

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

**Procès-verbal de la 85<sup>ème</sup> séance du lundi 23 septembre 2013  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h15**

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

## ORDRE DU JOUR

0. Préambule
  1. Approbation du procès-verbal de la séance du 10 juin 2013
  2. Statistiques de trafic et note annexée à la convocation (questions)
  3. Projet de budget 2014
  4. Groupe d'experts MIABA (conclusions)
  5. Courbes d'exposition au bruit 2012 (présentation)
  6. Divers
- 

### Préambule

M. Mounier souhaite la bienvenue aux membres de la commission et notamment à M. Laurent Paoliello qui remplace désormais Mme Lance-Pasquier en tant que représentant du DSE au sein de la commission. M. Mounier fait part des excuses de Mme Pressevot, M. Deillon, M. Devaud et M. Thévenaz.

M. Mounier présente l'ordre du jour de la séance, qui ne suscite pas de commentaire.

### 1. Approbation du procès-verbal de la séance du 10 juin 2013

M. Gerard relève une faute d'orthographe en page 6 du PV ("*one engine taxiing*" et non pas "*taxing*"). Avec cette correction, le PV est approuvé.

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

#### *Statistiques de trafic*

M. Boris Calame indique que les membres n'ont pas reçu les statistiques des mouvements nocturnes. M. Mounier rappelle que ces statistiques sont disponibles sur le site internet. Cela étant, dès lors que les membres le souhaitent, ces statistiques seront envoyées en parallèle par courriel aux membres de la commission.

M. Gerard relève que les mouvements nocturnes ont augmenté de 5% au cours des 8 premiers mois et ne suivent pas l'évolution des mouvements totaux, qui sont en baisse depuis le début de l'année. Il s'interroge sur les causes. M. Mounier observe que la proportion de mouvements durant les deux dernières heures d'exploitation (22h – 24h) reste moindre que durant la journée. L'augmentation des mouvements nocturnes constatée aujourd'hui doit être appréciée en considération de la baisse de ces mouvements constatée par le passé. La politique demeure d'inviter les compagnies aériennes à planifier des mouvements avec grande retenue après 22 heures ; preuve en est qu'actuellement aucun décollage n'est planifié après 22 heures, ce qui est un résultat déjà remarquable. Compte tenu de l'ensemble de ces circonstances, s'il reste opportun de limiter dans la mesure du possible le nombre de mouvements durant la période nocturne, Genève Aéroport n'a pas pour vocation de réduire ces mouvements à zéro, tant à l'atterrissage qu'au décollage. S'agissant des arrivées, M. Helfer précise qu'il y a un certain nombre d'avions basés qui terminent leur dernière rotation de la journée à Genève. M. Philippe

Calame estime qu'il pourrait être utile de connaître l'évolution du nombre d'avions basés à Genève ces cinq dernières années. M. Rochat partage l'idée qu'il serait intéressant d'en parler lors d'une prochaine séance.

*Note annexée à la convocation*

S'agissant du processus PSIA, M. Mounier complète le point de la situation décrit dans la note en précisant qu'à ce jour, une séance de coordination s'est tenue sur la thématique du but et de la fonction de l'installation. D'autres sont prévues d'ici la fin de l'année 2013 et en 2014 sur les thèmes de l'exploitation, du périmètre d'aérodrome, etc. Il explique que c'est le canton qui informe les communes sur l'avancement du processus, tandis que c'est l'OFAC qui informe la partie française, par l'entremise de la DGAC. Une consultation élargie interviendra sur la base d'un projet de fiche fondé sur protocole de coordination.

M. Gerard regrette qu'une information ne soit pas prévue à l'attention des associations, en particulier l'ARAG, notamment s'agissant des thèmes en lien avec la procédure CRINEN I, à laquelle l'ARAG est partie. M. Meylan demande à être tenu informé lorsqu'un document est disponible, afin qu'il puisse adresser une demande dans ce sens auprès de la DGAC. M. Rochat indique que l'association des communes transfrontalières (ATCR) est tenue informée du processus par M. Vénizelos du canton. Cela étant, comme dans le cadre des PSD autour de l'aéroport (projets stratégiques de développement), M. Rochat regrette que les conseillers administratifs des communes riveraines soient uniquement auditionnés, sans être partie prenante au processus, afin de pouvoir rendre compte de travaux en cours auprès de leurs administrés.

En rappelant que le processus PSIA est conduit par l'OFAC, M. Mounier indique que les services compétents du canton, en particulier le service de l'étude d'impact sur l'environnement (SEIE) défendent les intérêts des populations riveraines. S'agissant de la procédure CRINEN I, il explique que les parties prenantes au processus PSIA ont pour mission de déterminer les bases utiles de la décision, mais que celle-ci sera prise ensuite par l'autorité de décision (OFAC) dans la cadre de la procédure administrative déterminante, à laquelle les parties à la procédure restent associées.

Au point 2 de la note, il est rappelé que Genève Aéroport n'accepte pas de mouvements à l'atterrissage entre 5h et 6h du matin bien que ceux-ci soient autorisés par la législation fédérale. M. Gerard observe qu'à sa connaissance aucun aéroport suisse n'accepte d'atterrissage avant 6 heures du matin.

### **3. Projet de budget 2014**

M. Mounier présente les postes de dépenses les plus importants pour 2014, qui sont – comme chaque année – le programme d'insonorisation en Suisse (CHF 4 millions), le programme d'insonorisation en France (CHF 3 millions), ainsi que – l'année prochaine – la construction de l'amortisseur de bruit (CHF 6,65 millions, non compris la partie du montant du financement par la Confédération que Genève Aéroport anticipe de recevoir au cours de l'année 2014). S'agissant des recettes, Genève Aéroport a anticipé l'augmentation des recettes liées à la surtaxe bruit (CHF 4,1 millions) résultant de la reclassification des aéronefs, qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2014. Il explique que GA a bon espoir que le projet d'ajustement des redevances aéronautiques soit entériné sous la forme présentée à la commission, après quatre mois de négociation avec les compagnies aériennes. Si les négociations ne devaient pas aboutir, ce serait à l'OFAC de trancher à l'issue d'un long processus, incluant notamment la réalisation d'un benchmark.

Les prévisions de recettes et de dépenses ont pour résultat de faire passer le fonds environnement « en négatif » à la fin de l'exercice 2014. Avec les recettes accrues résultant de la reclassification des aéronefs aux fins de la perception de la redevance bruit, cette situation devrait être temporaire (principalement occasionnée par une dépense extraordinaire pour la construction de l'amortisseur de bruit en 2014). Monsieur Mounier indique que cette situation paraît dès lors un compromis acceptable, sous réserve du vote du budget par le conseil d'administration.

M. Gerard indique qu'il a calculé de son côté le montant des recettes liées à la nouvelle surtaxe bruit et qu'il parvient, pour sa part, à un total des recettes de CHF 3 millions, plutôt que les CHF 4 millions annoncés par GA. Il se demande si GA a bien pris en compte dans ses calculs que la nouvelle surtaxe bruit entre en vigueur au 1<sup>er</sup> avril et non pas au 1<sup>er</sup> janvier de l'année prochaine. M. Mounier confirme que GA a pris en compte ce décalage des recettes dans le temps en 2014. Il propose à M. Gerard de comparer ses calculs à ceux de GA en bilatéral en marge de la séance.

M. Philippe Calame constate que le budget prévu pour les certifications environnementales est plus élevé depuis 2013 et que le budget 2014 pour les publications environnementales est sensiblement supérieur au budget 2013. Il s'interroge sur les raisons de ces augmentations. *Précision apportée après la séance* : il s'avère qu'en 2012 des coûts de certification avaient été affectés sur le compte 318910 (mandat de tiers) en lieu et place du compte 380810 ; globalement les coûts de certification restent du même ordre de grandeur. S'agissant du budget 2014 pour les publications environnementales, M. Mounier indique que l'augmentation du montant inscrit au budget est justifiée par la publication prévue en 2014 du prochain rapport environnemental triennal.

M. Philippe Calame demande si les certifications permettent d'améliorer les processus de gestion ou s'ils ont essentiellement pour vocation d'améliorer l'image de l'aéroport. M. Mounier répond que les certifications remplissent les deux rôles. Des améliorations ont pu être apportées au SME suites aux remarques des auditeurs. M. Teuscher ajoute que le fait que les données soient vérifiées et validées par un organisme externe indépendant, notamment dans le cas de la certification ACA (Airport Carbon Accreditation), permet de fournir à GA une assurance externe quant à la pertinence de ces données et de renforcer la transparence de GA en matière de gestion des gaz à effet de serre (GES). Il indique également que l'audit ACA a justement lieu ces prochains jours. Mme Fischer demande quelles sont les vérifications effectuées lors de ce type d'audit. M. Teuscher explique que GA calcule les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport dans un périmètre déterminé incluant les différentes sources d'émission (cycle LTO, véhicules, infrastructures). Ces calculs, basés notamment sur les consommations de carburants et de combustibles, sont vérifiés par l'auditeur. *Précision apportée après la séance* : l'auditeur vérifie l'ensemble du processus, depuis l'obtention des chiffres de base pour le calcul (factures, relevés de consommations, etc.) jusqu'aux calculs finaux de CO<sub>2</sub>. Généralement, il procède également à des tests aléatoires, en demandant par exemple à voir des originaux de factures, ou en se déplaçant pour vérifier sur place les compteurs. Pour maintenir la certification, les aéroports certifiés doivent diminuer chaque année les émissions de GES par unités de trafic (Trafic Unit, TU), en considération de la moyenne des trois années précédentes.

M. Royer demande combien de logements seront insonorisés sur l'année en Suisse, avec un budget de l'ordre de CHF 4 millions. Il s'interroge par ailleurs sur le temps nécessaire pour terminer les insonorisations prévues dans le périmètre « VA-3 ». M. Philippe Calame craint que pour maintenir l'équilibre des dépenses et des recettes, les dépenses pour l'insonorisation ne pourront pas continuer à ce rythme.

M. Mounier répond que l'ordre de grandeur des coûts pour l'insonorisation des 800 logements restant dans le périmètre « VA-3 » est de CHF 15 millions. M. Helfer explique que certains logements sont concernés par la problématique de l'amiante, ce qui rend le processus d'insonorisation plus complexe et plus long. Les logements restants à insonoriser dans le périmètre « VA-3 » sont pour un grand nombre des pavillons (type villas), pour lesquels les coûts d'insonorisation sont légèrement supérieurs à ceux des logements dans des immeubles. Enfin, les entreprises qui réalisent les travaux d'insonorisation ont des agendas bien remplis du fait notamment des subventions pour l'isolation thermique des bâtiments versées dans le cadre du programme national d'encouragement à l'assainissement des bâtiments (Programme Bâtiments). Compte tenu de ces paramètres, il y a lieu d'anticiper que cinq ans environ seront nécessaires pour achever l'insonorisation dans le périmètre « VA-3 ».

M. Boris Calame s'inquiète de la diminution du solde du fonds environnement. Il observe notamment que les intérêts sur ce fonds sont passés de près de CHF 700'000.- en 2008 à un peu moins de CHF 7'000.- en 2014. Il se demande également si le fait que certains projets environnementaux, notamment la réalisation des ouvrages du PGEE, soient imputés sur le budget d'investissement de l'aéroport, n'est pas une stratégie de Genève Aéroport afin de soustraire ces projets au contrôle de la CCLNTA.

M. Mounier rappelle le point de vue partagé par tous que le produit de la redevance bruit perçue auprès des compagnies aériennes n'a pas pour vocation d'être thésaurisé, mais bien utilisé pour le financement de projets dans le domaine de la protection de l'environnement. À ce titre, le financement du programme d'insonorisation constitue une utilisation conforme de cet argent. La diminution du solde du fonds environnement qui en résulte est précisément la raison qui justifie de percevoir à l'avenir un montant accru au titre de la redevance bruit auprès des compagnies aérienne, au terme de la négociation en cours relative aux redevances aéroportuaires à Genève. La diminution du solde du fonds environnement a pour corollaire une diminution des intérêts servis sur le fonds, selon la méthode validée par la commission il y a quelque temps en arrière. Par ailleurs, l'imputation des ouvrages du PGEE et d'autres projets environnementaux sur le budget d'investissement de l'aéroport ne constitue en aucun cas une stratégie afin de soustraire ces projets au contrôle de la CCLNTA. Preuve en est que la CCLNTA a été tenue au courant de l'avancement des études jusqu'à ce jour et elle sera tenue au courant de l'avancement du projet durant sa phase de réalisation. Il s'agit simplement de répartir les charges entre fonds environnement (dont les ressources ne sont pas infinies) et les autres budgets de Genève Aéroport (dont les ressources ne sont pas non plus infinies), l'idée présentée aux membres de la commission en son temps étant de financer la réalisation de l'amortisseur de bruit avec le fonds environnement et d'imputer les ouvrages du PGEE sur le budget d'investissement. Les ouvrages du PGEE s'imposant obligatoirement (au contraire de la réalisation de l'amortisseur de bruit), il y a en outre une certaine logique à imputer la réalisation des ouvrages de récupération des eaux de surface au budget d'investissement.

M. Beffa observe qu'il aurait été envisageable de considérer l'amortisseur de bruit comme un investissement et répartir la charge sur plusieurs années au titre des amortissements. Cela étant, cet objet reste tout à fait particulier par son ampleur et son coût extraordinaire, qui ne pourra en aucun cas être amorti. M. Mounier répond qu'il ne serait pas opportun de remettre en cause maintenant le financement de la nouvelle halle, le plus important maintenant étant d'aller de l'avant avec ce projet afin de ne pas risquer de perdre le bénéfice du financement spécial de la Confédération.

M. Meylan demande si le renouvellement des microphones servant à mesurer le bruit des avions sera financé par le fonds environnement. M. Mounier répond que tel sera en principe le cas.

M. Comte demande quelle est la signification de la rubrique "Laissez-passer véhicules" pour laquelle un budget de CHF 40'000.- est prévu en 2014. M. Mounier explique que ce budget est affecté à l'amélioration de la flotte des véhicules de GA et de ses partenaires qui roulent sur le tarmac, dans la perspective d'améliorer la qualité de l'air. Cet argent provient des recettes liées aux "Laissez-passer" délivrés aux sociétés propriétaires des véhicules admis à circuler dans l'enceinte ("Laissez-passer" dont le prix varie en fonction de la pollution émise par le véhicule ou l'engin). Il attire l'attention des membres sur le fait que cette rubrique "Laissez-passer véhicules" apparaît également dans les recettes, au titre des autres recettes environnementales.

## PRÉAVIS

Au terme de la discussion, les membres de la commission préavisent favorablement le budget 2014 du fonds environnement, avec 11 favorables et 2 abstentions.

## 4. Groupe d'experts MIABA

### *Présentation des conclusions du groupe d'experts*

Une note sur les conclusions du groupe d'experts MIABA est distribuée en séance aux membres de la commission. M. Beffa présente succinctement le contenu de cette note. Il explique que le groupe d'experts s'est d'abord penché sur les aspects normatifs de la mesure du bruit des avions. Les experts ont ensuite examiné en détail les résultats d'une station de surveillance du bruit représentative pour deux journées (NMT4, ch. du Bois-du-Lan, Meyrin). Ils ont finalement étudié les aspects acoustiques et leur corrélation avec les mouvements d'aéronefs. Il est apparu que si les microphones sont relativement bien situés pour la mesure du bruit au regard des exigences de la norme ISO déterminante, il n'est pas possible pour le système de saisir automatiquement tout événement sonore correspondant strictement à des mouvements d'avion. D'autres bruits viennent se superposer au bruit des avions et ne permettent pas une détection de 100% des mouvements d'avions. La perte de détection des mouvements d'avions est de l'ordre de 30% dans le pire des cas. Cependant, du point de vue acoustique, pour les microphones considérés, les mouvements qui n'ont pas été saisis n'ont pas une grande influence sur la charge sonore mesurée, dès lors qu'il s'agit pour l'essentiel des mouvements les moins bruyants (« noyés » dans le bruit de fond) et en considération du fait que la charge sonore (le « bruit ») s'additionne selon une courbe logarithmique. Parfois, même des mouvements plus bruyants peuvent être couverts par un bruit de fond élevé. La corrélation *a posteriori* des événements sonores d'aéronefs non détectés par MIABA est susceptible d'être faite manuellement en analysant les données trajectométriques des aéronefs et la dynamique du signal sonore enregistré par le microphone au moment du survol de celui-ci. Cependant un tel traitement manuel d'un grand nombre de données n'est pas envisageable et, pour les microphones situés aux endroits les plus appropriés possibles pour la mesure du bruit des avions, un tel traitement des données « manquantes » ne révélera pas une charge sonore très différente de celle qui résulte du traitement automatique. Il est important que la mesure du bruit reste, pour l'essentiel, automatique.

M. Gerard complète la présentation en précisant que malgré le fait que le NMT dont les données ont été étudiées de manière approfondie se situe dans une zone où le bruit de fond reste significatif (faute de disposer d'un lieu « parfait » pour un enregistrement « pur » du bruit du trafic aérien), le taux de détection des événements sonores des avions est acceptable pour les décollages sur la piste 23 (le 12 avril 2013). Par contre, pour les atterrissages sur la piste 05 (le 19 avril 2013) le pourcentage de détection est beaucoup plus faible. En conséquence, sur un mois, le taux de détection par la station NMT4 de tous les survols coté Meyrin/Vernier est

inférieur à 50% selon son estimation. Ainsi, la question se pose du taux de détection « globale » aux emplacements considérés, compte tenu du sens de piste variable sur une période d'un mois ou d'une année.

À la suite d'une demande de Monsieur Boris Calame, Monsieur Gerard montre un graphique qui indique l'évolution pendant la journée du niveau du bruit de fond à la station NMT4.

M. Meylan indique qu'au terme de l'exercice, il lui paraît qu'on peut légitimement s'appuyer sur les mesures qui sont effectuées par le système MIABA, même si le taux de détection n'est pas « parfait ». Il a retenu que durant la période nocturne en particulier, le bruit de fond tend à diminuer, avec pour conséquence que la mesure du bruit lié au trafic aérien est d'autant meilleure. Enfin, il estime qu'il est justifié aujourd'hui de reconsidérer la nécessité des microphones aux emplacements qui ne sont plus appropriés pour la mesure du bruit des avions compte tenu de l'augmentation du bruit de fond.

### *Discussion*

M. Boris Calame demande à partir de quelle heure la détection automatique des avions devient plus certaine et la mesure du bruit meilleure. M. Beffa répond que le bruit du trafic routier, la principale interférence sonore, commence à diminuer à partir de 17 heures et que, selon les endroits, on peut avoir une bonne lecture de la situation du bruit des avions dès 20 heures environ.

M. Boris Calame demande si le groupe d'expert est parvenu à des conclusions sur les mesures du système MIABA comparées au système EANS. M. Gerard rappelle que le but n'était pas de faire des comparaisons entre les deux systèmes, mais de concentrer les efforts sur l'analyse des mesures du système MIABA.

M. Mounier rappelle les trois recommandations du groupe d'expert présentées dans la note, à savoir (1) maintenir les microphones aux endroits les mieux adaptés pour la détection du bruit d'aéronef, (2) présenter les résultats des mesures du bruit des aéronefs sous une forme plus compréhensible pour le grand public et (3) prévoir le renouvellement du système MIABA. Le groupe d'expert sera actif pour la rédaction du cahier des charges et le choix de l'emplacement des microphones.

M. Philippe Calame approuve le fait de supprimer certains microphones peu adaptés. Il se demande dans quelle mesure il serait pertinent que les microphones soient installés dans les zones habitées. M. Mounier répond que l'exercice pourra être tenté, mais que l'expérience indique qu'il se révélera difficile, puisque c'est précisément dans les zones habitées que le bruit de fond est élevé et qu'il perturbe le signal que le microphone tente d'identifier automatiquement comme se rapportant aux mouvements d'avion. M. Boris Calame demande que si des microphones sont supprimés, la justification de ces suppressions soit documentée.

M. Helfer indique que l'aéroport de Zürich exploite 8 microphones pour mesurer le bruit des avions faisant mouvements sur trois pistes, alors que l'aéroport de Genève exploite 15 microphones pour une seule piste.

Mme Fischer demande si le renouvellement du système MIABA inclut aussi bien les microphones que le logiciel de traitement des données. Elle demande quelles sont les attentes de l'aéroport par rapport à ce nouveau système et quel est l'ordre de grandeur du budget. M. Helfer répond qu'a priori, les microphones ne vont pas être remplacés, car ils sont de bonne

qualité et restent parmi les meilleurs qu'on puisse trouver sur le marché. Par contre, il est envisagé de changer les PC qui équipent chaque station, car ils fonctionnent 24h/24 et leur maintenance devient difficile. En outre, les capacités de tels PC ont évolué depuis dix ans (notamment leur capacité mémoire). Le budget nécessaire peut être estimé à CHF 500'000. Le nouveau système devra pouvoir être exploité pendant dix ans.

Les membres de la commission valident à l'unanimité les conclusions du groupe d'experts.

## 5. Courbes d'exposition au bruit 2012 (présentation)

### *Présentation*

M. Helfer présente les courbes enveloppantes 2012. Il explique que la loi exige que les immissions sonores du trafic aérien soient calculées et que ces calculs sont réalisés par l'EMPA sur la base des données de trafic réelles validées par l'OFAC. M. Helfer précise que les courbes enveloppantes considèrent les quatre tranches horaires. Par rapport aux courbes d'exposition au bruit de l'année 2000, on observe une diminution globale de l'empreinte sonore de la courbe VA. Les surfaces des courbes VLI et VP ont elles tendance à s'allonger tout en s'affinant sur les côtés (latéralement de part et d'autre de la piste). A population constante à fin 2012, on note une baisse de la population dans les périmètres VA et VLI et une augmentation dans le périmètre VP. Globalement on constate une légère baisse de la population à l'intérieur des courbes. L'autorité ayant considéré que la charge sonore au sens de l'OPB a augmenté de plus de 1dB(A) par rapport à l'état 2000 durant deux années consécutives, Genève Aéroport doit présenter un nouveau concept de mesures d'isolation acoustique portant sur les locaux à usage sensible au bruit exposés à une charge supérieur aux VLI selon le cadastre du bruit (trafic 2000), avec priorité pour la charge sonore actuelle (années 2010 à 2012). M. Helfer termine en présentant le nombre de logements insonorisés à fin 2012, ainsi que le nombre de logements restant à insonoriser dans chaque périmètre.

### *Discussion*

M. Meylan demande si le calcul des courbes de bruit prend en compte la gêne de la population. M. Royer répond que les niveaux d'exposition au bruit définis dans la loi sont notamment basés sur des études épidémiologiques et que par conséquent la gêne de la population est effectivement prise en compte. M. Royer précise que les VLI sont déterminantes pour les autorisations de construire (en particulier des logements), tandis que les VP sont prises en compte pour la planification, en particulier la planification des zones dans lesquelles des logements sont prévus.

M. Philippe Calame remarque que la trajectoire KONIL est moins marquée sur les courbes 2012. M. Helfer explique que les avions les plus bruyants ont interdiction d'emprunter la KONIL depuis 2002 et que seul 7.6% du trafic passe par cette trajectoire en 2012.

M. Boris Calame demande s'il est possible d'anticiper les courbes d'exposition au bruit futur. M. Helfer répond que tel est le cas, en faisant des hypothèses sur différents paramètres, notamment les types d'avions et leurs performances à l'horizon considéré. Les parties prenantes s'y emploieront dans la mesure du possible dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA pour l'aéroport de Genève.

M. Philippe Calame demande si l'OFAC a donné un délai à Genève Aéroport pour terminer les insonorisations dans un périmètre déterminé. M. Helfer répond que tel n'est pas le cas, sinon



qu'en 2003 l'autorité a déclaré le concept existant conforme. Dans l'intervalle les insonorisations dans le périmètre des VA ont été terminées et le programme a été poursuivi au-delà. Genève Aéroport insonorise entre 200 et 250 logements par année. Comme déjà indiqué, le temps nécessaire pour terminer les insonorisations dans le périmètre « VA-3 » est évalué à cinq ans, tandis qu'en l'état on anticipe que dix autres années seront encore nécessaires pour réaliser les insonorisations jusqu'aux VLI selon le cadastre de bruit existant. Le fait que les carnets de commande des entreprises compétentes pour réaliser les travaux insonorisations sont très remplis pourrait ralentir le processus.

M. Boris Calame demande si l'aéroport anticipe l'insonorisation en zone « VA-4 ». M. Helfer répond que quelques dossiers ont déjà été considérés à ce jour, en raison de circonstances particulières (par exemple permettre une synergie avec les travaux dans des logements éligibles en zone « VA-3 »), mais l'idée demeure de procéder par cercle concentrique, en s'éloignant progressivement de l'aéroport, notamment afin de ne pas susciter des « inégalités de traitement ».

M. Gerard distribue aux membres de la commission un document (extrait du rapport de l'EMPA) sur l'évolution du nombre d'habitants par commune depuis 2009, afin de compléter les chiffres communiqués par Genève Aéroport. Selon ce document de l'EMPA, en 2009 le nombre de personnes exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites des zones DS II est essentiellement défini par les courbes de la première et/ou la deuxième heure de la nuit. Il regrette qu'en modifiant la manière de présenter ces statistiques, il ne soit plus possible de vérifier si c'est toujours le cas.

M. Genequand souhaiterait que les membres de la commission reçoivent par courriel une copie de la présentation. M. Philippe Calame souhaiterait que la carte comparant les courbes d'exposition au bruit de 2000 à celles de 2012 soit transmises avec une qualité d'image permettant de bien voir la délimitation géographique des courbes.

## 6. Divers

### *Survol région domicile de M. Gerard*

Monsieur Gérard mentionne un survol de sa région le matin de la réunion par un avion de la compagnie Swiss qui, selon les émissions de son transpondeur, après son décollage, semble avoir commencé un virage à gauche trop tôt. Il transmet à Monsieur Hochstrasser les graphiques du trajet de ce décollage, et d'un autre décollage similaire quelques semaines avant. Monsieur Hochstrasser prend note de l'identification des deux décollages.

### *Prévision de croissance*

M. Gerard reprend les propos de M. Deillon dans un article publié dans la presse spécialisée, dans laquelle sont mentionnés les différents projets qui permettront à l'aéroport de poursuivre sa croissance, notamment la construction envisagée d'un nouveau terminal. M. Gerard souhaiterait que ces éléments soient présentés lors d'une prochaine séance. M. Mounier prend note de la demande, en rappelant que toute nouvelle construction d'envergure fait l'objet d'une procédure de demande d'approbation des plans soumise à enquête publique. M. Poget demande que les propos de M. Deillon présentés dans cet article (augmentation du nombre de passagers à 20 millions d'ici 2025 et augmentation de la cadence horaire des mouvements de 40 à 46-48) soient confirmés comme exprimant la volonté de développement de l'aéroport.

*Mouvement durant la nuit du 17 au 18 septembre 2013*

M. Genequand sollicite des informations sur des mouvements intervenus entre 01 heure et 04 heures du matin durant la nuit du 17 septembre au 18 septembre dernier. M. Helfer répond qu'il s'agit de vols de calibration des instruments de Skyguide, qui doivent être réalisés en partie durant la nuit. Un communiqué de presse a été publié sur les sites internet de Genève Aéroport et de l'OFAC et les communes riveraines ont été informées. Monsieur Gerard considère que les informations relatives à ces mouvements ont été mises sur le site Web de l'aéroport après sa conversation téléphonique avec Genève Aéroport le matin du 17 septembre, au cours de laquelle il a signalé à Genève Aéroport l'arrivée le soir du 16 septembre de l'avion de calibration et le fait qu'il n'avait rien trouvé sur ce site Web.

M. Boris Calame propose la mise en place d'un flux RSS pour les communiqués de Genève Aéroport, afin que les personnes intéressées à être régulièrement tenues au courant de telles informations puissent s'abonner.

*Redevances aéronautiques*

M. Boris Calame souhaiterait obtenir un tableau récapitulatif des différentes redevances perçues par Genève Aéroport sur les aéronefs, selon les catégories (aviation commerciale, aviation non commerciale, etc.) et en fonction de la période de la journée, respectivement de la nuit. M. Gerard demande que les éventuels rabais accordés aux vols sur des nouvelles destinations soient également mentionnés. M. Helfer répond que de telles informations sont en partie disponibles sur le site internet de Genève Aéroport, mais peut-être pas avec toutes les précisions demandées.

\* \* \*

La séance est levée à 19h15.

***Prochaines séances de la commission***

Lundi 25 novembre 2013 à 17h

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le 1<sup>er</sup> novembre 2013]

***Annexe***

- Conclusions du groupe d'experts MIABA (note distribuée en séance)