

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

**Procès-verbal de la 97^{ème} séance du lundi 12 septembre 2016
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

Présents : MM. Robert BEFFA, Président
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Derek CHRISTIE
Jean-Marc COMTE
Roland FIECHTER
John Michael GERARD
Pascal HOCHSTRASSER
Cédric LAMBERT
Marc MOUNIER
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Jean-Marc THEVENAZ
Pierre-Alain TSCHUDI
Vassilis VENIZELOS
Jean-Daniel VIRET

Participaient également : Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)
M. Quentin MATHIEU (Genève Aéroport)

Observateur du CA : Mme Fabienne FISCHER

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER, excusé

Excusés : MM. Patrick BAUD LAVIGNE
Daniel RAPHOZ

ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 13 juin 2016
2. Projet de budget 2017 du fonds environnement
3. Nouveau système d'identification et de monitoring du bruit des avions
4. Courbes d'exposition au bruit 2015
5. Divers

Préambule

Le Président mentionne la bienvenue au nouveau Directeur général, M. André Schneider, ainsi qu'à Monsieur Quentin Mathieu, collaborateur du service environnement, qui fait une présentation sur le point 3 de l'ordre du jour.

Chaque membre de la commission se présente autour d'un rapide tour de table.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 13 juin 2016

Le procès-verbal de la séance du 13 juin 20016 est approuvé sans amendement.

Le Président mentionne la visite très intéressante de l'amortisseur de bruit organisée dans l'intervalle.

En réponse à une interrogation soulevée lors de la dernière séance, Monsieur Böhler précise que Swiss a commandé 15 CSeries 100 et 15 CSeries 300.

2. Projet de budget 2017 du fonds environnement

Présentation

Mme Meisser présente les principales variations du projet de budget 2017 par rapport à l'année précédente, en particulier l'augmentation du montant pour les certifications environnementales qui intègre le coût (environ CHF 200'000.-) de la compensation carbone des activités de Genève Aéroport, de sorte à atteindre le niveau supérieur (3+) de la certification carbone des aéroports, le budget pour les insonorisations en Suisse qui passe de CHF 3 à 4 millions, le montant de CHF 150'000.- pour des projets bruit prévu pour une étude et l'équipement pour la détection automatique de l'usage des inverseurs de poussée reverse avec puissance et le montant de CHF 70'000.- destiné en partie à lancer un projet dans l'esprit du projet « Urbanature » de la Ville de Genève visant à intégrer plus d'éléments naturels dans l'environnement très minéral de l'aéroport, notamment en front d'aérogare côté ville.

Insonorisations Suisse

M. Rochat demande ce que recouvre le montant sous la rubrique « insonorisations –

administration ». Mme Meisser répond qu'il s'agit des frais administratifs liés à la mise en œuvre du programme, notamment les frais d'étude et d'expertises (not. rapport de l'architecte et expertises amiante).

M. Comte demande si le montant prévu en 2017 pour les insonorisations suisses intervient dans le cadre du concept existant ou du nouveau concept. Mme Meisser indique que le nouveau concept n'a pas encore été approuvé par l'autorité. La procédure est en cours. Le montant prévu en 2017 s'inscrit encore dans le cadre du concept existant.

M. Christie observe que les recettes ne suffiront pas à couvrir le montant des dépenses pour les insonorisations dans le cadre du nouveau concept. Mme Meisser rappelle les informations fournies lors de la dernière séance, notamment s'agissant du montant de CHF 93 millions estimé pour la mise en œuvre du nouveau concept, dans sa version présentée à l'OFAC en avril 2016. Des recettes supplémentaires seront nécessaires et c'est précisément dans cette perspective qu'un modèle de financement est en préparation et sera intégré dans le prochain round de négociation des redevances aéroportuaires avec les compagnies aériennes, qui débutent à la fin de l'année.

En réponse à une interrogation de M. Gérard, M. Mounier précise que cette négociation porte plus largement sur les redevances aéroportuaires. Le financement du programme d'insonorisation en est l'une des composantes. Ces négociations doivent intervenir tous les 3 ou 4 ans, mais elles ne portent pas chaque fois sur l'ensemble des redevances. M. Gérard se souvient que lors du changement de la classification des avions aux fins de la perception de la redevance au bruit, la commission des nuisances avait été consultée. Il demande si tel sera le cas cette fois. M. Mounier explique qu'il ne s'agit pas, cette fois, de modifier la classification des avions, mais d'instaurer un mécanisme pérenne de financement des insonorisations. Le mécanisme est encore à l'étude et n'a pas été encore discuté avec les compagnies aériennes. M. Mounier prend note du souhait exprimé d'être informé de l'avancement des réflexions et des discussions et entend y donner suite dans toute la mesure du possible.

Gestion des eaux

M. Viret demande où sont intégrés les frais d'étude et des réalisations des ouvrages de rétention des eaux de surface. Mme Meisser répond qu'outre les dépenses prévues dans le fonds environnement, de nombreux investissements sont consentis par Genève Aéroport pour la réalisation d'infrastructures de protection de l'environnement. À titre d'exemple, la réalisation de l'ouvrage de rétention des eaux du bassin versant du Vengeron, dont le coût s'élève à CHF 25 millions, est imputée sur le budget d'investissement. Le chantier est en cours. Le montant de CHF 40'000.- dans le fonds environnement couvre la suite des études pour le bassin versant du Nant d'Avanchet.

Qualité de l'air

M. Viret demande ce que recouvrent les dépenses et les recettes des laissez-passer véhicules. Mme Meisser explique que le montant budgétisé sert à financer des projets concrets d'installations ou d'infrastructures permettant de diminuer les émissions dues aux véhicules et engins sur le tarmac. Les recettes, modulées en fonction de la performance environnementale des véhicules et engins, sont affectées à cette fin.

Prévention des risques majeurs

M. Rochat demande ce que recouvre le montant prévu pour la prévention des risques majeurs. Mme Meisser explique qu'il s'agit des mesures de mise en œuvre des exigences de l'ordonnance sur la prévention des accidents majeurs (OPAM), s'agissant en particulier des opérations d'avitaillement à l'escale et la gestion des marchandises dangereuses dans la halle fret.

Dépenses de fonctionnement

M. Lambert demande à quoi correspond l'augmentation de CHF 90'000.- des dépenses de fonctionnement. Mme Meisser répond qu'il s'agit pour l'essentiel d'un montant prévu pour la poursuite du projet d'écologie industrielle, initié en 2016 avec une participation financière de la Confédération (par le biais du financement spécial du trafic aérien concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire en faveur de mesures dans le domaine du trafic aérien). Le projet sera prévu à l'ordre du jour d'une prochaine séance.

M. Chiaradonna demande si cela est une décision de principe d'imputer les dépenses de fonctionnement du service environnement sur le fonds environnement. Mme Meisser répond que c'est le cas de longue date pour les dépenses et l'activité des collaborateurs entièrement dédiés à la gestion des impacts environnementaux liés à l'exploitation de l'aéroport. Mme Fischer observe que les charges de personnel du service environnement apparaissent également dans le budget global des charges de personnel présenté au Conseil d'administration. M. Mounier explique que tel est le cas, afin de donner aux membres du Conseil d'administration du global sur tout le personnel de Genève Aéroport, les charges en personnel du service environnement étant ensuite imputées sur le fonds environnement par une écriture comptable dans le compte de résultat (rubrique attribution/prélèvement sur le fonds environnement).

Estimé 2016

M. Thévenaz observe que l'estimée 2016 correspond pour ainsi dire au budget et qu'une information sur les décaissements effectifs à fin août 2016 serait plus intéressante. Mme Meisser explique qu'effectivement l'estimée date de fin juin, conformément au processus financier interne et que s'agissant notamment des dépenses d'insonorisation, les montants sont souvent à décaisser en fin d'année. La prochaine fois, une information sur les décaissements effectifs sera donnée.

Recettes

M. Chiaradonna demande comme cela se fait-il qu'on anticipe une légère augmentation des recettes de la redevance bruit et émissions gazeuses qui se veulent incitatives. Mme Meisser explique qu'effectivement les recettes tendent à diminuer avec l'amélioration de la performance environnementale des avions qui, globalement, opèrent sur l'aéroport. Cette baisse est compensée par l'augmentation du trafic. M. Mounier précise que s'agissant de la redevance émissions gazeuses, le modèle européen en vigueur depuis 2010 a pour effet que la redevance augmente au fur et à mesure de l'augmentation du trafic.

M. Chiaradonna demande si l'aéroport a vocation à conserver un solde positif en fin d'exercice. M. Mounier répond qu'en comparaison, le solde de CHF 4,7 millions est très modeste. Genève Aéroport n'a pas vocation à théoriser cet argent. Par le passé, le fonds environnement a été doté d'un montant de l'ordre de CHF 40 millions que Genève Aéroport s'est efforcé d'utiliser à bon escient, principalement pour l'insonorisation des habitations. Le solde en fin d'exercice ne doit pas être trop important, mais il doit rester supérieur à zéro.

VOTE

Le budget 2017 du fonds environnement est préavisé favorablement à l'unanimité.

3. Nouveau système d'identification et de monitoring du bruit des avions

M. Quentin Mathieu présente le nouveau système d'identification et de mesure du bruit des aéronefs (SIMBA), notamment les nouveautés par rapport à l'ancien système, les fonctionnalités du nouveau système et son intérêt pour les riverains. Il rappelle que le choix et le paramétrage du nouveau système a été réalisé au sein d'un groupe d'experts avec des représentants de la commission.

M. Mathieu présente l'historique du système, puis l'ensemble des données agrégées par le nouveau système, avant d'expliquer à quoi sert l'outil et comment il est utilisé dans le cadre de la gestion du bruit du trafic aérien. Il explique en quoi le système permet de répondre à des interrogations des riverains portant sur un événement spécifique ou une tendance (évolution ressentie). M. Mathieu présente enfin les données qui seront rendues publiques sur le site web, avant d'indiquer quelle sera la suite des travaux en la matière.

M. Gérard, membre du groupe d'experts, souligne tout le travail derrière le résultat présenté. Il rappelle que son analyse des données 2013 et 2014 des 15 stations de mesure de l'époque, dont un certain nombre ne permettait plus d'avoir des données fiables avec l'évolution des avions et des activités à proximité des microphones, a contribué à ce que la décision soit prise par Genève Aéroport de renouveler le système, dont le logiciel devenait obsolète. Pour les stations dont l'emplacement demeure approprié, il regrette de ne pas disposer des données depuis le début de l'année 2014. Pour sa part, il considère que le logiciel antérieur avait été mal conçu et il est persuadé que le nouveau système est bien meilleur.

M. Beffa observe que les améliorations portent principalement sur le moyen de distinguer le bruit des avions des autres bruits, ce qui représente toujours un défi. Il pense que le nouveau système s'avérera utile et remercie Genève Aéroport de se doter d'un tel système.

M. Christie demande s'il est envisageable de coordonner cette mesure avec les moyens mis en œuvre pour la mesure du bruit routier et ferroviaire. M. Royer indique que dans le domaine du bruit routier, les démarches visent également à améliorer les systèmes de mesure pour qualifier (discriminer) le bruit routier des autres sources de bruit. Il mentionne une campagne de bruit en cours à Carouge, où mille capteurs autonomes ont été installés pour mesurer le bruit en milieu urbain en intégrant la troisième dimension. Cela étant, une mise en commun des systèmes de détection ne semble pas encore possible, les caractéristiques des sources de bruit à qualifier étant différentes. Les expériences réalisées dans un domaine de la lutte contre le bruit peuvent par contre toujours servir dans un autre domaine.

M. Royer pour sa part, salue l'intention de l'AIG de mettre à disposition des données sur un site web, qui répond à une attente du public à son avis.

4. Courbes d'exposition au bruit 2015

M. Mounier présente le résultat des calculs des courbes de bruit 2015, en comparaison à l'année précédente et au cadastre en vigueur. MM. Royer et Venizelos soulignent la discordance entre l'évolution des courbes de bruit et le cadastre fondé sur le trafic 2000, avec pour conséquence que l'autorité n'a pour ainsi dire pas d'autre choix que d'accorder des autorisations de construire dans des zones actuellement exposées au bruit des avions. Inversement, des autorisations de construire sont susceptibles d'être refusées dans des zones actuellement « libérées » du bruit des avions, tant que le nouveau bruit admissible n'aura pas été fixé.

M. Tschudi pour sa part souligne les difficultés que suscite la situation incertaine résultant des discussions entre la Confédération et le canton sur l'étendue des courbes de bruit qui figureront dans la fiche PSIA. M. Venizelos indique que le « scénario du canton » a été intégré pour l'instant dans le projet de modification du plan directeur cantonal.

M. Royer indique qu'il serait utile de disposer du résultat des calculs par période OPB.

M. Gérard demande s'il est possible d'avoir copie des présentations, si possible même avant la séance. Il est convenu que les présentations seraient distribuées aussitôt après la séance, sans attendre l'envoi du projet de procès-verbal. M. Gérard considère que la légère extension de l'étendue des courbes de bruit entre 2014 et 2015 était prévisible compte tenu en particulier de l'évolution des mouvements nocturnes. Cette année par contre, il constate une stabilisation de l'évolution nocturne (+0,4 % à fin août), résultant selon son analyse d'une stabilisation du nombre de mouvements de la compagnie easyJet et une diminution des mouvements de Swiss. Par contre, il constate qu'il y a proportionnellement une nette augmentation des décollages, notamment les décollages retardés. M. Mounier indique que la question des mouvements prévus à l'horaire avant 22h et retardé jusque dans la période nocturne est une vraie question, aussi importante que difficile.

5. Divers

Réduction des contresens en fin de trafic

M. Beffa évoque brièvement les travaux de la sous-commission « Trajectoires » portant sur la réduction des contresens en fin de trafic. Les compagnies aériennes évitent de demander des atterrissages dans le sens contraire de la piste en service après 22 heures durant cette année test, de sorte à préserver dans la mesure du possible les zones survolées de part ou d'autre du sens de piste des vols à l'atterrissage en fin de soirée la moitié des jours de la semaine environ.

M. Böhler demande que les conclusions auxquelles pourrait parvenir la sous-commission au terme de la période test d'une année soient remontées à la commission plénière, afin que l'ensemble des membres se prononcent. S'il comprend l'intérêt d'interdire les contresens en fin de trafic du point de vue de la gêne d'une partie des riverains, d'un côté ou l'autre de la piste, il lui paraît que cette mesure est défavorable du point de vue du bruit de manière générale, ainsi que

des émissions gazeuses. Il souhaite en particulier être rassuré que cette pratique, qui restreint les contrôleurs, dans leur liberté de gérer le trafic aérien ne pose pas un problème du point de vue de la sécurité. M. Hochstrasser assure qu'aucune mesure ne serait envisagée et mise en œuvre qui puisse porter atteinte à la sécurité. En l'occurrence, l'interdiction des contresens n'a pas d'impact négatif du point de vue de la sécurité.

Brèves environnementales

Mme Meisser donne succinctement un certain nombre d'informations sur les projets en cours.

- Bassin de rétention du Vengeron : le chantier a commencé. Il durera deux ans environ, pour un montant des travaux de l'ordre de CHF 25 millions.
- Amortisseur de bruit : la construction est achevée et la toiture solaire est en exploitation. La mise en exploitation de l'amortisseur pour les essais moteurs interviendra d'ici la fin de l'année.
- Tri des déchets à bord : la phase test avec la compagnie easyJet s'étend avérée concluante, la procédure de tri des déchets à bord est élargie à toutes les compagnies aériennes qui le souhaitent. Sur 5'300 tonnes de déchets produits chaque année (2015), 15 % proviennent des avions.
- Crapauds calamites : Mme Meisser présente une image du bassin aménagé ce printemps pour les crapauds calamites, en remplacement d'un bassin naturel rendu inaccessible par l'aménagement des positions 50.

M. Tschudi demande dans quelles mesures les déchets alimentaires sont récupérés. Mme Meisser explique que pour les restaurants dans l'aérogare, le système de la taxe au sac incite les restaurateurs et autres commerçants au tri des déchets. S'agissant plus spécifiquement des invendus alimentaires, un partenariat a été conclu avec l'association *Partage*, qui les récupère à la fin de la journée et les redistribue. S'agissant des déchets alimentaires à bord des avions, jusqu'en 2014, ceux-ci devaient impérativement être éliminés par incinération dans un délai strict de 24 heures afin de prévenir les épizooties. Depuis lors, le risque a été réévalué par l'office vétérinaire cantonal et le système a pu être assoupli pour les déchets provenant des avions de ligne courts et moyens courriers pour lesquels le système de tri a été mis en place.

Effet d'écran des bâtiments aéroportuaires (bruit au sol)

M. Christie mentionne une discussion qu'il a eue lors de la visite de l'amortisseur concernant l'effet d'écran que constituent, de fait, les bâtiments aéroportuaires au sud du site et demande s'il serait envisageable de « colmater les brèches » par des murs ou des écrans afin de protéger la ville du bruit des activités aéroportuaires.

Questions relatives au protocole de coordination PSIA

M. Gérard évoque les remarques et questions précédemment adressées à la commission concernant le protocole de coordination PSIA et certaines de ses annexes. M. Mounier répond qu'il s'est concerté dans l'intervalle avec les autres partenaires du PSIA (Confédération et canton) et invite M. Gérard à adresser ses questions à l'OFAC, qui conduit la procédure. M. Mounier reviendra avec plus de précisions sur la possibilité de répondre aux interrogations en séance.

Question relative aux droits des passagers

M. Gérard se réfère à sa demande du 9 septembre dernier concernant un certain nombre de points relatifs aux droits des passagers aériens. Il explique notamment que certains membres de l'ARAG souhaitent pouvoir adresser des demandes d'indemnisation dans une des langues nationales suisses. M. Mounier indique qu'il a relayé la question en interne et qu'une réponse sera apportée à M. Gérard. Ces questions n'étant pas en lien avec le travail de la commission, il suggère de ne pas y consacrer plus de temps en séance.

Aérothon

Mme Meisser informe les membres de la commission que durant la nuit du 15 au 16 septembre, Genève Aéroport organise un « aérothon » avec l'ensemble des partenaires du site, au cours duquel toutes les collaboratrices et collaborateurs des instances et sociétés du site aéroportuaire parcourront collectivement un certain nombre de kilomètres sur la piste après la fin du trafic durant cette nuit-là. Les kilomètres parcourus par les participants sont parrainés par leurs proches. Genève Aéroport versera également une somme au profit de la Croix Rouge Genevoise.

Adresse email de la commission

Mme Meisser indique que l'usage de l'adresse email de la commission « commission environnement » est problématique du fait que tous les messages sont automatiquement redistribués à tous les membres. Elle informe les membres que cette adresse ne sera plus associée à une liste de diffusion et invite les commissaires qui souhaitent s'adresser à l'ensemble des membres de la commission d'utiliser la fonctionnalité « Répondre à tous ».

Secrétariat de la commission

M. Mounier informe les membres de la commission que M. Teuscher n'assurera plus le secrétariat de la commission, qui sera à court terme repris par lui-même avec l'aide de l'assistante de la division. M. Teuscher est remercié par l'ensemble des membres pour la qualité du travail fourni dans l'exercice de sa fonction. Ce point sera formellement mis à l'ordre du jour de la prochaine séance afin d'entériner la nouvelle situation.

* * *

La séance est levée à 19h00.

Prochaine séance de la commission

Le 14 novembre 2016

Secrétariat de la commission

Annexes

- *Présentation du nouveau système d'identification et de monitoring du bruit des avions (point 3 OdJ)*
- *Présentation des courbes d'exposition au bruit 2015 (point 4 OdJ)*
- *Présentation des brèves environnementales*