

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

**Procès-verbal de la 89^{ème} séance du lundi 15 septembre 2014
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

Présents : MM. Robert BEFFA, Président
Jean-Marc DEVAUD, Vice-président
Patrick BAUD-LAVIGNE
Alexandre BÖHLER
Derek CHRISTIE
Jean-Marc COMTE
Robert DEILLON
Claude GENEQUAND
John Michael GERARD
Marc MOUNIER
Philippe POGET
Philippe ROYER
Ermanno SCHENA
Vassilis VENIZELOS

Participait également : M. Quentin MATHIEU

Observateur du CA : -

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER

Excusés : Mme Fabienne FISCHER
M. Denis CHIARADONNA
Pascal HOCHSTRASSER
Daniel RAPHOZ
Yvan ROCHAT
Jean-Marc THEVENAZ

ORDRE DU JOUR

0. Préambule
 1. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 juin 2014
 2. Statistiques de trafic (réponse aux questions)
 3. Budget 2015 du fonds environnement
 4. Groupe d'experts MIABA
 5. Divers
-

Préambule

M. Beffa souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de Mme Fischer, M. Chiaradonna, M. Hochstrasser, M. Raphoz, M. Rochat et M. Thévenaz.

M. Beffa présente l'ordre du jour de la séance et propose de traiter le budget 2015 du fonds environnement (point 3) avant les statistiques de trafic (point 2). Les commissaires n'ont pas d'objection ni autre remarque particulière.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 juin 2014

Le PV de la séance du 24 juin 2014 est approuvé sans commentaire.

2. Budget 2015 du fonds environnement

M. Mounier passe en revue les postes de dépenses les plus important pour 2015.

Insonorisations Suisse

CHF 1 million sont prévus en 2015 pour le programme d'insonorisation en Suisse. M. Mounier explique que l'aéroport est dans une phase de transition, car un nouveau concept d'insonorisation est en cours d'étude et devra être approuvé par l'OFAC.

M. Poget demande si cette somme inclus le financement de travaux ou s'il s'agit uniquement de frais d'études. M. Mounier répond que CHF 750'000.- seront consacrés aux travaux.

M. Royer est surpris de la baisse du budget pour les insonorisations en Suisse par rapport aux années précédentes alors même que l'OFAC a exigé en 2013 une extension du programme d'insonorisation obligatoire. M. Deillon répond qu'une phase importante sera terminée en 2014 et que le ralentissement du programme d'insonorisation en 2015 s'explique par la nécessité d'établir et faire valider un nouveau concept d'insonorisation et par le besoin de réaliser un appel d'offre pour mandater un nouvel architecte acousticien. Il conclut qu'il s'agit d'une phase transitoire et que par la suite il y aura à nouveau un plus gros budget dédié aux travaux d'insonorisation.

M. Poget demande que le nouveau concept d'insonorisation soit présenté à la commission lorsqu'il sera validé. M. Beffa est favorable et propose que Genève Aéroport apporte déjà

quelques éléments d'information au sujet du concept discuté actuellement avec le canton et l'OFAC.

M. Mounier explique que les principaux changements discutés portent sur la prise en compte des degrés de sensibilité (DS II et DS III) ainsi que la participation financière des propriétaires aux travaux d'insonorisation, et s'inspirent notamment de la Loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer ([LBCF 742.144](#)).

Il indique qu'en France les propriétaires paient déjà en partie les travaux. L'implication des propriétaires dans le processus permet de donner plus de valeurs aux travaux réalisés et l'insonorisation des bâtiments étant aussi bénéfique au niveau thermique, le retour sur investissement est assez rapide.

Amortisseur de bruit

CHF 3.8 millions sont prévus en 2015 pour la construction d'un amortisseur de bruit. M. Mounier mentionne que la confédération contribue à hauteur de CHF 5 millions pour la construction de cet ouvrage mais que ce chiffre n'apparaît pas dans le tableau envoyé aux commissaires. Au total le coût de l'ouvrage est estimé à près de CHF 14 millions et des dépenses seront réalisées jusqu'en 2016.

M. Poget demande pour quelle raison les CHF 6 millions prévus en 2014 ne seront pas entièrement dépensés. M. Mounier répond que l'opposition d'un riverain au projet a retardé le début des travaux de plusieurs mois et que l'effet suspensif a été récemment levé.

M. Böhler souhaite avoir des informations sur la nature et l'emplacement de cet amortisseur. M. Beffa explique qu'il s'agit d'une grande halle permettant de diminuer le bruit des essais moteurs d'au moins 20 décibels. Il existe actuellement un amortisseur sur l'aire nord, mais il ne peut accueillir que les petits aéronefs tandis que ce nouvel ouvrage, qui sera construit à proximité de TAG aviation, pourra accueillir les plus grands aéronefs (type B737 et A320) qui font actuellement leurs essais moteurs en plein air. M. Poget demande si tous les essais moteurs seront réalisés dans ce nouvel amortisseur. M. Beffa répond par l'affirmative mais exclut les petits avions stationnés sur l'aire nord qui continueront à utiliser l'amortisseur de l'aire nord ainsi que les avions trop grands pour le nouvel amortisseur (cas rarissime).

M. Devaud se soucie du coût lié à l'entretien et au fonctionnement du nouvel amortisseur. M. Beffa répond que ce coût n'a pas encore été évalué mais est à priori pas très conséquent.

Recettes environnementales

M. Mounier indique que les recettes liées à la surtaxe bruit en 2014 sont moins importantes que prévu (CHF -1.3 million), notamment en raison du remplacement de la flotte d'une compagnie aérienne par des avions moins bruyants. M. Gerard mentionne qu'il s'attendait à des recettes de cet ordre de grandeur et qu'il trouvait les précédentes estimations trop élevées. Il ajoute que malgré ses explications, l'aéroport n'avait pas modifié ses prévisions. En ce qui concerne les prévisions pour les recettes liées à la surtaxe bruit en 2015, M. Gerard indique que ses calculs sont assez compatibles avec ceux de l'aéroport.

M. Deillon explique que le but de cette taxe est avant tout d'inciter les compagnies aériennes à renouveler leur flotte. Ainsi, la baisse des recettes est le propre d'une taxe incitative qui fonctionne. Il rappelle que la nouvelle surtaxe bruit a été acceptée à l'issue d'un processus de négociation avec les compagnies aériennes qui s'est déroulé relativement vite alors qu'à l'aéroport de Zürich

un accord avec les compagnies n'a pas encore été trouvé. M. Deillon ajoute que dans le passé Genève Aéroport a constitué un fonds pendant plusieurs années sans beaucoup dépenser et qu'ensuite des dépenses importantes ont été réalisées pour la mise en œuvre du programme d'insonorisation. Il conclut que les recettes environnementales n'ont pas pour vocation d'être thésaurisées et que dans le futur un équilibre est visé entre les recettes et les dépenses.

M. Christie aimerait savoir si les informations sur les classes de bruit, notamment la répartition des aéronefs dans ces classes, sont publiques. M. Deillon répond que ces données seront publiées dans le rapport de développement durable de Genève Aéroport qui va paraître au mois d'octobre. M. Gerard mentionne que ces données sont aussi disponibles sur le site de l'ARAG.

M. Poget demande comment Genève Aéroport va financer les autres mesures environnementales si en 2016 une partie importante du budget devra encore être consacrée à l'amortisseur de bruit. M. Mounier explique que Genève Aéroport est en train de réfléchir à des nouvelles pistes pour augmenter les recettes du fonds environnement dans la perspective de trouver un équilibre durable entre les recettes et les dépenses.

M. Comte demande comment est calculée la surtaxe sur les émissions gazeuses. M. Mounier répond que cette surtaxe est calculée selon un modèle européen, proportionnellement aux émissions d'oxydes d'azote émises par les moteurs des aéronefs. Il spécifie qu'il n'y a pas de classes pour les aéronefs comme pour la surtaxe bruit et que la surtaxe sur les émissions gazeuses est calculée directement en fonction de la performance des moteurs.

M. Poget demande si les recettes des laissez-passer véhicules sont entièrement dépensées d'année en année. M. Mounier répond que les dépenses sont réalisées selon les besoins et qu'à terme le but reste d'arriver à un équilibre.

M. Poget s'interroge sur la rétribution des panneaux solaires financés dans le passé par le fonds environnement. M. Mounier mentionne que la création d'un fonds énergie est en cours de discussion afin de financer des mesures d'efficacité énergétique.

Charges du service environnement

M. Poget s'étonne de la différence des charges du service environnement entre 2014 et 2015. M. Mounier explique que cette différence est due à des départs de personnels en 2014 et de l'arrivée différée de leur remplaçant. Il mentionne notamment l'arrivée d'une nouvelle collaboratrice au mois d'août et d'une nouvelle cheffe de service au 1^{er} octobre prochain (*Remarque : après la séance il a été constaté que le budget 2015 inclut également une personne supplémentaire pour renforcer l'équipe*).

Préavis

M. Deillon rappelle que la CCLNTA donne un préavis et que le budget est approuvé par le conseil d'administration. Au terme de la discussion, les membres de la commission préavisent favorablement le budget 2015 du fonds environnement par 8 votes favorables et 3 abstentions.

3. Statistiques de trafic

Statistiques de trafic

M. Mounier commente brièvement l'évolution du nombre de passagers et de mouvements à fin août 2014 en comparaison avec 2013. Le trafic passager a augmenté de 4.8% et le nombre de mouvement total a diminué de 2.1% malgré une progression des mouvements de ligne de 3.5%. M. Gerard note que la diminution globale des mouvements est principalement liée à la baisse des mouvements non commerciaux.

Mouvements nocturnes

M. Mounier mentionne une augmentation des mouvements nocturnes de 4.6% principalement liée à une augmentation des atterrissages sur les tranches 22h-22h59 et 23h-23h59. Il ajoute que selon une première analyse cette progression est surtout liée à des mouvements en retard sur l'horaire et non à des vols planifiés. M. Mounier relève en revanche une baisse des mouvements entre 00h30 et 5h59 et note que seules 5 dérogations ont été accordées cette année contre 14 en 2013. Il explique ce bon résultat par les efforts de Genève Aéroport et par d'autres circonstances favorables. Enfin, il rappelle que des vols de calibration et de vérification du bon fonctionnement des installations de radionavigation pour l'approche aux instruments (ILS) auront lieu dans les nuits du 15 au 16 et du 16 au 17 septembre prochain. Les communes riveraines ont été informées à l'avance.

M. Gerard indique que selon son examen en détail des vols de nuit en été 2014, en particulier sur l'augmentation des atterrissages sur les tranches 22h-22h59 et 23h-23h59, y compris un examen de tous les mouvements de l'aviation de ligne en août 2014, la grande majorité des atterrissages de nuit sont des vols de ligne planifiés après 22h. En outre, M. Gerard observe qu'une dérogation a été accordée dans la nuit du 20 au 21 juillet pour des raisons météorologiques, mais des demandes d'Easyjet ont été refusées et se demande pourquoi une telle différence de traitement. Il rappelle que l'ARAG ne remet pas en cause les dérogations liées à des événements imprévisibles et imprévus comme précisé dans la loi et juge que Genève Aéroport aurait pu être moins restrictif envers Easyjet ce soir-là, étant donné les conditions météorologiques.

M. Mounier explique les circonstances particulière qui ont fait que ce soir-là une dérogation a été accordée à Swiss alors que les demandes d'Easyjet ont été refusées, ce qui a obligé les appareils à se poser à Lyon.

M. Gerard cite le PV du 24 juin 2014 où M. Deillon explique que *"les mouvements nocturnes sont notamment liés aux retards accumulés sur une journée par les compagnies aériennes"* et estime que cette explication est surtout valable pour les décollages. Par ailleurs, M. Gerard mentionne qu'Easyjet est beaucoup plus ponctuel que par le passé et félicite la compagnie. Quant au graphique de l'ARAG sur les mouvements nocturnes distribué lors de la dernière séance et annexé au PV, M. Gerard convient que les courbes de tendance peuvent porter à confusion et distribue aux membres de la commission de nouveaux graphiques avec des courbes reliant simplement les données entre elles. Il relève que durant le mois de juillet la barre des 1'000 mouvements nocturnes a été dépassée (selon ses données). M. Deillon convient que la ponctualité des vols était moins bonne durant les mois de juillet et août, mais note qu'il n'y a pas eu d'augmentation significative du nombre de vol prévu à l'horaire après 22h. M. Mounier relève que sur les dernières années, il y a eu parfois une augmentation, parfois une baisse du nombre de mouvements nocturnes et que la discussion devrait selon lui plutôt porter sur la part des mouvements nocturnes par rapport au trafic total, cette part restant dans une proportion raisonnable. M. Gerard a calculé que la part des mouvements nocturnes en 2014 s'élève à 5.1% et que cette part est en progression légère mais constante depuis plusieurs années. Il relève en outre que le site internet de Genève Aéroport n'est pas à jour puisqu'il y est mentionné que la part des mouvements nocturnes est de 4%. M. Gerard ajoute qu'étant donné que les mouvements non

commerciaux sont interdits après 22h, la part des mouvements nocturnes devrait être calculée sur le total de mouvements commerciaux uniquement. Il remarque à ce sujet que la part des mouvements nocturnes augmente plus vite que l'augmentation du trafic commercial. Finalement, M. Gerard explique que lorsqu'on souhaite évaluer les nuisances des mouvements nocturnes, il ne suffit pas de tenir compte uniquement du nombre de mouvements nocturnes mais qu'il faut aussi tenir compte du bruit spécifique de ces avions. M. Beffa est d'accord qu'il faut aussi intégrer l'aspect "bruit" des mouvements nocturnes et pas seulement l'aspect "nombre". M. Genequand rappelle que le nombre de mouvements nocturnes reste un paramètre important, car même s'il s'agit d'avions peu bruyants, la gêne est réelle pour les riverains lorsque les avions se suivent. M. Genequand souhaiterait pouvoir distinguer sur les statistiques des mouvements nocturnes les avions en retard sur l'horaire des autres mouvements.

Concernant la mesure et l'identification du bruit des avions, M. Gerard souhaite relever l'excellent travail réalisé par M. Quentin Mathieu, nouveau collaborateur du service environnement de Genève Aéroport, sur le bulletin spécialiste et dans le cadre du groupe d'experts MIABA. Il regrette que le bulletin spécialiste n'ait pas été distribué aux autres membres de la commission. M. Teuscher relève que le bulletin spécialiste devait être annexé à la convocation de la séance (*il a finalement été transmis par courriel après la séance*).

4. Groupe d'experts MIABA

M. Mathieu rappelle que le système MIABA, renouvelé en 2003, a pour fonction de mesurer et d'identifier automatiquement le bruit des aéronefs. La dernière présentation des travaux du groupe d'experts à la CCLNTA a eu lieu le 23 septembre 2013. Les recommandations issues des conclusions du groupe d'experts étaient à l'époque : la nécessité de renouveler le système, le besoin d'optimisation des emplacements des stations de mesure et l'opportunité de présenter les résultats de mesure du bruit des aéronefs sous une forme plus accessible au public. Depuis cette date, le groupe d'experts s'est réuni à trois reprises en 2014. Les discussions ont notamment portés sur les spécifications nécessaires au nouveau système et les critères d'évaluation des offres. Un cahier des charges est en cours de finalisation et le renouvellement du matériel est prévu pour 2015. L'optimisation des emplacements des stations de mesures du bruit est en cours de discussion et plusieurs pistes sont discutées concernant la manière de présenter les résultats. Le groupe se réunira à nouveau le 17 septembre 2014. M. Mathieu rappelle que ce sont les calculs d'exposition au bruit effectués par l'EMPA qui font foi légalement et non pas les mesure du bruit par le système MIABA.

M. Gerard indique que depuis la diffusion des conclusions du groupe d'experts il y a 1 an, deux stations supplémentaires de mesure du bruit peuvent être supprimées du réseau. Ainsi, il ne reste plus que 2 stations de mesure à Vernier et 3 à Bellevue et Genthod dont l'emplacement est approprié pour la détection du bruit des aéronefs.

Si aucune station de mesure du bruit n'est prévue sous la KONIL, M. Poget souhaite que l'aéroport en communique bien les raisons aux riverains concernés. Il explique que malgré le fait que les calculs théoriques d'exposition au bruit montrent que sous la KONIL l'exposition au bruit n'est pas très significative, les citoyens ont eus un ressenti différent.

M. Beffa confirme que l'ordonnance sur la protection contre le bruit est une chose et que le ressenti des personnes exposées au bruit est un aspect personnel à chaque individu et dépend de nombreux facteurs. Il propose que l'EMPA participe à une prochaine séance de la commission afin de répondre aux questions.

M. Devaud indique qu'il est important de pouvoir présenter des résultats dont on ne discute plus la fiabilité, notamment afin de pouvoir répondre aux citoyens et au conseil municipal de manière sûre.

M. Gerard tient à rappeler que les discussions sur MIABA portaient plus sur le taux de détection des aéronefs que sur la mesure du bruit en elle-même. Il indique qu'une motion demandant la mise à jour du cadastre d'exposition au bruit a été déposée au Grand Conseil et demande à ce que les dernières courbes d'exposition au bruit de l'EMPA soient mises à disposition des membres de la commission. M. Beffa répond qu'il faut d'abord se renseigner sur la possibilité légale de distribuer ces courbes. Les seuls courbes faisant foi étant celles approuvées par l'autorité compétente et mises à disposition sur internet (Courbe 2000).

5. Divers

Sous-commission "Trajectoires"

MM. Genequand et Gerard souhaitent que la sous-commission "trajectoires" se réunisse prochainement. Une séance sera organisée.

Modernisation de l'aéroport'

M. Gerard fait référence à un article paru dans Le Matin Dimanche qui traite du déplacement des façades du terminal de quelques mètres et demande s'il s'agit de travaux en lien avec le projet *Cointrin Vision*. M. Deillon répond que l'article concerne l'agrandissement du niveau "enregistrement" afin d'améliorer la qualité de service aux passagers. Il rappelle que ces travaux s'inscrivent dans la démarche de modernisation du terminal débutée en 2007 et que Genève Aéroport investit globalement près de CHF 150 millions par an. Concernant le projet *Cointrin Vision*, M. Deillon explique qu'il s'agit d'une analyse sur ce qu'il devra être fait par Genève Aéroport afin de répondre à la demande future tout en maintenant un haut standard de service et en répondant aux besoins en matière de sûreté. Un document sur ce sujet a été présenté au Conseil d'État mais ce projet sera présenté à un plus large public que lorsque les études auront abouti à quelque chose de plus concret.

M. Gerard demande si un nouveau terminal est prévu sur l'aire nord. M. Deillon répond que la construction d'un nouveau terminal sur l'aire nord n'est pas envisagée, notamment en raison du manque d'accessibilité de cette zone par les passagers, l'autoroute et la gare étant situées au sud. Il y aurait éventuellement de la place pour un terminal pour les jets privés, mais les infrastructures actuelles pour ce type de trafic sont suffisantes.

* * *

La séance est levée à 19h00.

Prochaine séance de la commission

Le 24 novembre 2014

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le 25 novembre 2014]