

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

**Procès-verbal de la 101^{ème} séance du lundi 11 septembre 2017
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 Pascal HOCHSTRASSER Cédric LAMBERT Nigel LINDUP Marc MOUNIER Philippe ROYER André SCHNEIDER Jean-Marc THEVENAZ Pierre-Alain TSCHUDI Vassilis VENIZELOS
Participait également :	Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)
Observatrice du CA :	Mme Fabienne FISCHER, Observatrice du CA
Secrétaire :	Mme Irini NASTOU NOUASSRIA (Genève Aéroport)
Excusés :	MM. Patrick BAUD LAVIGNE Daniel RAPHOZ Yvan ROCHAT Jean-Daniel VIRET

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 12 juin 2017
2. Budget du fonds environnement 2018 (pour préavis)
3. Présentation des courbes d'exposition au bruit 2016
4. Point de situation sur le processus PSIA
5. Questions soulevées par l'ARAG
6. Divers

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 12 juin 2017

Des corrections de détails sont demandées en pages 2 et 4, retranscrites dans la version finale du procès-verbal.

2. Budget du fonds environnement 2018 (pour préavis)

Présentation

Mme Meisser présente les points saillants du budget 2018, à commencer par l'augmentation significative du budget à compter du 1^{er} janvier 2018, nécessaire pour la réalisation du programme d'insonorisation. Les négociations avec les compagnies aériennes, conformément à l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires, sont sur le point d'aboutir. Dans le cadre des discussions, les compagnies aériennes ont exprimé la volonté que les recettes de la redevance bruit soient affectées strictement à des actions dans le domaine de la protection contre le bruit. Les dépenses émergeant au fonds environnement ont été reconsidérées en conséquence, de sorte à ne laisser que les lignes de budget liées aux actions dans le domaine du bruit et de la protection de l'air et du climat.

Mme Meisser présente les montants, de l'ordre de CHF 380'000.- qui ont été transférés dans le budget de fonctionnement général de Genève Aéroport, de même que 6,3 postes (ETP) dorénavant sortis des charges du personnel de la rubrique 380102 du fonds environnement. Restent dans le fonds environnement 8,6 postes (ETP) correspondant à des collaboratrices et collaborateurs affectés à la poursuite des actions dans le domaine du bruit, de l'air et du CO2. Mme Meisser précise que le fait que des lignes de budget du fonds environnement tombent à zéro ne reflète pas une intention de Genève Aéroport de ne plus agir dans les domaines considérés, mais simplement le transfert des charges liées aux mesures prises dans ces domaines dans le budget général de Genève Aéroport.

Le dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation des habitations en France voisine, dans la commune de Ferney-Voltaire, est achevé, raison pour laquelle aucun montant n'est prévu en 2018. Au total, 769 logements auront été insonorisés dans cette commune pour un montant équivalent à CHF 6,6 millions sur une période de 5 à 6 ans. La mise en œuvre de ce dispositif, qui implique en France une participation financière des propriétaires de l'ordre de 10 à 20 %, est un succès en comparaison avec les réalisations autour des aéroports français (95% des propriétaires concernés ayant accepté les travaux à Ferney-Voltaire). La bonne collaboration avec les autorités communales a contribué au succès.

Un nouveau projet 990533 a été créé dans la rubrique « qualité de l'air » pour faire apparaître le montant de la compensation des émissions CO2 de CHF 200'000.- qui apparaissait précédemment sous la rubrique « certification environnementale ». Il est prévu qu'un appel d'offres pour des projets de compensation carbone soit lancé d'ici la fin de l'année 2017 pour compenser les émissions 2016. Ce montant sera récurrent d'année en année. Cette mesure vise à compenser les émissions résiduelles (not. les émissions de la centrale thermique de l'aéroport) qui ne pourront pas être notablement diminuées avant la mise en exploitation de GENILAC à l'horizon 2022. Des critères stricts sont prévus relativement à la qualité des certificats.

Le projet de carburant alternatif pour l'aviation apparaît également sur une ligne budgétaire, distincte dans la rubrique « qualité de l'air ». Le montant de CHF 200'000.- qui figure pour 2018 est prévu pour les études nécessaires à la réalisation de ce projet de grande envergure, avec l'objectif que les premiers vols avec 1% de carburant alternatif au départ de Genève aient lieu en décembre 2018.

Mme Meisser présente ensuite un tableau récapitulatif de la répartition des charges du fonds environnement, sur lequel il apparaît que 78 % des dépenses sont affectées à des mesures de protection contre le bruit.

Discussion

M. Lambert observe que les redevances bruit ont été doublées et demande qu'est-ce que cela représente en comparaison avec les autres aéroports du pays ? Mme Meisser répond que le montant des redevances est fixé en fonction des besoins sur chaque aéroport. En l'occurrence, la redevance bruit à Genève sera dorénavant plus élevée que la redevance équivalente à Zurich.

M. Chiaradonna demande ce qu'il advient des redevances bruit une fois que les projets auxquels ils sont affectés arrivent à terme. Mme Meisser explique que les redevances sont négociées à intervalle régulier avec les compagnies (tous les 3 ans). En l'occurrence, le financement du programme d'insonorisation doit être assuré à long terme (pour les 10 prochaines années en tous cas). Le périmètre du concept d'insonorisation sur le point d'être approuvé par l'OFAC est le périmètre des courbes de bruit du cadastre existant, fondé sur le trafic 2000. Une fois le nouveau bruit admissible fixé par l'autorité, avec l'adoption d'un nouveau cadastre de bruit, le périmètre du programme d'insonorisation devra être adapté et les travaux poursuivis en conséquence.

Préavis

Le budget du fonds environnement est préavisé favorablement par les membres de la commission, avec deux abstentions et zéro voix contre.

3. Présentation des courbes d'exposition au bruit 2016

Présentation

M. Mounier présente les courbes d'exposition au bruit du trafic aérien pour l'année 2016, en particulier les courbes enveloppantes et les courbes pour la première et la deuxième période nocturne (22-23h et 23-24h). Le périmètre des valeurs limite d'immission est déterminant pour l'octroi des permis de construire, tandis que le périmètre des valeurs de planification sert à la planification des zones pour l'aménagement du territoire. Les éléments qui déterminent l'étendue des courbes sont le nombre de mouvements, la performance acoustique des avions, les horaires de vol, et les zones de survols (trajectoires). Enfin, en Suisse, les valeurs limite sont différentes suivant l'affectation du sol (degrés de sensibilité au bruit).

M. Mounier présente la comparaison des courbes 2016 avec celles de l'année précédente, ainsi qu'en comparaison avec le cadastre en vigueur (cadastre 2009 fondé sur le trafic 2000). Il donne également des informations sur l'état des discussions entre la Confédération et le canton relatives aux courbes de bruit qui figureront dans la fiche PSIA, qui représenteront le cadre à l'intérieur duquel les courbes de bruit calculées annuellement devront s'inscrire. Il explique que l'idée poursuivie est de faire apparaître deux courbes dans la fiche PSIA :

- une première courbe qui reflète la situation au moment de la fixation du nouveau bruit admissible (une fois la fiche PSIA GVA approuvée par le Conseil fédéral) et représente un plafond de bruit à ne pas dépasser ;

- et une seconde courbe, plus petite, qui reflète l'ambition de GA et de ses partenaires de permettre un développement du trafic à Genève, tout en réduisant l'empreinte sonore de ce trafic en faisant bénéficier la communauté riveraine du renouvellement progressif de la flotte des compagnies aériennes qui opèrent à Genève par des appareils aux meilleures performances acoustiques sur le marché (une courbe de bruit « cible », moins étendue que la courbe de bruit initiale et qui représente un objectif à atteindre progressivement).

Discussion

M. Lambert demande comment il est possible de prévoir une réduction de l'empreinte des courbes dans les 15 années à venir, tandis qu'entre 2000 et 2016, l'étendue des courbes s'est accrue. M. Schneider explique que l'évolution du nombre de mouvements par le passé et à l'avenir ne sera pas nécessairement la même. Les calculs pour l'établissement des courbes PSIA ont été faits par l'EMPA sur la base d'hypothèses réalistes, avec, certes, un fort taux de renouvellement de la flotte des compagnies, ce qui représente certainement un défi de taille pour l'aéroport afin de maintenir l'étendue des courbes annuelles des années à venir à l'intérieur des CEB inscrites dans la fiche PSIA.

M. Lambert demande si la deuxième courbe qu'il est prévu d'inscrire dans la fiche PSIA correspond au plafonnement du bruit à l'horizon 2020 demandé par le Conseil d'Etat ? M. Schneider répond que l'esprit est le même, mais qu'il ne s'agit plus de faire apparaître une seule courbe avec un plafonnement du bruit à l'horizon 2020, mais un système dynamique de deux courbes. Le principe d'inscrire ainsi deux courbes de bruit dans la fiche PSIA de Genève Aéroport a été discuté avec la Confédération et le canton. Un tel système garantit à la population,

dans un premier temps, un plafonnement de la charge sonore, sans toutefois obliger Genève Aéroport à retirer des créneaux horaires aux compagnies aériennes. En outre, un objectif à plus long terme est fixé d'emblée (courbe de bruit cible), vers lequel Genève Aéroport devra tendre par des mesures efficaces. M. Venizelos précise que le système présente encore l'avantage pour la population de permettre au canton d'établir des plans d'affectation et prévoir la construction de logements en anticipant l'état futur dans des secteurs déterminés ; le système permet enfin de suivre l'évolution du bruit vers un objectif déterminé (une courbe cible).

Mme Fischer demande pourquoi ne pas faire figurer uniquement la courbe cible dans la fiche PSIA ? M. Mounier explique que le bruit admissible qui sera fixé après l'adoption de la fiche PSIA ne pourra en aucun cas être plus grand que la courbe figurant dans la fiche PSIA. Par conséquent, si la courbe qui figure dans la fiche PSIA à l'horizon 2030 est trop petite, l'autorité exigera que des mesures soient prises immédiatement avant la fixation du bruit admissible, des mesures qui se révéleront drastiques, avec notamment le retrait de créneaux horaires existants. Un système dynamique avec une courbe de bruit initiale et une courbe de bruit cible contraint l'aéroport de prendre des mesures pour atteindre l'objectif, sans stopper immédiatement le développement du trafic aérien, avec pour les compagnies aériennes une incitation à renouveler leur flotte au maximum.

M. Böhler demande si un tel système de courbes de bruit contraignantes existe sur d'autres aéroports ? M. Mounier répond que le Conseil fédéral a approuvé maintenant la fiche PSIA de la plupart des aéroports et aérodromes du pays ; à sa connaissance, les fiches PSIA existantes ne comportent pas un système dynamique comme celui prévu à Genève. Dans le système ordinaire prévu dans la législation fédérale, un premier bruit admissible est fixé à un horizon de temps de trois ou quatre ans. Le bruit admissible est ensuite adapté périodiquement « à la hausse » au fur et à mesure du développement du trafic et de l'infrastructure, toujours à l'intérieur de la courbe de bruit (plus large) inscrite dans la fiche PSIA. Le bruit admissible atteint à terme la courbe de bruit inscrite dans la fiche PSIA. En l'occurrence, à Genève, les circonstances ne permettront pas un élargissement progressif du bruit admissible. Le système dynamique proposé est « un entonnoir » à l'envers, qui contraint Genève Aéroport à envisager le développement futur du trafic et de l'infrastructure avec des mesures d'accompagnement permettant de stabiliser, puis diminuer progressivement le périmètre des courbes de bruit. Cette solution innovante est donc favorable aux riverains.

M. Tschudi dit qu'il ne croit pas que l'évolution technologique permettra à elle seule une réduction du bruit. Il considère en outre que la fixation d'un objectif, comme une « bonne intention » n'est pas de nature à rassurer les riverains. M. Venizelos explique comment la Confédération et le canton en sont venus à envisager de manière contraignante une réduction progressive du bruit. La proposition initiale était de faire figurer une seule courbe de bruit, comme dans la fiche PSIA des autres aérodromes du pays. En l'espèce, la Confédération a exprimé à cet égard la crainte que l'aéroport dépasse très rapidement la courbe de bruit (unique) inscrite dans la fiche PSIA si celle-ci était trop petite. Le canton, pour sa part, ne souhaitait pas que cette courbe de bruit (unique) soit trop grande, dans l'idée de plafonner le bruit à court terme (horizon 2020 envisagé). Compte tenu du paradoxe, une solution innovante a été proposée, qui répond à la fois aux craintes de la Confédération (courbe de bruit suffisamment large pour éviter un dépassement de la courbe trop rapidement) et à l'ambition du canton (fixer une courbe cible plus restreinte, qui

limite les nuisances et permette de planifier des logements). C'est ainsi qu'une courbe initiale est proposée, qui représente un plafonnement du bruit à court terme et évite en même temps que des mesures drastiques soient prises pour réduire l'étendue des courbes de bruit avec effet immédiat, et une courbe cible (plus petite) est fixée, vers laquelle des mesures efficaces doivent permettre de tendre progressivement. La courbe cible reste, certes, un objectif, mais elle représente plus qu'une bonne intention. Cette courbe aura un statut juridique dans un instrument de planification fédérale (PSIA) et dans le plan directeur cantonal, qui devra être mis à jour. Elle représente un objectif politique clair du Conseil d'Etat.

M. Beffa observe que l'étendue des courbes de bruit est influencée notamment par la période de à laquelle se déroulent les vols. Les mouvements durant la période nocturne ont une influence prépondérante sur l'étendue des courbes de bruit. Par conséquent, il y a lieu d'anticiper que les mesures qui seront prises impactent en priorité les mouvements nocturnes, durant les heures les plus sensibles.

Mme Fischer demande dans quelles mesures la courbe initiale permet un développement qui va au-delà des besoins actuels et s'il y a un calendrier contraignant pour parvenir à la courbe cible. M. Schneider répond que la courbe initiale reflète la situation objectivement anticipée au moment de la fixation du bruit admissible (à l'horizon 2019), sans plus. La courbe cible représente un engagement vis-à-vis du canton, étant rappelé que le canton fixe des objectifs à l'aéroport dans le cadre de la convention d'objectif. L'alternative consisterait à inscrire une seule courbe dans la fiche PSIA, qui soulèverait les difficultés précédemment décrites.

M. Chiaradonna demande quelle est l'évolution anticipée de la situation en termes de population exposée. M. Venizelos indique que des calculs ont été faits avec les courbes précédemment considérées. Avec les nouvelles courbes qui devraient faire l'objet d'un accord prochainement, il est anticipé que la population exposée au bruit n'augmente pas, voire diminue à l'horizon 2030 (à population constante).

Mme Fischer demande ce qu'il en sera en particulier dans le secteur du quartier de l'Étang à Vernier ? M. Venizelos répond que le secteur n'est pas impacté par l'évolution des courbes de bruit.

M. Lindup demande s'il y a un risque d'explosion des mouvements d'ici la fixation du nouveau bruit admissible (qui correspond à la courbe initiale inscrite dans la fiche PSIA) ? M. Schneider répond que tel n'est pas le cas. Une augmentation raisonnable du trafic a été anticipée dans l'intervalle pour la détermination de la courbe de bruit inscrite dans la fiche PSIA, qui doit refléter (anticiper) l'état réel au moment de la fixation du bruit admissible. Dans les faits, l'accroissement du nombre de mouvements lignes et charters est limité ces dernières années. M. Thévenaz fait observer que la demande de passagers est là, les compagnies aériennes mettent en service des avions plus grands pour l'accommoder, ce qui a un effet sur les courbes de bruit même si les mouvements n'augmentent pas de manière conséquente.

M. Lindup demande pourquoi la courbe cible a été fixée à l'horizon 2030 et quelles sont les projections en termes de pollution de l'air ? M. Schneider rappelle que la fiche PSIA est un instrument de coordination des planifications territoriales. Les paramètres doivent être fixés à un horizon de temps correspondant aux instruments de planification dans ce domaine. Le plan

directeur cantonal est élaboré à l'horizon 2030. La courbe cible correspond à l'horizon du plan directeur cantonal. Le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes s'étend sur plusieurs années aussi. Cela étant, comme expliqué précédemment, un mécanisme de suivi par les autorités sera mis en place pour suivre l'évolution de la situation. En réponse à la seconde question, M. Schneider explique que dans le cadre de la planification territoriale, le cadre pour le développement de l'aéroport est fixé par l'étendue au sol des courbes de bruit. Cela étant, les améliorations technologiques apportées au moteur d'avion, qui permettent notamment une réduction du bruit des réacteurs, ont aussi pour corolaire une réduction de la consommation et des émissions gazeuses. M. Fiechter illustre ces propos par un exemple. Lui-même a initié une réflexion pour le remplacement des A330 à Genève par des B787, avec un bénéfice en termes de bruit, mais aussi une économie de consommation et d'émissions de polluant. Pour les vols au départ et à destination de Genève, le remplacement d'un avion en service depuis plusieurs années par un avion de toute dernière génération avec une consommation moindre représente également une économie d'argent.

Pour M. Tschudi, les riverains souhaitent que l'État intervienne dans le jeu du marché, qui ne doit pas seul déterminer l'évolution du transport aérien à Genève. Les riverains veulent être acteurs de cette évolution, et pas simplement observateurs. Dans cette perspective, les explications entendues ne lui paraissent pas de nature à rassurer complètement les citoyens de sa commune. Il recommande en particulier d'axer la communication sur les mesures en vigueur ou à l'étude plutôt que de parler d'un système dynamique dans le cadre duquel « *des mesures vont être envisagées* ». M. Venizelos explique en d'autres mots que le Conseil d'État souhaite permettre le développement de l'aéroport, et aussi maîtriser les impacts de développement. Le système proposé présente l'avantage de permettre un suivi de l'évolution vers un objectif déterminé. M. Schneider complète en indiquant que les mesures qui devront être prises pour plafonner, puis réduire l'empreinte de bruit du trafic aérien à Genève sont des mesures qui visent justement à influencer le comportement des acteurs sur le marché. Toutes les parties prenantes sont acteurs, également les compagnies aériennes, qui détermine la flotte planifiée à Genève en fonction des conditions cadre fixées par Genève Aéroport. En particulier, Genève Aéroport n'est pas en mesure choisir quelle compagnie prend quel créneau horaire. Nous sommes tous acteurs. Si les mesures décidées et mises en œuvre ne permettent pas de rester dans le cadre fixé dans la fiche PSIA, les autorités, qui suivent l'évolution de la situation, imposeront des actions plus contraignantes. M. Mounier observe que la remarque de M. Tschudi fait apparaître un grand défi de communication pour bien faire comprendre le mécanisme et les bénéfices du système à deux courbes qui sera inscrit dans la fiche PSIA.

M. Christie observe que, compte tenu de la longue durée d'amortissement des avions, il convient d'anticiper et de communiquer très en avance les mesures qui seront prises, afin de permettre aux compagnies aériennes de réagir en conséquence.

M. Beffa rappelle les vols ont un impact différent suivant le moment auxquels ils sont opérés. M. Beffa voit donc une importance à réguler l'attribution des créneaux horaires et œuvrer pour que les horaires soient respectés tout particulièrement durant la période nocturne. M. Schneider indique que l'une de mesures importante à mettre en œuvre consiste à agir au mieux sur les retards, notamment en fin de journée. L'évolution des mouvements retardés après 22 heures, de

même que le taux de renouvellement de la flotte, sont une préoccupation du management et figurent parmi les indicateurs de direction.

M. Lambert observe que le transport aérien étant une industrie intégrée au niveau européen, voire mondiale, il demande s'il y a une coordination européenne en la matière ? M. Schneider répond que la gestion du bruit est une préoccupation sur beaucoup d'aéroports en Europe. Les aéroports suisses figurent parmi les plateformes avec la réglementation la plus restrictive. Cela étant, il faut garder aussi à l'esprit aussi que les mesures prises ne sont pas neutres économiquement et impactent les compagnies aériennes, dont les marges de profit ne sont pas élevées. Un équilibre (nouveau) doit être trouvé.

M. Christie rend attentif au risque de voir certaines compagnies aériennes opérant actuellement à Genève se retirer en tout ou partie du marché, laissant la place à d'autres compagnies ayant des avions moins performants. Dans un tel cas, il ne serait pas admissible de renoncer à des critères exigeants pour « remplir » les places vacantes.

M. Hochstrasser observe que dès l'adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral, avec une courbe de bruit initiale qui représente le maximum de l'étendue desdites courbes pour l'avenir, est susceptible déjà de limiter substantiellement le développement du trafic aérien, voire de le réduire à certaines périodes horaires. C'est très nouveau. Cela profitera aux riverains, mais aura aussi un impact sur les opérations des compagnies aériennes, en particulier pour les compagnies aériennes basées à Genève. M. Schneider répond que l'idée est que des limitations soient prononcées avant tout sur les types d'avion, en fonction de leur performance acoustiques (plutôt que sur le nombre de mouvements). Certes, il s'agit d'un défi important, un pari sur le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes, mais aussi sur la ponctualité des vols. M. Schneider demande par ailleurs de considérer l'autre terme de l'alternative. La situation est complexe et les mesures ne seront pas simples à fixer et à mettre en œuvre. Cela étant, à défaut d'un tel système dynamique, ce sont très vraisemblablement des contraintes plus immédiates, sur le nombre de mouvements, qui seront imposées par l'autorité.

M. Thévenaz fait remarquer que l'ambition de voir l'ensemble des compagnies renouveler leur flotte d'ici 2030 est excessivement ambitieux, compte tenu de la durée d'exploitation des aéronefs aujourd'hui qui s'étend bien au-delà de 20 ans. Il mentionne que l'achat d'un nouvel avion représente un investissement de plus de CHF 100 millions. EasyJet a aujourd'hui décidé de renouveler une part importante de sa flotte ; tel n'est pas le cas de nombreuses autres compagnies. En l'occurrence, 130 avions ont été commandés par easyJet, qui seront mis en service progressivement d'ici 2026. Cela ne représente qu'un tiers de la flotte de la compagnie orange. Pas toutes les compagnies n'ont entrepris un plan de renouvellement aussi ambitieux. M. Schneider précise que le scénario retenu ne considère pas un renouvellement de 100 % de la flotte à Genève. Cela étant, le scénario est considéré reste certes très ambitieux, qui va nécessiter des efforts conséquents.

M. Thévenaz observe par ailleurs que les compagnies qui ont fait l'effort de renouveler leur flotte pourraient être contraintes par la contribution à la charge globale de bruit des autres compagnies qui n'ont pas fait l'exercice. M. Schneider indique que les restrictions qui s'appliqueraient au type d'avion en fonction de leurs performances acoustiques favoriseront les compagnies qui opèrent avec les avions les plus modernes.

M. Chiaradonna demande des précisions sur l'état d'avancement des discussions entre la Confédération et le canton. M. Venizelos répond qu'à ce jour il y a eu des échanges entre la Confédération et le canton et qu'un accord est à bout touchant. Mais qu'en l'état un accord n'a pas été encore formellement entériné. M. Schneider mentionne sur le principe, le système proposé à deux courbes qui a recueilli l'assentiment de principe de la cheffe du DETEC ; demeure réservée la consultation des autres offices fédéraux.

M. Lambert demande à quand l'information sera faite aux communes ? M. Venizelos répond qu'une communication sera faite une fois l'accord formellement entériné et l'analyse technique par les offices compétents réalisée.

4. Point de situation sur le processus PSIA

L'état des discussions entre la Confédération et le canton sur les courbes de bruit qui seront intégrées à la fiche PSIA a été présenté et discuté au point précédent de l'ordre de jour. M. Mounier complète avec les informations connues à ce jour sur le processus de consultation à venir. Il indique qu'une fois les discussions sur les derniers points de détails du projet de fiche PSIA abouties, la première étape consistera à consulter les offices fédéraux. Ensuite de quoi la population sera consultée (information-participation), ainsi que les cantons de Genève et de Vaud et la partie française (par l'entremise de la direction générale de l'aviation civile). M. Venizelos précise que le Conseil d'État entend accompagner le processus d'une communication aux communes, sous une forme encore à définir.

Mme Fischer demande quels offices fédéraux seront consultés ? M. Mounier répond que de nombreux offices seront consultés par l'OFAC, notamment l'Office fédéral de l'environnement, l'Office fédéral du développement territoire et l'Office fédéral des transports.

M. Lindup demande comment se déroulera le processus d'information-participation ? M. Venizelos répond qu'il s'agit d'une consultation à l'instar de l'enquête publique menée dans le cadre de l'adoption du plan directeur cantonal (qui est également un outil de planification directrice).

M. Tschudi rend attentif à la nécessité pour les communes de disposer d'une information préalable et de suffisamment de temps pour les processus internes de décision, notamment si le positionnement des communes prend la forme d'une résolution du conseil municipal. La période de consultation d'un mois doit pouvoir être anticipée. M. Mounier remercie M. Tschudi pour cette précision utile à l'organisation. M. Venizelos confirme que les Conseils administratifs des communes concernées seront informés suffisamment tôt du calendrier envisagé pour que les conseils municipaux soient sollicités dans les délais.

M. Christie demande dans quelles mesures les informations communiquées au cours de la séance du jour peuvent d'ores et déjà être partagées au sein des associations, respectivement des communes. M. Mounier répond qu'à ce stade les informations ont été partagées afin d'avoir un échange avec les membres au sein de la commission. Pour le surplus, les communes et autres parties intéressées doivent attendre pour ouvrir la discussion en interne que l'information leur parvienne directement de la Confédération ou du canton. M. Christie comprend la démarche.

La question correspondant à une interrogation de tous les membres concernés, tous prennent note de la réponse.

M. Christie demande si le processus se déroule de manière similaire sur les autres aéroports suisses. M. Mounier répond que le processus d'adoption de la fiche PSIA de tous les aéroports du pays est mené par la Confédération, de la même manière, sans préjudice des actions de communication menées par le canton.

M. Lambert estime que l'échange a été utile pour dissiper un doute qu'il avait à l'esprit sur la période de consultation. L'information qu'il avait en tête est que la consultation serait organisée durant le premier semestre 2017. Il comprend que le processus est différé et que, du coup, les communes n'ont pas manqué la période de consultation.

5. Questions soulevées par l'ARAG

Compte tenu du temps qui s'est avéré nécessaire pour traiter les précédents points à l'ordre du jour, il est convenu que le point 5 de l'ordre du jour serait reporté à la séance suivante avec, de la part de M. Lindup, la demande que ce point soit agendé comme un des premiers points à l'ordre du jour, traité au début de la prochaine séance.

6. Divers

Semaine du développement durable

Mme Meisser informe les membres de la commission que Genève Aéroport organise du 11 au 15 septembre 2017 une semaine sur le thème du développement durable pour tous les employé-e-s du site aéroportuaire. Dans ce cadre, deux conférences publiques sont prévues, auxquelles les commissaires sont cordialement invités le mardi 12 septembre à 16h et jeudi 14 septembre à 16h30 :

- Conférence de Raphaël DOMJAN sur le projet d'atteindre la stratosphère avec un avion solaire (www.solar.stratus.com) ;
- Conférence du professeur Martin BENISTON de l'université de Genève, ayant pour titre : « Les réseaux sociaux et la question climatique ».

Communiqué de Genève Aéroport dans le cadre du FORUM 2017

M. Lindup souhaite revenir sur une déclaration du porte-parole de Genève Aéroport dans la Tribune de Genève du 13 juin 2017 suite au FORUM organisé par Genève Aéroport ce jour-là.

Le porte-parole de l'aéroport a déclaré « *nous refusons parfois d'accueillir les avions trop bruyants ou trop polluants de certaines compagnies* ». M. Lindup relève que cette déclaration ne semble pas conforme à ce qui a été dit au cours de la séance de la commission consultative des nuisances le 12 juin dernier au sujet du vol d'Air Mauritius, à savoir que ce n'est pas Genève Aéroport qui prend les décisions en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires et que Genève Aéroport n'est pas habilité à refuser une compagnie ou un type d'avion en particulier. M. Mounier, qui a eu un échange avec M. Lindup sur cette question au cours du printemps, répond que les explications données au cours de la séance du 12 juin dernier restent correctes. Le porte-parole de Genève Aéroport n'a pas voulu dire le contraire. Les avions trop bruyants ou trop polluants sont refusés à

Genève conformément aux restrictions en vigueur. Ces restrictions doivent être décidées et mises en œuvre préalablement pour servir de fondement à une décision. La décision n'est pas prise à l'encontre d'une compagnie en particulier. En l'occurrence, il n'y a pas de restriction en vigueur qui puisse servir de fondement pour refuser, à cause du type d'avion opéré sur la ligne, le vol d'Air Mauritius à l'heure à laquelle il a été programmé. M. Schneider observe qu'il ne convient pas de cibler les avions de type Airbus A340 (A340-200 ou A340-300), qui se trouvent être classés dans la même classe de bruit que les Boeing B777 qui font aussi mouvement sur la plateforme. Or Genève Aéroport n'envisage pas de restreindre les mouvements avant 22 heures pour les avions du type Boeing B777. Cela étant, le but demeure de réduire globalement l'usage à Genève des avions aux moins bonnes performances acoustiques, en fonction de leur classification dans les classes bruit.

M. Christie demande si un même type d'avion peut être classé différemment (autre classe bruit), en fonction de l'année de construction. M. Mounier répond que tel est le cas, la classification de chaque type et sous type d'avion étant faite sur la base de valeurs mesurées, qui peuvent différer d'un modèle (sous type) à l'autre.

M. Lindup remercie Genève Aéroport pour cette réponse. Il maintient que les propos du porte-parole de l'aéroport donnent l'impression que l'aéroport est susceptible de refuser au cas par cas tel ou tel type d'avion parce qu'il est trop bruyant ou trop polluant, alors qu'en vérité Genève Aéroport ne peut pas agir autrement qu'en renforçant le cadre réglementaire applicable indistinctement à tous les usagers.

La séance est levée à 19h00.

Prochaine séance de la commission

13 novembre 2017

* * *

Secrétariat de la commission