

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

**Procès-verbal de la 102<sup>ème</sup> séance du lundi 13 novembre 2017  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

<b>Présents :</b>	MM. Robert BEFFA, Président Alexandre BÖHLER Denis CHIARADONNA Derek CHRISTIE Jean-Marc COMTE Roland FIECHTER Pascal HOCHSTRASSER Cédric LAMBERT Nigel LINDUP Marc MOUNIER Daniel RAPHOZ Philippe ROYER André SCHNEIDER Jean-Marc THEVENAZ Pierre-Alain TSCHUDI Vassilis VENIZELOS Jean-Daniel VIRET
<b>Observatrice du CA :</b>	Mme Fabienne FISCHER, Observatrice du CA
<b>Participaient également :</b>	Mme Virginie MARCHE (Genève Aéroport) M. Sébastien LEPRAT (Genève Aéroport)
<b>Secrétaire :</b>	Mme Irini NASTOU NOUASSRIA (Genève Aéroport)
<b>Excusés :</b>	MM. Patrick BAUD LAVIGNE Yvan ROCHAT

## ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 11 septembre 2017
2. Questions soulevées par l'ARAG
3. Point de situation sur le processus PSIA
4. Plan de mesures véhicules sur le tarmac
5. Divers

---

### Préambule

M. Beffa excuse MM. Patrick Baud Lavigne et Yvan Rochat.

#### **1. Approbation du procès-verbal de la séance 11 septembre 2017**

Le procès-verbal de la séance du 11 septembre 2017 est approuvé sans commentaire.

#### **2. Questions soulevées par l'ARAG**

M. Mounier apporte des éléments de réponse aux deux questions soulevées par l'ARAG n'ayant pas pu être abordées lors de la précédente séance (questions 1 et 2 du courriel de M. Gérard du 17 avril 2017, regroupées par thématique dans le procès-verbal du 12 juin dernier).

##### *Vols du soir/redevance bruit*

Dans son courriel, M. Gérard relate le départ retardé après 23 heures d'un vol cargo (service de courrier rapide) en raison de circonstances techniques. M. Mounier indique que depuis le début 2016, quatre vols ont été retardés après 23 heures en 2017 (1 vol retardé après 22 heures en 2016). La proportion des vols opérés avant 22 heures est de 92,5 % cette année (94 % en 2016). Le 20 mars dernier, l'avion a eu un problème technique. Le routing des vols de la compagnie a été changé avec pour conséquence ce soir-là un décollage un quart d'heure avant minuit. Dans un tel cas (problème technique), la compagnie gère la situation de cas en cas. Le vol est opéré avec Boeing 737-400 (B737 de la deuxième génération), équipé avec des moteurs CFM 56, qui équipe aussi des avions de type Airbus A320. L'avion (en classe de bruit 3) a payé une redevance bruit de CHF 100.-, ainsi qu'une redevance additionnelle pour un décollage entre 23h30 et minuit de CHF 1'500.-.

##### *Vols du matin/redevance bruit*

Dans son courriel du 17 avril 2017, M. Gérard soulève aussi la question de l'atterrissage d'en vol cargo peut après 6 heures du matin. Pour le vol en question (avions en classe bruit 3), l'exploitant a payé une redevance bruit de CHF 100.-.

### *Discussion*

M. Lindup indique que ce n'est pas tellement l'arrivée tardive du vol le 20 mars dernier qui est en question, mais la problématique du montant de la redevance bruit, considérée par l'ARAG comme n'étant pas suffisamment incitative pour les compagnies aériennes à ne pas opérer des vols en retard en fin de journée, en particulier au-delà de 22 heures. Le matin, l'ARAG comprend que les avions sont autorisés à atterrir dès 6 heures, mais en l'occurrence, il semblerait que la compagnie de courriers rapides opère un avion différent le samedi plus bruyant que les autres jours de la semaine.

Genève Aéroport va vérifier cette information. Le cas échéant, M. Lindup demande que Genève Aéroport intervienne pour éviter qu'un avion plus bruyant soit opéré le samedi. M. Schneider observe de manière générale une évolution favorable de la flotte opérant à Genève, avec une proportion toujours plus grande d'avions dans les classes de bruit 4 et 5.

M. Tschudi demande si la problématique ne rejoint pas le débat apparu dans la presse des mouvements autorisés entre 5 et 6 heures du matin. M. Mounier indique qu'il s'agit précisément de mouvements après 6 heures du matin, Genève Aéroport ne faisant pas droit aux demandes des compagnies de courriers rapides d'atterrir avant 6 heures du matin à Genève (demandes afin d'améliorer d'une heure le service aux sociétés de la région, qui souhaitent recevoir le courrier rapide aussitôt que possible le matin).

M. Beffa observe que la problématique du « dernier vol du soir » et du « premier vol du matin » suscite forcément des discussions, quelle que soit l'heure à laquelle il intervient.

### **3. Point de situation sur le processus PSIA**

#### *Présentation*

M. Mounier présente les étapes du processus d'adoption de la fiche PSIA, ainsi que la communication prévue dans ce cadre. Le processus sera initié par une conférence de presse de la Confédération à l'aéroport le 15 novembre, suivie par une information aux communes concernées suisses et françaises, ainsi qu'aux Préfectures de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Le 20 novembre est organisée une séance d'information aux associations et le 30 novembre à la population.

Le délai pour faire parvenir à l'OFAC les prises de position de la population court jusqu'au 8 janvier 2018. Pour les autorités (Cantons, communes) le délai de trois mois court jusqu'au 16 mars 2018. Le canton de Genève prendra position dans le délai imparti.

#### *Discussion*

M. Lambert demande comment la population sera-t-elle invitée à la séance du 30 novembre. Les représentants du Canton indiquent que l'information sera communiquée lors de la conférence de presse du 15 novembre, un flyer sera distribué et deux annonces vont paraître dans la Tribune de Genève. Les communes sont invitées à relayer l'information.

Les représentants des communes demandent sous quelle forme celles-ci doivent se déterminer (détermination de l'exécutif communal ou résolution du Conseil municipal). Les représentants du

Canton indiquent que les communes sont invitées à se déterminer sous la forme qu'elles jugent adéquate.

M. Raphoz demande comment les communes françaises et l'Etat français seront-ils associés à la consultation ? M. Mounier répond que formellement c'est l'OFAC qui communique avec la DGAC, qui elle-même détermine le mode de participation de la partie française. Cela étant, avec l'accord de la DGAC, les communes françaises ont été invitées à la séance du 15 novembre, de même que les préfetures de l'Ain et de la Haute-Savoie.

M. Comte demande quel est le cercle des communes invitées à la séance du 15 novembre et, plus généralement, quelles sont les communes qui peuvent faire part de leurs observations à l'OFAC ? Les représentants du Canton indiquent que les communes invitées sont celles qui ont été invitées à la séance du mois de décembre 2015. L'invitation a été élargie à toutes les communes qui ont écrit au Conseil d'Etat en mars 2016.

M. Christie demande ce qu'il en est des communes vaudoises. Les communes vaudoises invitées sont les communes de Commugny, Coppet, Cran-près-Céligny, Eysins, Founex, Mies et Tannay.

M. Christie demande si les associations ayant qualité pour agir au niveau national peuvent participer ? M. Mounier indique que les associations concernées au niveau local ont été invitées à la séance du 20 novembre. Cela étant, toutes les associations peuvent soumettre leurs observations jusqu'au 8 janvier 2018.

Les membres de la commission discutent de l'opportunité et des modalités d'une prise de position de la commission elle-même.

Le représentant de l'ARAG estime que la commission consultative doit donner des avis sur projet de fiche PSIA, en tant que ce projet concerne notamment des questions touchant au bruit provoqué par les aéronefs et d'autres domaines sur lesquels la commission est appelée à donner son avis.

Les représentants de Genève Aéroport indiquent que, Genève Aéroport ayant participé aux travaux de coordination préalables à l'élaboration du projet de fiche PSIA, ses représentants au sein de la commission soutiennent nécessairement la solution proposée, qu'ils considèrent comme équilibrée. En outre, s'agissant d'une commission constituée de représentants des communes riveraines, des associations de protection de l'environnement, des utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes, ainsi que de représentant de l'Etat, il sera impossible à la commission de formuler un point de vue qui représente toutes les opinions exprimées. Enfin, la commission, dont les fondements se trouvent dans la loi sur LAIG, émet des avis à l'attention du conseil d'administration de Genève Aéroport, et pas directement à l'attention du Canton ou de l'OFAC.

Le Canton ayant aussi participé aux travaux de coordination préalables à l'élaboration du projet de fiche PSIA, les représentants du Canton au sein de la commission soutiennent aussi la solution proposée, à laquelle ils ont œuvré.

Les représentants des communes indiquent ne pas être en mesure de se prononcer avant de connaître la détermination de leur commune, ce qui ne sera pas possible aux fins d'une détermination de la commission avant le 8 janvier 2018.

M. Böhler observe qu'en vertu de l'article 8 du règlement d'application de la LAIG, si la commission émet des avis à l'attention du conseil d'administration, ceux-ci peuvent également être transmis au Conseil d'Etat et à l'OFAC pour information.

Compte tenu de ce qui précède, l'idée est retenue de planifier une première séance de l'année 2018 anticipée à fin janvier, afin de discuter du projet de fiche PSIA qui aura été publié dans l'intervalle et se déterminer sur les entités à qui une prise de position pourrait être communiquée.

#### **4. Plan de mesures véhicules sur le tarmac**

##### *Présentation*

Mme Marche présente les mesures prévues dans les années à venir pour la réduction des émissions gazeuses des véhicules et engins aéroportuaires. Après le rappel des objectifs poursuivis, Mme Marche donne un aperçu des mesures en vigueur depuis 2008. Elle dresse un bilan de la situation, avant de présenter les mesures inscrites dans le plan d'actions 2018-2025. Ces mesures visent à améliorer la flotte des véhicules existant sur le tarmac, à favoriser les véhicules les moins polluants et pénaliser les plus nocifs, ainsi qu'inciter à l'électrification du parc de véhicules et engins.

##### *Discussion*

Plusieurs membres de la commission saluent les efforts consentis dans ce domaine, avant d'apporter des précisions et soumettre quelques questions.

M. Royer rappelle que les efforts de Genève Aéroport en faveur de la préservation de la qualité de l'air répondent aux exigences du Canton inscrites dans le plan OPair.

M. Raphoz considère que les efforts entrepris côté tarmac sont réduits par l'augmentation du trafic côté ville et par le nombre croissant de passagers aériens.

M. Chiaradonna demande des précisions sur les mesures d'incitation financières. Mme Marche explique que l'idée est de supporter en partie le surcoût des véhicules électriques par rapport aux modèles conventionnels en cas de remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule électrique.

M. Tschudi demande dans quelles mesures la pénalisation des véhicules diesel va dégager des montants supplémentaires pour supporter des projets innovants. Mme Marche répond que la tarification dépend de l'âge et de la performance environnementale des véhicules. La corrélation entre les montants perçus et les dépenses consenties pour l'amélioration de la flotte circulant sur le tarmac ne sont pas modélisées.

Mme Fischer demande si les utilisateurs des bornes électriques paient le courant ? Mme Marche indique que cela dépend de la situation. Les agents d'assistance en escale ont des places chez eux et supportent donc le coût de l'électricité, tandis que pour les places mutualisées, c'est pour

l'instant Genève Aéroport qui paie le courant. À terme, l'installation de bornes « intelligentes » permettraient de facturer chaque utilisateur pour l'énergie consommée.

Mme Fischer demande comment est fixé le montant de la subvention annuelle de CHF 100'000.- . Mme Marche répond que le budget est établi chaque année en fonction des recettes et de manière à couvrir les frais administratifs. Le montant de CHF 100'000.- correspond aux recettes liées aux augmentations de tarifs pour les véhicules les plus polluants. Historiquement, ces demandes ont plutôt été inférieures au montant prévu au budget. Les sociétés bénéficiaires investissent souvent à court terme dans le domaine, ce qui rend la prévision difficile.

M. Lindup reconnaît les efforts consentis, mais observe que la proportion des émissions dues au trafic aérien est bien plus importante. Mme Marche répond qu'effectivement les émissions du trafic aérien, même dans le cycle LTO, sont les plus importantes, suivies des émissions dues au trafic induit, celles des véhicules et engins et celles des bâtiments. Les concentrations d'oxyde d'azote mesurées au sol montrent néanmoins une concentration plus élevée côté ville (parking et voies d'accès) et côté tarmac (lieu à forte concentration d'activités) qu'au niveau de la piste. Par conséquent, il est utile d'agir dans ce domaine, également du point de vue de la protection de la santé des personnes qui travaillent sur le tarmac.

## 5. Divers

### *Propositions d'études de l'ARAG*

M. Lindup fait part de propositions de solutions techniques pour diminuer les nuisances de bruit pour les riverains de l'aéroport de Genève discutées au sein de l'ARAG. Les suggestions d'ordre techniques/opérationnelles portent sur les procédures d'approche (approche à forte pente, coupure des moteurs ou réduction des propulsions lors du survol des agglomérations et approche piste 23 en suivant l'autoroute A1) ainsi que l'exploitation de toute la longueur de la piste en déplaçant le point de décollage/atterrissage (propositions en annexe). M. Lindup mentionne en particulier sur deux études de Boeing<sup>1</sup> et General Electric<sup>2</sup>. S'agissant d'une approche à forte pente, il demande dans quelle mesure les règlements de l'OACI à cet égard sont contraignants pour la Suisse et, le cas échéant, sur quelle base juridique. M. Lindup demande que ces propositions soient étudiées.

M. Thévenaz indique qu'une approche suivant l'autoroute est inenvisageable. M. Lindup demande que les propositions de l'ARAG soient examinées avant d'être écartées.

M. Mounier comprend que l'idée n'est pas d'en discuter immédiatement et propose d'intégrer ces propositions dans le cadre des réflexions en cours, de sorte à en évaluer la faisabilité et décider de l'opportunité de lancer des études sur ces thématiques. Genève Aéroport reviendra sur le sujet auprès des membres de la commission, respectivement de la sous-commission trajectoire, au début de l'année prochaine.

---

<sup>1</sup> Quiet Climb System, Boeing ([www.boeing.com/commercial/aeromagazine/aero\\_21/quietclimb.pdf](http://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/aero_21/quietclimb.pdf))

<sup>2</sup> Enhanced Noise Abatement Climb, General Electric ([www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/apl/research/aircraft\\_technology/clean/reports/media/Enhanced\\_Noise\\_Abatment\\_Climb\\_Public\\_Final\\_Report.pdf](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/research/aircraft_technology/clean/reports/media/Enhanced_Noise_Abatment_Climb_Public_Final_Report.pdf))

*Gestion de la plateforme devant l'aérogare*

M. Christie souhaite qu'une discussion soit agendée sur la gestion de la plateforme devant l'aérogare, avec un bilan (retour d'expérience) de l'exploitation de la zone 20 et la suppression d'une portion du passage piéton dans le prolongement de la passerelle piétonnière depuis/vers le bâtiment du Lumion. Cette thématique impliquant d'autres collaborateurs de Genève Aéroport que ceux du service environnement et développement durable, M. Mounier suggère que celle-ci soit abordée en leur présence lors d'une prochaine séance de la commission.

*Données détaillées*

M. Lindup réitère une demande portant sur la présentation des valeurs d'exposition au bruit par période OPB. M. Mounier indique que cette thématique doit être reprise dans le cadre du groupe de travail MIABA, qui s'est penché sur le contenu de l'interface du nouveau système d'identification et de mesure du bruit des avions<sup>3</sup>.

Les séances de l'année 2018 sont fixées aux dates suivantes (cf. ci-dessous), étant précisé qu'une discussion sur le projet de fiche PSIA sera intégrée dans la séance du 29 janvier 2018.

**Dates des séances 2018**

29 janvier 2018

28 mai 2018

17 septembre 2018

5 novembre 2018

La séance est levée à 19h.

\* \* \*

Secrétariat de la commission

---

<sup>3</sup> [www.gva.ch/bruit](http://www.gva.ch/bruit)