

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

**Procès-verbal de la 86<sup>ème</sup> séance du lundi 25 novembre 2013  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

**Présents :** MM. Robert DEILLON, Président  
Robert BEFFA  
Boris CALAME  
Jean-Marc COMTE  
Jean-Marc DEVAUD  
John Michael GERARD  
Pascal HOCHSTRASSER  
François MEYLAN  
Marc MOUNIER  
Laurent PAOLIELLO  
Philippe POGET  
Yvan ROCHAT  
Philippe ROYER  
Ermanno SCHENA

**Observatrice du CA :** Mme Fabienne FISCHER

**Secrétaire :** M. Denis TEUSCHER

**Participait également :** M. Pascal HELFER

**Excusés :** MM. Philippe CALAME  
Michel FIRMENICH  
Claude GENEQUAND  
Jean-Marc THEVENAZ  
Vassilis VENIZELOS

## ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 23 septembre 2013
2. Statistiques de trafic et note annexée à la convocation (questions)
3. Communications du Président
4. Procédures KONIL (présentation)
5. Divers

---

### Préambule

M. Deillon souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de MM. Philippe Calame, Michel Firmenich, Claude Genequand, Jean-Marc Thévenaz. M. Deillon annonce la nomination de M. Vassilis Venizelos en tant que représentant du département de l'urbanisme en remplacement de Mme Delphine Pressevot.

M. Deillon présente l'ordre du jour de la séance, qui ne suscite pas de commentaire, et demande aux membres s'ils souhaitent aborder un sujet particulier sous Divers. M. Gerard indique qu'il fera des commentaires sur MIABA.

### 1. Approbation du procès-verbal de la séance du 23 septembre 2013

M. Meylan relève qu'en page 6 du PV il est écrit que les mouvements d'avions les moins bruyants ne sont pas toujours détectés en raison du bruit de fond. Il précise que des mouvements d'avions bruyants peuvent également être noyés dans le bruit de fond. M. Mounier propose d'insérer une phrase précisant que même des mouvements d'avions plus bruyants peuvent être couverts par le bruit de fond.

Avec cet ajout, le PV est approuvé.

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

#### *Statistiques de trafic*

M. Deillon présente brièvement les statistiques de trafic au cumul à fin octobre. Il observe une baisse des mouvements totaux de -1.85%, principalement imputable à une baisse des mouvements de ligne, taxi et d'entraînement. Le nombre de passagers a augmenté de +4.1%, ce qui représente plus de 450 mille passagers supplémentaires par rapport à la même période en 2012.

#### *Mouvements nocturnes*

M. Deillon fait part d'une augmentation des mouvements nocturnes de +5.3%, correspondant à une augmentation des atterrissages de +7.1% et à une baisse des décollages de -4.9%. L'évolution par tranche horaire est la suivante : 22h-22h59 (+5.2% atterrissage, -5.6% de décollage), 23h-23h59 (+1.8% atterrissage, -15.8% décollage), 00h-00h29 (+33 mouvements (+47.8%)).

M. Deillon fait état d'une augmentation des dérogations nocturnes de 34 mouvements (18 atterrissages et 16 décollages). Cette augmentation est principalement due à des vols sanitaires. Les dernières dérogations ont été données samedi 22 novembre, elles concernent des vols d'État liés aux négociations en cours à l'ONU.

*Note annexée à la convocation*

M. Deillon commente brièvement la note qui a été envoyée aux membres de la commission en annexe de la convocation et qui traite des avions basés à Genève et des redevances aéroportuaires.

M. Gerard demande quelle est la définition de "avions basés à Genève". M. Deillon répond qu'il ne faut pas confondre les avions qui sont basés à Genève des avions qui font des "night stop" à Genève, comme certains avions de British Airways, KLM et Air France. Les avions basés à Genève sont ceux des compagnies aériennes qui ont choisi Genève comme base opérationnelle. Ces avions ne passent pas systématiquement la nuit à Genève.

M. Boris Calame remarque que selon l'exemple donné dans la note, un A319 paie CHF 14.- de redevances environnementales. Il demande de quoi sont composées les redevances environnementales et comment cela se justifie qu'à Zurich le même avion paie une redevance environnementale de CHF 25.-. M. Deillon, répond que cette redevance est composée de la redevance bruit et de la redevance sur les émissions gazeuses. Il explique que le coefficient pour calculer ces taxes est différent à Zürich et à Genève, notamment en raison du fait qu'à Genève comme à Zürich, la redevance sur les émissions gazeuses a été fixée lors du changement de système de manière à ne pas augmenter les revenus globaux de cette redevance. En effet, les aéroports doivent justifier le montant des redevances par rapport à leurs besoins et assurer aux compagnies aériennes que les montants demandés correspondent à des coûts effectifs. Les besoins et les coûts n'étant pas les mêmes à Genève et à Zürich le montant de la redevance diffère. M. Deillon ajoute qu'historiquement Zürich applique une taxe bruit de CHF 5.- par passager, mais qu'ils vont être contraints de l'abandonner car elle n'est pas justifiée. M. Boris Calame souhaiterait obtenir un comparatif des taxes environnementales applicables à un A319 entre 2013 et 2014, incluant la redevance bruit additionnelle pour les décollages après 22h.

M. Gerard observe que le calculateur de charges aéroportuaires disponible sur le site internet de Genève Aéroport offre un comparatif avec d'autres aéroports. Il constate que Zürich applique une redevance pour la sûreté et ne voit pas celle-ci à Genève. M. Deillon explique que la redevance sûreté (CHF 9.50) est comprise dans la redevance passager (CHF 21.35).

M. Gerard demande quand la nouvelle redevance bruit sera intégrée dans l'AIP. M. Deillon répond que les compagnies aériennes et l'OFAC ont approuvé les nouvelles redevances, mais que "M. Prix" doit encore donner son accord. Pour rappel, l'entrée en vigueur de ces nouvelles redevances est fixée au 1<sup>er</sup> avril 2014.

M. Rochat demande à quelle fréquence les redevances sont révisées. M. Deillon répond que l'actualisation des redevances se fait tous les 3 ans, la prochaine période allant de 2014 à 2017. M. Royer demande si le recours en cours à Zürich aura un impact sur la grille tarifaire de Genève Aéroport. M. Deillon répond que tel ne devrait pas être le cas.

M. Boris Calame souhaite savoir comment sont définis les rabais sur les taxes d'atterrissage accordés aux compagnies qui opèrent des nouvelles routes de/vers Genève. M. Deillon indique que Genève Aéroport applique des règles définies par l'OACI. Genève Aéroport applique un rabais dégressif allant de 80% à 20% sur une période de 4 ans maximum (long-courriers). Sur d'autres aéroports les taxes sont complètement exemptées durant 3 ou 4 ans. Cette durée s'explique du fait que la rentabilité d'une nouvelle ligne long-courrier peut prendre jusqu'à 4 ans, car les compagnies aériennes doivent investir plusieurs millions. La rentabilité d'une nouvelle ligne court-courrier est en principe plus rapide. En outre, les aéroports contribuent aux coûts de publicité lorsqu'une nouvelle route est mise en service. En 2014, les nouvelles destinations depuis Genève Aéroport sont notamment Pékin, St-Petersbourg et Cambridge.

### **3. Communications du Président**

#### *Composition de la commission*

M. Deillon rappelle que les membres actuels ont été nommés jusqu'au 31 mai 2014 et que la composition de la commission sera ensuite renouvelée.

#### *Travaux sur la ligne CFF Cornavin-Aéroport*

M. Deillon annonce que des travaux sur la ligne CFF Cornavin-Aéroport débuteront le 1<sup>er</sup> juillet 2014 pour une durée de 6 mois. La conséquence est qu'il n'y aura plus que 3 trains par heure qui continueront jusqu'à la gare CFF de l'aéroport. Genève Aéroport déplore cette baisse de fréquence durant la période des vacances d'été et craint un report modal de certains passagers vers la voiture, notamment ceux en provenance de Fribourg. Les trains en provenance du Jura et du Valais continueront vers l'aéroport comme à ce jour. M. Rochat s'inquiète des conséquences liées à ces travaux et demande si les CFF ont prévu des mesures compensatoires comme la mise en place d'une navette. M. Deillon a d'ores et déjà interpellé le responsable des grandes lignes. Cette demande est en attente d'une réponse. M. Deillon prévoit également d'intervenir auprès de la DGM et de Berne. Il ne pense pas que la mise en place d'une navette représente une véritable solution, car cela impliquerait toujours une rupture de charge. M. Rochat souhaite que le conseil d'administration de Genève Aéroport soit alerté de ces travaux afin de favoriser la mise en place d'une solution alternative.

#### *Volonté de développement de l'aéroport*

M. Deillon clarifie ses propos tenus dans le magazine Passenger Terminal World et qui ont fait l'objet d'interrogations de la part de M. Gerard et M. Poget. Il explique que les prévisions de développement de l'aéroport de Genève sont liées aux prévisions de croissance dans la région. L'aéroport ne poursuit pas une stratégie de développement en soi, mais d'adaptation des infrastructures afin de rester en mesure de répondre à la demande au niveau de la région. Il en va ainsi, en particulier s'agissant des destinations long-courriers. Il y a une demande réelle au niveau de la région pour ces vols et que l'aéroport se doit de fournir des infrastructures adéquates notamment en termes de qualité de service. Si les destinations desservies par les vols long-courriers ne sont pas disponibles au départ de Genève malgré la demande, les passagers qui doivent ou qui veulent s'y rendre partiront quand même ce qui engendrera une augmentation des vols court-courriers en direction des hubs européens comme Frankfurt.

M. Deillon précise que la demande est bien réelle dans la région, puisqu'à la différence d'autres plates-formes, la quasi-totalité des passagers aériens à Genève (actuels et futurs) sont des passagers locaux qui se rendent ou partent de Genève.

M. Gerard interpelle M. Deillon au sujet de la construction prévue d'un nouveau terminal à l'horizon 2020-2025. M. Deillon explique qu'il ne s'agit pas de construire un terminal supplémentaire, mais de faire un terminal qui remplacera le terminal actuel qui arrive en fin de vie et **qui n'a pas été conçu pour accueillir le nombre de passager auquel fait face l'aéroport aujourd'hui**. Il rappelle que le terminal actuel a été construit en 1968 et qu'il a lui-même remplacé l'ancien terminal construit en 1949. Il ajoute qu'un jour le canton de Genève devra décider s'il souhaite garder un aéroport ou pas, car le terminal actuel n'a pas été prévu pour durer 100 ans.

#### 4. Procédures KONIL (présentation)

##### *Présentation*

M. Helfer explique que les procédures KONIL consistent en un virage à droite après un décollage en piste 23 (direction Vernier). Il précise qu'il ne s'agit pas de trajectoires, mais bien de procédures qui nécessitent de remplir des conditions précises. Avant de pouvoir effectuer leur virage, les avions doivent avoir atteint la distance de 3 nautiques (5 km à compter du seuil 23) et une altitude de 1900 pieds (150 mètres/sol). Grâce à l'amélioration des performances des appareils, les avions effectuent leur virage aujourd'hui à une altitude supérieure que par le passé. En outre, seuls les avions des classes de bruit 4 et 5, soit les avions les moins bruyants, sont autorisés à suivre ces procédures. Les KONIL représentent 8% du total des mouvements IFR et 25% des départs en piste 23. Ces pourcentages sont stables depuis 10 ans. En nombres absolus, les procédures KONIL représentent entre 10'000 et 14'000 mouvements par année.

##### *Discussion*

M. Meylan demande depuis combien de temps ces procédures sont en vigueur, quel est l'objectif de ces procédures, pourquoi le virage se fait toujours à droite, si les heures d'utilisation de ces procédures ont changé et finalement si les avions qui tournent beaucoup plus loin avant de revenir sur le pays de Gex suivent également une procédure KONIL. M. Hochstrasser répond que ces procédures existent depuis plus de 20 ans. Leurs objectifs est de favoriser la gestion opérationnelle du trafic aérien et raccourcir les trajectoires des avions (économie de kérosène). Il s'agit d'éviter les conflits avec les autres routes aériennes à proximité de Genève, notamment celle en provenance du Royaume-Uni. M. Hochstrasser indique qu'il y a également des avions qui tournent à gauche, mais que les KONIL sont plus utilisées car plus sûr en matière de gestion du trafic aérien. Il précise également qu'il n'y a pas de restriction (supplémentaire) en fonction de l'horaire pour utiliser les KONIL. Finalement, M. Hochstrasser explique que la route qui revient plus tard sur le pays de Gex n'est pas une KONIL mais une DIPIR.

M. Poget relaie les plaintes de ses concitoyens qui ont l'impression que par le passé les avions effectuaient leur virage plus loin. M. Hochstrasser indique qu'aujourd'hui les aéronefs tournent au même endroit, mais qu'ils sont plus hauts, ce qui devrait plutôt être considéré comme une amélioration.

Mme Fischer constate que les procédures KONIL ont été définies à une époque où la population survolée n'était pas aussi importante qu'aujourd'hui et se demande s'il ne serait pas utile de redéfinir des nouvelles procédures occasionnant moins de gêne pour les riverains. M. Meylan complète qu'il est difficile de connaître le nombre de personnes survolées en France et qu'il a effectué une demande en ce sens auprès de la DGAC. M. Helfer explique qu'il aurait été souhaitable que l'urbanisation sous les routes aériennes tienne compte des procédures de vols existantes.

M. Gerard fait circuler auprès des membres de la commission une carte avec une trajectoire dont il estime qu'elle ne respecte pas les exigences des procédures KONIL, notamment en termes de distance minimum à respecter avant de pouvoir effectuer le virage. Il présente également une seconde carte de trajectoire pour la journée du 11 novembre 2013 qui montre que les avions qui vont à Lyon tournent au-dessus du Jura afin d'éviter l'aéroport de Genève.

En outre, M. Gerard estime que depuis que les compagnies Swiss et Aeroflot desservent Moscou, il y a plus de vols après 22h qui empruntent la KONIL courte. Il suggère que les vols après 22h ne suivent pas la KONIL. M. Deillon rappelle qu'il n'y a aucun décollage prévu à l'horaire après 22h et qu'il s'agit donc de décollage en retard sur l'horaire. Il informe que Genève Aéroport va analyser le nombre de vols après 22h qui suivent la KONIL. M. Hochstrasser confirme qu'il y a une procédure KONIL longue qui est potentiellement conflictuelle avec les arrivées sur Lyon.

M. Boris Calame demande quel est le pourcentage de KONIL longue et propose qu'après 22h, lorsque le trafic aérien est moins dense, les avions suivent plutôt cette procédure. Par ailleurs, il souhaiterait connaître la répartition horaire des KONIL sur une journée type. M. Hochstrasser répond que la KONIL longue représente une part extrêmement faible des départs. Étant donné le conflit entre la KONIL longue et les trajectoires d'approche sur l'aéroport de Lyon, M. Devaud demande s'il ne serait pas possible de modifier les routes d'arrivée sur Lyon, afin de pouvoir plus utiliser la KONIL longue. M. Hochstrasser répond que cette idée peut paraître logique en théorie, cependant il explique qu'en réalité le design des routes aériennes supérieures et inférieures est complexe et les autorités françaises souhaitent maintenir les routes actuelles. Il mentionne également le projet SWAP qui doit aboutir en novembre 2014 à une réorganisation des flux en haute altitude dans le but de raccourcir les trajectoires au niveau européen. Il explique que l'idée poursuivie est de minimiser l'impact sur les routes aériennes inférieures et que le trafic aérien genevois devra se greffer différemment sur les routes européennes. Ce projet n'est pas forcément favorable pour la gestion du trafic aérien à Genève, cependant il représente un gain en termes de sécurité et d'environnement au niveau européen. M. Hochstrasser conclut qu'en raison de ce projet une modification des routes françaises n'est pas envisageable.

M. Deillon souhaiterait qu'une présentation sur le projet SWAP soit effectuée en 2014. Il propose également qu'un collaborateur d'Eurocontrol présente le trafic et les différentes routes aériennes au-dessus de Genève afin d'avoir une meilleure compréhension des règles et contraintes liées à la gestion du trafic aérien dans la région.

M. Meylan demande si un avion qui va tout droit fait moins de bruit qu'un avion qui fait un virage. M. Hochstrasser explique qu'une fois les volets fermés, un avion fait normalement moins de bruit, mais que lorsqu'il tourne il doit réduire sa vitesse ce qui fait aussi moins de bruit. M. Helfer rappelle que selon l'évolution des courbes d'exposition au bruit entre 2000 et 2012, le renflement dû à la procédure KONIL a diminué. M. Meylan considère que Meyrin et le Pays de Gex subissent actuellement une «double peine» en raison de la KONIL et souhaitent que l'on continue à chercher des solutions.

## 5. Divers

### MIABA

M. Gerard indique qu'au-delà des conclusions du groupe d'experts, il a encore approfondi ses analyses des stations de mesure du bruit de l'aéroport (NMT) et insiste sur les faiblesses du système actuel. Il a identifié 5 NMT qui ont du sens selon lui pour l'identification du bruit des avions. Il suggère que Genève Aéroport utilise ces NMT si un jour l'on souhaite présenter des mesures au public. Il s'étonne que dans son dernier rapport environnement, Genève Aéroport a choisi de présenter les données du NMT 5 qui est dans une zone où le bruit de fond n'a cessé d'augmenter ces dernières années (ch. de la Petite-Garenne à Satigny), alors que d'autres NMT sont dans une situation meilleure pour la mesure du bruit des avions. Il cite notamment le **NMT 5** situé sur le toit d'un garage, dans une zone calme à proximité d'un champ avec des vaches. *Précisions apportées après la séance : Le bruit de fond du NMT5 a augmenté depuis septembre 2007 avant de devenir très important entre mars 2012 et mai 2013. Les données présentées par Genève Aéroport dans son Rapport environnement intitulé Bilan et objectifs 2010 couvrent la période 2005-2007, soit avant que le bruit de fond augmente.*

Par ailleurs, M. Gerard mentionne un article du GHI du 20 novembre dans lequel il est écrit que "les relevés des 15 stations de mesure montre une tendance à la baisse du bruit aérien". Il n'est pas d'accord avec les propos attribués à M. Stämpfli, porte-parole de l'aéroport, car selon lui plus de la moitié des NMT ne sont pas adaptés à la mesure du bruit des aéronefs. M. Helfer, présent avec M. Stämpfli lors de l'interview par le GHI, affirme qu'il s'agit d'une mauvaise interprétation de la journaliste et qu'ils n'ont pas tenu ces propos.

Concernant les conclusions du groupe d'experts MIABA, M. Gerard mentionne qu'il n'avait pas eu les données de tous les NMT en sa possession lors de la dernière séance du groupe d'expert. M. Helfer rappelle qu'il avait été convenu avec les membres de ce groupe qu'un NMT serait analysé sur deux jours de mesures et que le résultat des analyses était suffisant pour en tirer des conclusions probantes. M. Beffa précise qu'il n'y a pas de doute sur la quantité de bruit mesurée par les NMT, mais qu'il y a seulement un doute sur la contribution de l'aviation. Il rappelle que beaucoup d'aéroports n'exploitent qu'un nombre beaucoup plus limité de micros sous l'axe de la piste.

M. Meylan constate que plusieurs NMT ont été en panne presque toute l'année et s'interroge sur les raisons. M. Helfer répond que le NMT situé à Ferney-Voltaire a été vandalisé et que pour le NMT 13, ils ne trouvent pas le problème à l'origine de la panne, malgré le remplacement de plusieurs éléments. M. Meylan indique qu'il aurait bien voulu être informé plus tôt du vandalisme sur le micro de Ferney-Voltaire.

M. Boris Calame affirme être mal à l'aise avec le système MIABA en considération de toutes les discussions suscitées par le résultat des mesures. Il estime que Genève Aéroport doit communiquer plus clairement à propos de ce système, notamment sur le plan d'actions dans les conclusions du groupe d'experts, afin d'éviter les suspicions.

*Remerciements*

M. Deillon remercie les membres de la commission pour leur collaboration et contributions au cours de l'année écoulée.

\* \* \*

La séance est levée à 19h00.

***Prochaine séance de la commission***

Lundi 3 mars 2014 à 17h

Denis TEUSCHER

Secrétaire

*[signé le 24 février 2013]*

***Annexe***

- Note en vue de la séance de la CCLNTA du 25 novembre