de l'installation de nouveaux panneaux solaires.

M. Philippe Calame prend acte de prévoir le financement de l'installation de nouveaux panneaux solaires sur le budget des projets de constructions y relatifs. S'agissant des panneaux solaires financés à ce jour par le fonds environnement (not. panneaux solaires à ultraviolette sur le toit de l'aile Ouest), il rappelle la nécessité de prévoir une « rétribution » du fonds environnement en conséquence, selon un mécanisme à définir. M. Mounier confirme qu'il y travaille avec la division Finances.

MM. Royer et Boris Calame s'étonnent du montant « limité » à CHF 40'000.- (CHF 60'000.- au budget 2012) prévu en 2013 pour la participation à l'achat de véhicules et équipement éco-compatibles. Ils s'enquière des mesures prévues pour diminuer l'impact des véhicules circulant sur le tarmac. M. Mounier explique que ce budget, défini en coordination avec le service mécanique, correspond aux besoins anticipés l'année à venir, l'idée « première » n'étant pas de multiplier les véhicules (mêmes « propres ») sur le tarmac. S'agissant des mesures de protection de la qualité de l'air sur le tarmac, M. Teuscher rappelle succinctement les mesures déjà en place et donne un aperçu des principales mesures qui rentreront en vigueur selon le plan de mesures présenté à la commission le 21 juin 2010. Il explique notamment que tout nouveau véhicule introduit sur le tarmac doit respecter la dernière norme d'émission en vigueur et qu'un tarif annuel différencié de CHF 0.- (véhicules électriques) à CHF 400.- est appliqué depuis 2011 pour les véhicules admis à circuler sur le tarmac, en fonction de leur impact environnemental. Depuis 2014, les véhicules de plus de 20 ans seront interdits (interdiction des véhicules de plus de 15 ans dès 2020). M. Philippe Calame demande si les véhicules qui viennent sur les chantiers sont aussi concernés par le plan de mesures de l'aéroport. M. Teuscher répond que l'aéroport applique la directive fédérale concernant les mesures d'exploitation et les mesures techniques visant à limiter les émissions de polluants atmosphériques des chantiers (Directive Air Chantiers), qui prévoit de nombreuses mesures de protection de l'air. En outre, Genève Aéroport applique des critères écologiques pour les véhicules lors des appels d'offre pour les travaux de construction.

Préavis de la commission

La commission préavis favorablement le budget 2013 du fonds environnement, par 11 voix contre zéro, avec une abstention.

4. Divers

KONIL

M. Meylan souhaiterait entamer une discussion sur les horaires d'utilisation de la route de départ « KONIL ». M. Mounier rappelle que cette question est posée dans le cadre de la procédure « CRINEN I » mentionnée précédemment.

Survol de Ferney-Voltaire par un hélicoptère

Afin d'être en mesure de répondre à un certain nombre de doléances exprimées relatives à un vol hélicoptère à basse altitude au-dessus de Ferney-Voltaire le 11 septembre dernier, M. Meylan demande si la direction de l'aéroport est au courant d'éventuelles informations. M. Duty fait état d'un article du Dauphiné Libéré expliquant qu'il s'agissait d'un vol à caractère diplomatique. Renseignements pris, il s'avère que cet hélicoptère est intervenu dans le cadre d'une opération de Police.

Mesure du bruit des avions

M. Meylan s'enquière de l'organisation de la discussion évoquée lors de la dernière séance avec M. Gerard, avec la participation de MM. Beffa et Royer, ainsi qu'un représentant de l'ATCR, dans le but de discuter des systèmes de mesure du bruit des avions. M. Mounier indique que ce groupe de travail sera constitué en temps voulu. M. Boris Calame explique qu'il reste favorable à l'expertise de ces systèmes par un expert neutre ne faisant pas partie de la CCLNTA. Personnellement, il trouve que l'argumentaire de M. Gerard est crédible et aimerait bien l'avis

d'un expert indépendant. Tout au moins, M. Boris Calame enjoint de ne pas tarder à constituer ce groupe de travail.

Communication sur les nuisances

M. Philippe Calame approuve la communication faite en relation avec les vols de calibrage qui seront opérés – en partie – en dehors des périodes de trafic, la nuit. M. Deillon précise qu'en raison d'un certain nombre de circonstances, ces vols sont repoussés de quelques semaines. Une nouvelle communication sera faite.

5. Panneaux solaires thermiques à ultravide

Une vidéo réalisée par Genève Aéroport sur la production des panneaux solaires thermiques à ultravide en cours d'installation sur le toit de l'aile Ouest est projetée. M. Quaglia conduira les personnes intéressées dans une salle avec vue sur la toiture de l'aile Ouest et leur communiquera plus d'information au cours de l'apéritif auquel sont invités les membres de la commission au terme de la séance.

Conclusion

M. Deillon remercie les membres pour leurs contributions durant ces six dernières années, ainsi que pour les discussions constructives qui ont été menées au sein de la commission. Il souligne l'utilité de cette commission afin de discuter des questions environnementales avec un large cercle de parties intéressées et souhaite une bonne continuation aux membres qui ne siègeront plus au sein de la commission dans sa nouvelle composition à compter du 1^{er} octobre.

La séance est levée à 18h40.

Prochaine séance de la commission

lundi **19 novembre** 2012 à 17h (nouvelle composition)

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le 8 novembre 2012]