

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

**Procès-verbal de la 87^{ème} séance du lundi 3 mars 2014
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h15**

Présents : MM. Robert DEILLON, Président
Robert BEFFA
Boris CALAME
Philippe CALAME
Jean-Marc COMTE
Jean-Marc DEVAUD
Claude GENEQUAND
John Michael GERARD
Pascal HOCHSTRASSER
François MEYLAN
Marc MOUNIER
Philippe POGET
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
Jean-Marc THEVENAZ

Observatrice du CA : Mme Fabienne FISCHER

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER

Excusés : MM. Michel FIRMENICH
Ermanno SCHENA
Vassilis VENIZELOS

ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 25 novembre 2013
2. Rapport d'activité de la commission pour l'année 2013
3. Statistiques de trafic annexées à la convocation (réponses aux questions)
4. Plan environnemental – Bilan 2011-2013 et Objectifs 2016 (présentation)
5. Renouvellement des membres de la commission
6. Divers

Préambule

M. Deillon souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de MM. Michel Firmenich, Ermanno Schena et Vassilis Venizelos.

M. Deillon présente l'ordre du jour de la séance et demande aux membres s'ils souhaitent aborder un sujet particulier sous Divers. Tel n'est pas le cas.

M. Deillon rappelle qu'il s'agit de la dernière séance de la présente législature dont l'échéance est le 31 mai 2014.

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

M. Deillon parcourt le PV page par page et demande si les commissionnaires ont des remarques à faire.

En page 6 du PV, M. Gerard souhaite revenir sur les propos de M. Deillon qui rappelle qu'il n'y a aucun décollage prévu à l'horaire après 22h00. Il remarque que le vol vers Moscou est planifié à 21h50 et qu'en dessous de 15 minutes, le vol n'est pas considéré comme en retard, ce qui permet donc à l'avion de décoller après 22 heures. M. Deillon explique que l'horaire de départ correspond au moment où l'avion ferme ses portes et quitte la position et non au moment où l'avion décolle. Il rappelle enfin que les compagnies n'ont pas une interdiction absolue de planifier des décollages après 22 heures.

M. Hochstrasser relève qu'en page 6 du PV, il est plus juste de parler de "volets rentrés" que "volets fermés" et précise qu'un avion doit maintenir réduite sa vitesse lorsqu'il tourne sur la KONIL courte.

Avec ces deux précisions, le PV est approuvé.

2. Rapport d'activité de la commission pour l'année 2013

M. Deillon parcourt le rapport page par page et s'enquière d'éventuelles remarques de la part des commissionnaires.

M. Gerard indique qu'il a des commentaires sur le chapitre au sujet du groupe d'experts MIABA en page 3 du rapport. Il mentionne le paragraphe 6 qui contient des éléments qu'il conteste, notamment concernant la station de mesure situé à la rue du Bois-du-Lan (NMT4) qui ne détecte qu'une faible proportion des atterrissages depuis le lac. Il précise que cette station de mesure ne détecte que 35% de tous les survols selon les données fournies par Genève Aéroport.

M. Mounier observe que les remarques de M. Gerard concernent le taux de détection de certaines stations de mesures. Ces préoccupations ont été considérées dans le cadre du groupe d'experts qui a accepté de compléter les conclusions du rapport par des remarques spécifiques de M. Gerard. Pour appuyer ses propos, M. Mounier distribue aux commissionnaires un document de 13 pages contenant des réponses aux différentes questions posées par M. Gerard au sujet du système MIABA. En fin de compte, M. Gerard s'est rallié aux conclusions du groupe d'experts présenté à la commission. Les préoccupations exprimées par M. Gerard depuis lors ne changent en rien les conclusions sur lesquelles les experts, puis la commission, se sont accordés. M. Mounier propose d'aller de l'avant et de mettre en œuvre les recommandations du groupe d'experts, notamment de travailler avec le groupe d'expert sur le cahier des charges qui servira au renouvellement de MIABA.

M. Meylan rappelle que le groupe d'experts a répondu aux trois objectifs qu'il s'était fixé, soit comprendre le fonctionnement de MIABA, analyser des mesures de bruit et proposer des solutions.

M. Devaud rappelle que les conclusions et recommandations du groupe d'experts ont été validées à l'unanimité par les membres de la commission lors de leur présentation en séance de la CCLNTA du 23 septembre, comme indiqué dans le PV de cette séance également approuvé sans remarque sur ce point le 25 novembre 2013.

M. Boris Calame trouve aussi que certains paragraphes de ce chapitre ne sont pas très clairs et propose de les supprimer et de mettre le rapport des conclusions du groupe d'experts en annexe du rapport d'activité de la commission 2013. M. Boris Calame souhaite également que la composition de la commission soit mise en annexe du rapport. Ces propositions sont acceptées.

En page 4 du rapport, au sujet des courbes d'exposition au bruit, M. Boris Calame trouve que la phrase "à population constante à fin 2012, on note une baisse de la population dans les périmètres VA et VLI" induit la confusion et propose de supprimer "à population constante". En fin de chapitre, il propose de préciser qu'il s'agit de dix autres années supplémentaires nécessaire pour réaliser les insonorisations jusqu'au VLI, en plus des 5 ans nécessaires pour terminer l'insonorisation dans le périmètre VA-3. Ces modifications sont acceptées et le rapport d'activité pour l'année 2013 est approuvé par dix voix contre deux abstentions.

3. Statistiques de trafic annexées à la convocation (réponses aux questions)

Statistiques de trafic

M. Royer remarque que les mouvements d'hélicoptères sont en baisse en ce début d'année et souhaite connaître les causes et s'il y a eu un report du trafic sur d'autres aérodromes. M. Hochstrasser explique que cette diminution est liée à l'application stricte de la recommandation 444 de l'OACI sur les turbulences de sillage. M. Hochstrasser évoque un possible report de ce trafic sur Prangins et la France.

Mouvements nocturnes

M. Gerard observe que le nombre de mouvements de nuit a augmenté en 2013 malgré une baisse des mouvements totaux. Il estimerait intéressant de se pencher encore sur les raisons de cette augmentation, pour en comprendre les causes. M. Mounier explique que les mouvements nocturnes ont pendant longtemps diminué mais qu'ils peuvent augmenter certaines années et qu'on ne peut pas observer de tendance particulière à court terme. Il rappelle que Genève Aéroport n'a pas pour objectif de réduire les mouvements nocturnes et qu'il demeure que ceux-ci constituent une faible proportion du trafic total.

Mme Fischer constate que les mouvements nocturnes sont plus nombreux d'avril à octobre et serait intéressée à disposer des statistiques de la variation mensuelle concernant les dix dernières années. Elle pense utiles de mieux connaître la typologie des mouvements durant la période nocturne, notamment les causes des avions retardés, et affiner ainsi l'analyse et l'examen de mesures peut-être utiles à prendre. M. Philippe Calame ajoute que les mouvements nocturnes sont plus dérangementants en été, car les riverains dorment souvent avec les fenêtres ouvertes. Il souhaiterait qu'un mandataire externe analyse les raisons de l'augmentation des mouvements nocturnes en été.

M. Deillon consent à approfondir la question, avec l'aide d'un mandataire externe le cas échéant, dans la perspective de poursuivre la discussion au sein de la commission. Il explique qu'un départ en retard le soir peut avoir plusieurs causes¹, notamment un retard le matin dès lors que les avions font plusieurs rotations par jour entre Genève et d'autres aéroports. M. Deillon explique qu'analyser les retards sur deux ou trois jours est faisable, mais qu'une étude des causes des retards sur une année représente un travail difficile et fastidieux. Il rappelle que la mission de l'aéroport de Genève est de répondre aux besoins des passagers de la région et que si Genève Aéroport ne peut plus accepter des atterrissages en fin de soirée (avions basés à Genève), des passagers seront obligés de passer leur nuit à Frankfurt ou Zürich avant de pouvoir rentrer à Genève. Il ajoute que Genève Aéroport ne peut pas trier les slots qui sont distribués par un organisme indépendant selon des règles internationales.

M. Comte souhaite savoir quelle est la proportion des mouvements nocturnes par rapport au trafic total. M. Deillon répond que les mouvements nocturnes représentent entre 4 et 5% du trafic.

¹ Pour rappel, le sujet des causes de retard des mouvements à l'aéroport de Genève a fait l'objet d'une présentation en séance de la CCLNTA du 21 juin 2010.

4. Plan environnemental – Bilan 2011-2013 et Objectifs 2016

Présentation

M. Teuscher présente des indicateurs de la performance environnementale de Genève Aéroport au cours des trois dernières années ainsi que les objectifs fixés à l'horizon 2016. Dans le domaine de la lutte contre le bruit, Genève Aéroport a atteint ses objectifs quant à l'insonorisation des logements en zones VA à VA-3 et prévoit d'insonoriser 500 logements supplémentaires d'ici 2016. En France, l'objectif est d'aboutir le dispositif d'insonorisation en 2016. Le nombre de plaintes concernant le bruit a diminué (environ 60 en 2011 et moins de 40 en 2013), notamment en raison d'une baisse des plaintes liées aux hélicoptères. Le nombre de plaignants a également diminué. Dans le domaine de la qualité de l'air, la part des véhicules éco-compatibles est restée en deçà de l'objectif de 20%. La part des véhicules diesel équipés de filtre à particules est passée de près de 10% à plus de 22% et aujourd'hui près de 50% des véhicules du site répondent aux dernières normes d'émission. Les émissions de CO₂ de Genève Aéroport sont passées de 11.9 kg par unité de trafic (TU) en 2011 à 11.6kg/TU en 2012. L'objectif 2016 est fixé à 11kg/TU. En termes de mobilité, la part modale durable des passagers est de plus de 45% (2013) et celle des employés de 37% (2011). En 2016, l'objectif est de maintenir la part modale durable des passagers et d'augmenter celle des employés à 40%. Dans le domaine de l'énergie, la consommation d'énergie thermique et électrique sur le site a diminué. Pour 2016, l'objectif est de diminuer ces consommations respectivement de 5% et 2% relativement à 2013. Le taux de tri des déchets sur le site est passé de près de 36% en 2011 à plus de 41% en 2013. L'objectif pour 2016 est d'atteindre 43% de taux de tri. Dans le domaine de la gestion de l'eau, Genève Aéroport poursuit son plan général d'évacuation des eaux dont la réalisation des ouvrages pour le bassin versant du Vengeron est prévue en 2017.

Discussion

M. Royer demande si une accélération du programme d'insonorisation est prévue suite à la décision de l'OFAC d'étendre le périmètre obligatoire au périmètre volontaire. M. Mounier répond que la cadence du programme d'insonorisation est en grande partie dictée par la disponibilité des entreprises, qui sont également occupées par le programme fédérale d'assainissement énergétique des bâtiments. À ce propos, M. Beffa met en garde sur le fait que le verre "minergie" n'a pas des bonnes propriétés acoustiques et qu'il y a un risque de devoir remplacer les vitrages installés dans le cadre du programme d'assainissement énergétique afin qu'ils soient efficace contre le bruit. Il propose d'informer directement l'OFEN qui est en charge de ce programme.

Mme Fischer demande comment sont comptabilisées les plaintes liées au bruit. M. Teuscher explique que Genève Aéroport tient à jour un tableau de bord qui précise notamment le nom du plaignant, la nature de la plainte et le mode de transmissions de la plainte. M. Gerard trouve qu'il est difficile de trouver comment envoyer une plainte à l'aéroport. M. Teuscher répond que le site internet de l'aéroport contient une page de contacts avec les différentes coordonnées de Genève Aéroport (adresse, email, téléphones).

M. Boris Calame s'étonne du faible taux (25%) de véhicules diesel équipés de filtre à particules (FAP). M. Teuscher explique que sur certains véhicules ou engins spécifiques il n'est pas possible d'installer un FAP en post-équipement et que sur d'autres véhicules et engins l'investissement n'est pas justifié en raison du faible nombre d'heure d'utilisation annuelle ou de la durée de vie restante du véhicule. Il précise notamment que dès 2015 les véhicules de plus de 20 ans seront interdits sur le site aéroportuaire. Mme Fischer souhaite savoir combien de véhicules et engins sont présents sur le tarmac. M. Teuscher répond qu'il y en a plus de 1'100.

M. Royer constate que l'objectif fixé dans la fiche OPair pour les véhicules répondant aux dernières normes d'émissions est déjà dépassé par l'aéroport et suggère de le mettre à jour d'entente avec Genève Aéroport.

M. Boris Calame demande quelle est la raison de l'augmentation de la consommation d'énergie thermique en 2013. M. Teuscher répond que la chaudière a fonctionné un mois de plus en 2013 par rapport aux années précédents en raison d'une chute de température au mois d'avril.

M. Royer demande comment fonctionne la taxe au sac et M. Boris Calame demande quel est le prix d'un sac. M. Teuscher explique que le but de la taxe au sac est d'appliquer le principe du pollueur-payeur en obligeant les entreprises d'acheter des sacs spécifiques pour leurs déchets incinérables. Les déchets recyclables triés étant pris en charge gratuitement par l'aéroport, les sociétés sont incitées à bien trier leurs déchets afin de limiter leurs volumes de déchets incinérés ainsi que les coûts liés. Le prix du sac se situe actuellement entre CHF 1.60 et CHF 4.90 selon le volume (*précisions apportée après la séance*). Ce prix a été calculé afin de couvrir les frais d'évacuation et d'incinération des déchets industriels ordinaires des sociétés du site. Genève Aéroport ne réalise aucun bénéfice sur la vente des sacs. La taxe au sac est en vigueur dans le T1 depuis le 1^{er} janvier 2011² et dans les bâtiments T2, fret et Batops depuis le 1^{er} janvier 2013. M. Poget trouve que l'objectif de 43% de déchets triés fixé pour 2016 n'est pas très ambitieux par rapport aux objectifs pour le Canton ou les entreprises genevoises. M. Teuscher rappelle la grande progression du taux de tri à Genève Aéroport ces dernières années (*précisions apportée après la séance : 31% de tri en 2010, 41% en 2013*) et explique qu'une part des déchets, notamment ceux soumis à l'OESPA, doivent obligatoirement être incinérés. M. Boris Calame propose de distinguer les déchets OESPA dans les statistiques.

M. Rochat demande quand sera mis en œuvre le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) pour le bassin versant Avanchet. M. Teuscher répond que l'étude du concept pour ce bassin versant est en cours et que sa mise en œuvre est prévue après 2017, une fois les travaux sur le bassin versant Vengeron terminés. Il ajoute que certaines mesures prévues dans le PGEE sur le bassin versant Avanchet ont déjà été mise en œuvre, comme la mise en séparatif de certains bâtiments de l'aire Nord. Finalement, il précise que le bassin versant Avanchet est moins prioritaire, car l'exutoire de ces eaux aboutit au réseau d'eaux usées. Des déversements dans le milieu naturel, peu fréquents, surviennent par un déversoir d'orage lors de grosses précipitations.

5. Renouvellement des membres de la commission

M. Deillon rappelle que les membres actuelles ont été nommés jusqu' au 31 mai 2014 et que Genève Aéroport enverra prochainement un courrier aux différentes entités concernées afin qu'elles désignent leur(s) représentant(s) en vue de leur nomination par le Conseil d'État. M. Philippe Calame indique qu'après plus de dix ans au sein de la CCLNTA il ne se représentera pas. Il tient à remercier le service environnement de Genève Aéroport pour toutes les présentations et informations utiles et qui ont permis des échanges constructifs à ses yeux. Il explique que lors de sa première participation à la CCLNTA, le sujet de la reclassification des aéronefs dans les classes de bruit avait été discuté et il est heureux que cette nouvelle classification entre en vigueur en avril 2014. Quant à la mesure du bruit des avions, il espère que Genève Aéroport trouvera un bon moyen d'informer la population.

² Pour rappel, le sujet de la taxe au sac a fait l'objet d'une présentation en séance de la CCLNTA du 19 septembre 2011.

6. Divers

Fenêtres automatiques

M. Gerard mentionne que dans la région zurichoise il est prévu d'installer des fenêtres qui se ferment automatiquement en fonction du bruit des avions et demande si un projet similaire est prévu à Genève. M. Mounier répond que ce type de projet n'est pas prévu à Genève et rappelle qu'à Zürich cette solution a pour objectif de permettre le développement d'une zone résidentielle où il est normalement interdit de construire des logements en raison de l'exposition au bruit des avions la nuit.

Trajectoires

M. Gerard fait circuler auprès des commissionnaires l'image d'une trajectoire d'un vol à destination de Bruxelles et demande si la trajectoire correspond à une procédure KONIL longue. M. Hochstrasser explique que l'avion a effectué un virage à 7'000 pieds selon un guidage radar afin d'éviter un conflit de trajectoire avec un autre aéronef.

Bulletin spécialiste

M. Gerard remercie Genève Aéroport pour la transmission du bulletin spécialiste pour l'année 2013, annexé à la convocation à la séance. Il a identifié des anomalies dans le relevé des niveaux sonores du mois de novembre et les a compilées dans un document qu'il fait circuler auprès des membres de la commission.

Liste de distribution (emails)

M. Gerard demande s'il est possible de créer une adresse générique pour la CCLNTA, tenue à jour lorsqu'il y a un changement de membres, afin de faciliter l'envoi d'email aux membres de la CCLNTA. Genève Aéroport répond que cette possibilité va être étudiée.

Redevances aéroportuaires environnementales

M. Boris Calame rappelle qu'il avait demandé lors de la séance précédente un comparatif des redevances environnementales entre 2013 et 2014. M. Mounier distribue un document aux commissionnaires qui répond à cette demande.

Remerciements

M. Deillon remercie les membres de la commission pour leur collaboration et contributions au cours de la législature qui prend fin.

La séance est levée à 19h15.

Prochaine séance de la commission

À définir

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le XYZ avril 2014]

Annexes

- Groupe d'experts MIABA, Réponses aux questions de M. Gerard (30 août 2013)
- Note en vue de la séance de la CCLNTA du 3 mars 2014
- Rapport d'activité de la commission pour l'année 2013