

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

**Procès-verbal de la 84<sup>ème</sup> séance du lundi 10 juin 2013  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h10**

<b>Présents :</b>	MM. Marc MOUNIER (Présidence de séance) Robert BEFFA Boris CALAME Jean-Marc COMTE Jean-Marc DEVAUD Michel FIRMENICH Claude GENEQUAND John Michael GERARD Pascal HOCHSTRASSER François MEYLAN Philippe ROYER
<b>Observatrice du CA :</b>	-
<b>Secrétaire :</b>	M. Denis TEUSCHER
<b>Participait également :</b>	M. Philippe QUAGLIA
<b>Excusés :</b>	M. Robert DEILLON, Président M. Philippe CALAME Mme Fabienne FISCHER, Observatrice du CA Mme Catherine LANCE-PASQUIER M. Philippe POGET Mme Delphine PRESSEVOT M. Yvan ROCHAT M. Ermanno SCHENA M. Jean-Marc THEVENAZ

## ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 25 février 2013
  2. Statistiques de trafic et note annexée à la convocation (questions)
  3. Groupe d'experts MIABA (point de la situation)
  4. Protection de l'air à l'aéroport (présentation)
  5. Divers
- 

### Préambule

M. Mounier souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de M. Deillon, Mmes Fischer, Lance-Pasquier et Pressevot, ainsi que MM. P. Calame, Poget, Rochat, Schena et Thévenaz.

M. Mounier présente l'ordre du jour de la séance en observant qu'un temps déterminé a été prévu pour chacun des points de l'ordre du jour, afin de répondre aux attentes des membres de la commission et d'éviter un dépassement de l'horaire. Il explique également que conformément à la demande de certains commissionnaires, Genève Aéroport a pris la décision de joindre à la convocation les dernières statistiques de trafic ainsi qu'une note de réponses aux questions restées en suspens à l'issue de la séance du 25 février dernier. Il suggère que le débat en séance soit limité aux questions que ces informations suscitent. Les commissionnaires approuvent ce mode de fonctionnement.

M. Mounier mentionne que la visite du site aéroportuaire prévue ce jour a été annulée en raison du faible nombre de personnes inscrites (3 personnes) et propose de trouver une nouvelle date avec les personnes intéressées.

### 1. Approbation du procès-verbal de la séance du 25 février 2013

M. Gerard demande si lors de l'approbation du PV il est possible de discuter de la suite donnée aux sujets abordés en séance (*matter arising*). En page 9 du PV, à propos des compétences de la commission, M. Gerard a l'impression que la formulation du texte laisse croire que la problématique du bruit des avions est moins importante que celle du bilan écologique, en dépit de l'article 24 de la LAIG. En outre, M. Gerard remarque que le PV contient parfois des précisions supplémentaires qui n'ont pas été discutées durant la séance et s'étonne qu'il ne soit pas expressément mentionné qu'il s'agit de précisions faites après coup.

M. Mounier répond que l'un des objectifs de la commission est de donner son avis sur le bilan écologique de l'aéroport, et que le bruit fait partie intégrante du bilan écologique. Il rappelle la volonté de la commission de traiter tous les domaines de l'environnement, et de ne pas focaliser uniquement sur la problématique du bruit, aussi importante soit elle. Il indique également qu'à ce jour le bruit a toujours occupé une place importante au sein des discussions. M. Mounier confirme que Genève Aéroport a pour habitude d'apporter des précisions utiles dans le PV, sans mention spécifique. Les membres de la commission acceptent que de telles précisions figurent dans le PV, dès lors qu'elles n'auraient pas influencées significativement les débats. Par contre, si des adjonctions devaient être apportées, il est suggéré que celles-ci soient mentionnées comme telles. Ce mode de fonctionnement convient pour tous.

M. Royer précise qu'au dernier paragraphe de la page 7 du PV, son propos était que – toutes choses n'étant pas égales par ailleurs – le cadastre du bruit routier est adapté de cas en cas lors de modification significative de la situation selon les façades concernées.

M. Boris Calame souhaite que la note de réponses aux questions restées en suspens à l'issue de la séance du 25 février dernier soit jointe au PV de ladite séance.

Avec la précision de M. Royer et la demande de M. Boris Calame, le PV est approuvé.

## **2. Statistiques de trafic et note annexée à la convocation (questions)**

M. Mounier demande si les membres de la commission ont des questions par rapport aux statistiques de trafic et autres documents annexés à la convocation à la séance.

### *Statistiques de trafic*

M. Gerard observe une augmentation des mouvements nocturnes et demande quelles sont les conclusions de Genève Aéroport à ce propos. M. Mounier répond que l'aéroport n'a pas de conclusion spécifique à apporter tant que le nombre de ces mouvements reste dans une fourchette acceptable. M. Boris Calame demande quelle est cette fourchette. Il estime en outre qu'il n'y a pas de volonté politique réel de l'aéroport pour contenir l'augmentation des mouvements nocturnes. M. Mounier explique qu'il y a une volonté de Genève Aéroport de maîtriser les mouvements nocturnes et que Genève Aéroport donne un signal dissuasif aux compagnies aériennes qui souhaitent décoller après 22h ; en conséquence, il n'y a actuellement pas de décollage prévu à l'horaire après 22h. Par ailleurs, les vols après 00h29 sont strictement limités, en cas de circonstances exceptionnelles imprévues. M. Beffa rappelle que Genève Aéroport mandate chaque année l'EMPA afin de procéder au calcul des courbes de bruit, qui restent déterminantes.

### *Note de réponses aux questions restées en suspens au terme de la séance du 25 février*

M. Boris Calame convient qu'une certaine confidentialité est importante afin de pouvoir discuter sereinement certains sujets sensibles au sein de la commission, cependant il regrette qu'en page 1 du document, au sujet de la révision de la LAIG, il soit fait mention à l'art. 320 du code pénal suisse. Il trouve cette référence déplacée et quelque peu menaçante d'autant plus qu'il y a un débat en cours au Grand Conseil à ce sujet. M. Mounier explique que tel n'était vraiment pas son intention, l'idée étant simplement de rappeler que cette disposition pénale existe dans le droit fédéral et que son application ne dépend pas du législateur cantonal. M. Gerard se demande qui est habilité à juger du respect du secret de fonction.

M. Gerard relève qu'à la page 4 du document il est fait mention de la newsletter publiée par la commune de Versoix au sujet de la séance qui a réuni des élus et représentants de la ville de Versoix ainsi que l'aéroport. Il constate qu'il y est écrit que « *le niveau sonore est resté identique malgré la croissance du trafic, car les avions sont désormais plus silencieux* ». M. Gérard indique au contraire que les données de l'aéroport montrent une augmentation du bruit à Versoix. M. Mounier indique que la newsletter publiée par la commune est une chose, mais qu'il convient de remonter à la source de l'information et considérer les termes de la présentation et des discussions qui s'en sont suivies. M. Genequand, pour sa part, remercie le directeur de Genève Aéroport pour avoir reçu la délégation de Versoix et tiens à préciser que selon lui les discussions ont plus porté sur l'augmentation du trafic et ses causes que sur le bruit des avions. Il explique que certains délégués de Versoix ont exprimé l'avis que cette augmentation est

excessive eu égard à son impact pour les riverains, alors que d'autres ont relevé le rôle et l'importance économique de l'aéroport pour Genève et sa région.

### 3. Groupe d'experts MIABA (point de la situation)

#### *Point de la situation*

M. Mounier rapporte que ce groupe réunit MM. Gerard, Beffa, Royer, Meylan, Helfer, ainsi que lui-même. Trois séances ont eu lieu à ce jour. Lors de la première séance, M. Dumas, assistant technique au service bruit de Genève Aéroport, a présenté le fonctionnement du système utilisé par l'aéroport (MIABA) et notamment la manière dont les événements aviation sont distingués des autres événements. A l'occasion de la deuxième séance, M. Gerard a effectué une présentation sur les limites qu'il voyait au système MIABA. Lors de la dernière séance, M. Beffa a effectué une présentation sur la norme internationale ISO 20906:2009 « *Surveillance automatique du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports* ». Le but de ce groupe d'expert est de proposer des pistes de solution afin d'améliorer, si possible, le taux de détection des événements avions par les microphones du système MIABA.

M. Royer complète en affirmant que du temps est encore nécessaire afin de ne pas tirer des conclusions trop hâtives. M. Beffa explique qu'il y a beaucoup de données à traiter et que ce traitement bien qu'intéressant n'est pas toujours facile. Il remarque qu'il est en principe plus facile de détecter les événements avions la nuit, car le bruit des avions se distingue mieux du bruit de fond.

M. Gerard explique que la quantité de données est certes importante, mais qu'il suffit de 15 mégabytes de mémoire par micro pour sauvegarder un mois d'enregistrements, lui-même ayant l'habitude de manipuler un très grand nombre de données. M. Gerard souhaite que l'aéroport trouve un moyen de présenter au public les données relatives au bruit des avions de manière simple pour tout le monde. M. Gérard se réfère notamment au bulletin bruit publié par l'aéroport publié entre 1987 et 2001, qui contenait des graphiques. M. Mounier rappelle que la modification du bulletin bruit avait été discutée au sein de la commission à l'époque, mais qu'il n'est pas opposé à ce que le débat soit initié à nouveau.

M. Meylan indique qu'il est content de participer à ces séances, car il y a appris beaucoup de choses. Il s'interroge également sur les corrélations effectuées par le système EANS de l'ARAG, ainsi que sur la nécessité de microphones qui, selon sa compréhension, ont été placés à la demande d'une commune sur son territoire, en des endroits qui ne sont pas appropriés pour mesurer le bruit du trafic aérien (microphones « *politiques* »).

M. Boris Calame souhaite que, le cas échéant, le déplacement ou le démantèlement des microphones « *politiques* » fasse l'objet d'un petit argumentaire. Il s'interroge notamment sur le coût d'investissement et de maintenance d'un microphone et se demande si cet argent ne serait pas plus utile ailleurs (par exemple pour participer au financement de l'installation d'un FAP sur un véhicule du tarmac). M. Boris Calame demande également que des solutions soient proposées afin de rendre les données « MIABA » plus accessibles au grand public. Finalement, M. Boris Calame regrette qu'une mission claire, avec un calendrier n'ait pas été fixée au groupe et attend que les experts parviennent à des conclusions dans un délai raisonnable.

### *Relevés MIABA*

M. Gerard remercie Genève Aéroport pour la transmission des relevés MIABA des quatre premiers mois de l'année. Il remarque que suite à ses commentaires, des corrections ont été apportées au relevé du mois de février et estime qu'une note de bas de page mentionnant cette mise à jour aurait du sens.

## **4. Protection de l'air à l'aéroport (présentation)**

M. Quaglia présente les différentes émissions atmosphériques de l'aéroport (polluants et gaz à effet de serre) ainsi que les mesures mises en œuvre par Genève Aéroport afin d'atténuer les émissions liées au trafic aérien, aux infrastructures, à l'assistance en escale et au trafic induit.

### *Carte des immissions de NO2*

M. Comte s'inquiète de l'extension sur la commune du Grand-Saconnex de la zone dépassant la valeur limite d'immissions OPair et demande si une tendance particulière peut être mise en évidence quant à l'évolution temporelle de cette zone. M. Royer explique que le cadastre des immissions est calculé grâce aux capteurs passifs du Canton (71 capteurs + 4 stations ROPAG) répartis en maille sur tout le canton ainsi qu'aux capteurs passifs de l'aéroport (16). Une interpolation spécifique (co-krigeage) des mesures est ensuite effectuée par ordinateur afin d'obtenir la carte des immissions qui représente une pollution de fond moyenne. M. Royer explique qu'il est difficile de mettre en évidence une tendance particulière concernant le cadastre car de nombreux paramètres influencent la qualité de l'air. Il explique notamment qu'il est très difficile d'établir une relation entre les émissions et les immissions et constate que malgré une diminution des émissions sur le canton ces dernières années, on n'a pas observé d'amélioration de la qualité de l'air pour le moment. M. Royer mentionne enfin que l'aéroport se trouvant dans une zone d'immissions excessives, il fait l'objet d'un plan de mesures OPair spécifique.

### *Émissions de l'aéroport*

M. Firmenich demande pourquoi les émissions relatives de CO<sub>2</sub> de l'aéroport sont en baisse, alors que les émissions relatives de COV ne suivent pas la même tendance. M. Quaglia explique que les émissions de COV sont plus importantes lorsqu'il y a des réfections de route, car le bitume frais émet des COV. Les émissions de COV sont dès lors plus liées aux chantiers routiers de l'aéroport qu'aux mouvements d'avions.

M. Boris Calame demande quelle sont les limites du territoire CadaGE auquel sont rapportées les émissions de l'aéroport. M. Royer répond que le territoire CadaGE s'étend en partie sur les communes françaises frontalières.

M. Quaglia explique que les émissions du trafic aérien sont considérées dans le périmètre du cycle d'atterrissage et de décollage (Landing and Take-Off, LTO), qui inclut les émissions en dessous de ~ 1'000 mètres de hauteur au-dessus du sol. M. Boris Calame demande quelle est la distance horizontale nécessaire aux avions pour atteindre cette altitude et demande pourquoi il n'y pas de capteurs sous la trajectoire qui fait un virage sur le pays de Gex. M. Hochstrasser explique que cette distance est de l'ordre de 5 km depuis le bout de piste au décollage selon le type d'avion. M. Teuscher indique que les capteurs passifs de l'aéroport situés sous la trajectoire des avions s'étendent précisément sur cette distance. M. Quaglia précise que les avions sont plus hauts que l'altitude considérée lorsqu'ils survolent le pays de Gex. Il ajoute que

l'OACI définit des temps moyens nécessaires pour atteindre cette altitude et que ces données permettent de calculer les émissions.

M. Quaglia indique que l'aéroport a peu de moyens d'actions afin de diminuer les émissions du trafic aérien, hormis la surtaxe sur les émissions gazeuses. Il explique que la procédure de « *one engine taxiing* » mise en œuvre par easyJet permet de diminuer les émissions durant le roulage, mais qu'en raison des contraintes liées aux opérations l'aéroport ne peut pas contraindre les compagnies à appliquer une telle procédure. En particulier, si un problème technique survient lors de l'allumage du second réacteur lorsque l'avion est déjà en bout de piste, il doit revenir en position de stationnement afin d'effectuer la maintenance nécessaire. M. Hochstrasser ajoute que lorsque les avions sont en bout de piste, le temps qui leur est alloué pour décoller est court et que l'allumage du second moteur et des tests que le pilote doit effectuer obligatoirement représente une perte de temps non négligeable qui se répercute sur le planning des opérations. Plusieurs commissionnaires trouvent que la surtaxe émissions gazeuse n'est pas assez élevée pour être vraiment incitative.

M. Beffa rappelle que l'équipement des positions de stationnement avion avec des systèmes fixes de fourniture d'énergie, permettant aux avions de couper leur turbine auxiliaire et ainsi d'éviter des tonnes d'émissions, était à l'origine une mesure subventionnées par le fonds environnement.

## 5. Divers

M. Gerard souhaite être informé sur l'avancement du PSIA de l'aéroport. Étant conscient de la complexité du sujet et du temps limité qu'il reste pour cette séance, il suggère à Genève Aéroport de répondre à cette demande sous la forme d'une note.

\* \* \*

La séance est levée à 19h10.

### ***Prochaines séances de la commission***

lundi 23 septembre 2013 à 17h

lundi 25 novembre 2013 à 17h

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le 24 septembre 2013]