

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

**Procès-verbal de la 107^{ème} séance du lundi 18 mars 2019
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

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

Observateur du CA : M. Jacques JEANNERAT

Invités : Mme Alison GRIMOND-TESTE (Genève Aéroport)
Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)

Secrétaire : Mme Carole DASCI (Genève Aéroport)

Excusés : M. Derek CHRISTIE

ORDRE DU JOUR

1. Accueil et exhortation des nouveaux membres
2. Approbation du procès-verbal de la séance du 5 novembre 2018
3. Élection du Président et du Vice-Président, désignation du secrétariat
4. Constitution des sous-commissions Trajectoires, SME et CO₂
5. Approbation du rapport d'activité pour l'année 2018
6. Présentation des comptes 2018 du fonds environnement
7. Suivi PSIA – point d'information
8. Divers

1. Accueil et exhortation des nouveaux membres

Le président sortant salue la participation de Mme Sophie Meisser, adjointe chef de service et responsable environnement, et Mme Alison Grimond-Teste, nouvelle responsable protection contre le bruit.

Un tour de table permet à chaque membre de la commission de se présenter, notamment M. Alain Rosset, nouveau représentant des associations de protection des riverains (en l'occurrence l'ARAG), ainsi que M. Jacques Jeannerat, observateur du Conseil d'administration. M. Guy Schrenzel, représentant du département de l'infrastructure, annoncé en retard, rejoint la commission en cours de séance.

Les membres sont dûment exhortés au secret pour la durée de la législature.

2. Approbation du procès-verbal de la séance du 5 novembre 2018

Le procès-verbal de la séance du 5 novembre 2018 est approuvé sans remarque.

3. Élection du Président et du Vice-Président, désignation du secrétariat

3.1 Présidence

Une seule candidature est enregistrée, celle de M. Robert Beffa (Président sortant). Celui-ci est reconduit dans ses fonctions par acclamation.

3.2 Vice-Présidence

Une seule candidature est enregistrée, celle de M. Denis Chiaradonna. Celui-ci est nommé par acclamation.

3.3 Désignation du secrétariat

Le président désigne le service environnement et développement durable de Genève Aéroport pour assurer le secrétariat de la commission.

4. Constitution des sous-commissions Trajectoires, SME et CO2

Une liste circule pour chacune des sous-commissions pour inscription les personnes intéressées.

4.1 Sous-commission « Trajectoires »

Les personnes suivantes participeront aux travaux de la sous-commission « Trajectoires » :

MM. Robert Beffa, François Duret (expert, Président), Pascal Hochstrasser, Cédric Lambert, Marc Mounier, Gaël Poget (expert, Secrétariat), Daniel Raphoz, Jean-Marc Thevenaz, Philippe Royer, Denis Chiaradonna et Alain Rosset.

M. Mounier précise qu'il résulte d'un échange entre le canton et la Préfecture de l'Ain que la sous-commission « Trajectoires » doit être élargie à quatre représentants de la partie française, ceci afin de contribuer aux travaux et préparer les rapports à l'attention de la présente commission consultative des nuisances, ainsi que du comité de concertation sur les questions environnementales transfrontalières de l'aéroport international de Genève (comité de concertation sur l'environnement, CCE). Ce comité a été constitué en 2017 sous l'égide de l'accord entre la France et la Confédération suisse du 22 juin 2001 relatif à la délégation consentie par la France à la Suisse pour la fourniture des services de la circulation aérienne dans une partie de l'espace aérien français. Les quatre personnes désignées sont les suivantes :

Mme Marie-Pierre Berthier (expert), M. Daniel Raphoz (membre de la CCLNTA), M. Simon Besse (expert) et M. Georges Ryser (expert).

4.2 Sous-commission « SME »

Les personnes suivantes participeront aux travaux de la sous-commission « SME » :

MM. Derek Christie, Jean-Marc Comte, Philippe Royer, Pierre-Alain Tschudi, Jean-Daniel Viret.

Mmes Sophie Meisser et Emily Tombet (expertes)

4.3 Sous-commission « CO2 »

Les personnes suivantes participeront aux travaux de la sous-commission CO2 :

MM. Denis Chiaradonna, Derek Christie, Marc Mounier, Yvan Rochat, Philippe Quaglia (expert), Rémy Zinder (expert).

4.4 Groupe de travail « SIMBA »

Les personnes suivantes participeront aux travaux du groupe de travail « MIABA », rebaptisée « SIMBA » :

MM. Robert Beffa, Quentin Mathieu (expert), Daniel Raphoz, Philippe Royer, Jacques Jeannerat, Alain Rosset.

Une courte discussion s'ensuit sur l'élargissement de la sous-commission « Trajectoires » à quatre représentants de la partie française qui ne sont pas membres de la commission consultative des nuisances, avec pour conséquence notamment que la sous-commission comporte dorénavant un grand nombre de participants, ce qui change la dynamique des discussions. M. Schneider explique le souci de collaboration et de concertation transfrontalier, avec un seul groupe de travail technique qui rapporte à la fois à la commission consultative des nuisances de l'AIG et à la CCE chargé de traiter des questions relatives aux impacts susceptibles d'affecter le territoire français, en particulier en ce qui concerne les nuisances sonores et la qualité de l'air¹.

5. Approbation du rapport d'activité pour l'année 2018

Le rapport d'activité de la commission pour l'année écoulée est approuvé sans remarque. Il sera soumis pour adoption au Conseil d'administration, puis communiqué pour information au Conseil d'État.

6. Présentation des comptes 2018 du fonds environnement

Mme Meisser présente les comptes 2018 du fonds environnement.

6.1 Recettes

L'augmentation des recettes de la surtaxe bruit est liée à l'augmentation des tarifs au 1^{er} janvier 2018 pour les avions à réaction et au 1^{er} juillet 2018 pour la redevance des turbopropulseurs et des avions avec moteurs à pistons dont l'aboutissement est dépendant d'une négociation distincte avec les représentants de l'aviation générale.

La légère diminution des recettes liées à la surtaxe émissions gazeuses est corrélée à la baisse du trafic.

Mme Meisser rappelle brièvement le mécanisme des recettes et dépenses liées aux laissez-passer véhicules. Les tarifs des laissez-passer véhicules sont modulés en fonction de la qualité de la motorisation (entre CHF 0.- pour les vélos et pour les véhicules électriques et CHF 400.- pour les moteurs diésels les plus anciens). Les recettes permettent de couvrir les coûts d'émission des laissez-passer et alimentent également un fonds permettant de subventionner les surcoûts liés à l'achat de véhicules et engins électriques par des sociétés du site.

¹ Précisions apportées dans le présent procès-verbal (hors séance) : les règles de fonctionnement du CCE prévoient que celui-ci assure un traitement équitable des intérêts des parties prenantes de part et d'autre de la frontière franco-suisse. Une coordination doit être également assurée avec les instances qui traitent des questions relatives aux impacts environnementaux liés aux activités aéronautiques de l'aéroport sur le territoire suisse, ainsi qu'avec les instances qui traitent des questions opérationnelles de gestion du trafic aérien dans la région. Enfin, le CCE formule des avis et propositions aux autorités de l'aviation civile française et suisse ainsi qu'à la République et Canton de Genève qui se coordonne avec l'Aéroport International de Genève.

Le montant de la subvention pour le système de mesurage du bruit (MIABA, rebaptisé SIMBA) correspond au montant reçu de l'OFAC au titre du financement spécial du transport aérien conformément à la décision d'octroi de cette subvention par l'OFAC de 2014.

En réponse à une question, Mme Meisser précise que la formule de calcul des surtaxes (redevances) bruit et émissions gazeuses figure dans le règlement sur les tarifs redevances aéronautiques disponible sur le site internet de Genève Aéroport².

M. Comte remarque que le montant réel de la surtaxe bruit 2018 (CHF 7,2 millions) est un peu en retrait sur le montant espéré (CHF 7,7 millions) et demande si cela s'explique par le recul du trafic ou l'amélioration de la flotte. Mme Meisser répond qu'il s'agit d'une combinaison de ces deux raisons, étant rappelé qu'en 2018, le nombre de mouvements a diminué de 1.9%.

M. Rosset demande ce qu'il en est de la surtaxe bruit au décollage, qui n'apparaît pas dans les comptes. M. Mounier explique que pour chaque rotation (arrivée suivie d'un départ) une redevance bruit plus communément appelée « surtaxe bruit », modulée en fonction de la performance acoustique des avions, est perçue. En cas de décollage après 22h, la redevance bruit est majoré du montant correspondant, plus connu sous la dénomination de « surtaxe bruit additionnelle ». Le montant de la « redevance bruit » qui apparaît dans les comptes du fonds environnement regroupe le produit de la « surtaxe bruit » et celui de la « surtaxe additionnelle ». Ces redevances sont des redevances aéroportuaires (ou aéronautiques) au sens de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires. Elles sont publiées comme « autres redevances aéronautiques » dans le compte de résultat de Genève Aéroport (autres que les redevances d'atterrissage et les redevances passagers).

6.2 Dépenses

Mme Meisser commente les principaux postes de dépenses.

S'agissant du montant des dépenses pour la poursuite du programme d'insonorisation (Insonorisations Suisse) prévues de manière volontariste dans le budget 2018 n'a pas été atteint pour un certain nombre de raisons sur lesquelles l'équipe insonorisation continue de se pencher, notamment la grande proportion de villas par rapport aux immeubles, le retard dans l'engagement des quatre collaborateurs qui constituent maintenant l'équipe de- techniciens du programme d'insonorisation et l'impossibilité de boucler un dossier à près de CHF 2 millions relatif à l'insonorisation d'un immeuble à Meyrin. Genève Aéroport a lancé des travaux pour définir des axes d'amélioration afin d'accélérer le traitement des dossiers. Des outils sont en développement pour automatiser certaines étapes. L'idée est également d'identifier plus finement les propriétaires éligibles, afin de pouvoir s'adresser à eux de manière groupée et ciblée, ce qui implique des recherches dans l'historique des autorisations de construire depuis les années '80.

M. Rosset indique que le comité de l'ARAG reçoit beaucoup de questions de ses membres sur la mise en œuvre du concept. Le concept a été publié, la procédure est bien décrite, mais il demande

² [gva.ch > Professionnels > Prestations aéronautiques > Tarifs et redevances aériennes \(en anglais\)](https://www.gva.ch/fr/Downloads/Professionnels/airport-charges-regulation-for-scheduled-and-chart.pdf)
<https://www.gva.ch/fr/Downloads/Professionnels/airport-charges-regulation-for-scheduled-and-chart.pdf>

comment faire avec ces sollicitations. Mme Grimond-Teste invite les propriétaires concernés à s'adresser à Genève Aéroport ou les critères d'éligibilités pourront être vérifiés et une réponse pourrait être apportée. Un flyer d'information simplifié est en préparation.

M. Viret réitère son point de vue sur le critère d'éligibilité de 1979 pour la date de construction. À son avis, les mesures d'insonorisations des habitations réalisées au début des années '80 ne sont souvent plus suffisantes et les personnes devraient être éligibles au concept. M. Mounier rappelle brièvement l'historique. Cette date avait été dûment considérée au moment de l'établissement même du premier concept en 2003. Depuis lors, le nouveau concept a été mis à l'enquête publique et approuvé par l'autorité en tenant compte de tous les paramètres. La mise en œuvre du concept doit profiter en priorité aux propriétaires qui n'ont pas bénéficiés de mesures d'insonorisation à ce jour.

M. Thevenaz demande des précisions sur l'évolution des charges de personnel, qui ont baissé en 2018 (réel 2018) et remontent en 2019 (budget 2019). Mme Meisser explique que les charges de personnel en 2018 sont moindres que celles prévues au budget car ce n'est qu'en fin d'année qu'un certain nombre de postes ont été effectivement pourvus alors qu'ils étaient comptés au budget sur 12 mois, s'agissant en particulier de l'équipe des quatre techniciens du programme d'insonorisation, le poste de responsable protection contre le bruit, occupé par Mme Grimond-Teste depuis le mois de décembre dernier. Ces postes sont budgétés pour 12 mois en 2019.

M. Royer observe que si des postes sont internalisés, les montants affectés à des mandats de tiers devraient diminuer en conséquence. M. Mounier indique qu'à son sens deux discussions doivent être distinctes. La question des charges de personnel, sur laquelle Genève Aéroport est disposée à faire de preuve de toute la transparence voulue en expliquant à quels projets dans la lutte contre le bruit et de la protection de l'air et du climat sont affectés les collaborateurs du service. Il rappelle l'imputation stricte qui est faite entre les dépenses de fonctionnement, y compris les charges de personnel, et les projets dans le domaine de la lutte contre le bruit et de la protection du climat financés par les redevances environnementales perçues à ce titre. Les collaborateurs du service affectés à des tâches dans les autres domaines sont imputés sur le budget général de Genève Aéroport.

Par ailleurs, une discussion distincte peut être initiée sur les moyens d'accélérer la mise en œuvre du programme d'insonorisation. À cet égard, la question n'est pas d'économiser les ressources, mais de faire avancer les insonorisations. Des ressources internes sont jugées nécessaires, mais aussi des mandats externes. Le service a conduit un atelier de réflexion pour envisager toutes les mesures envisageables. Il demeure que toutes les bonnes idées sont à prendre car c'est très clairement la volonté de Genève Aéroport également de mettre en œuvre le concept dans les délais impartis.

M. Mounier rappelle qu'une des mesures mise en œuvre pour les travaux sur le territoire de la commune de Ferney-Voltaire avait été de collaborer étroitement avec les autorités communales. Une proposition dans ce sens a été faite aux communes suisses qui ne souhaitent pas être impliquées dans la mise en œuvre du programme d'insonorisation, au motif que la réalisation de ce programme incombe à Genève Aéroport. M. Rosset demande aux représentants des communes leurs motivations. M. Rochat indique que du point de vue du Conseil administratif de

la commune de Vernier, c'est à Genève Aéroport d'assumer ce dialogue avec les propriétaires. Par ailleurs, le Conseil administratif soutient une position de principe qui consiste à dire que le bruit devrait diminuer et que, fondamentalement, l'objectif souhaité est que les gens n'aient pas besoin d'être insonorisés. L'insonorisation présente des vertus moindres que la diminution du bruit.

M. Rosset demande par ailleurs quels sont les motifs des propriétaires qui sont peu enclin ou refusent l'insonorisation de leur habitation. Mme Meisser explique qu'il y avait des raisons liées à l'inscription d'une servitude au registre foncier. Depuis lors, cette exigence a été levée et plusieurs dossiers sont ré-ouverts auprès des propriétaires qui avaient refusé les travaux pour ce motif. Par ailleurs, il y a divers cas de figure dans lesquels les propriétaires, parfois âgés, ne souhaitent pas entreprendre de quelconques travaux ou restent suspicieux envers toute action de l'aéroport. Les dossiers clos par Genève Aéroport sans insonorisation sont transmis au Canton qui statuera au cas par cas.

Mme Meisser poursuit en indiquant qu'au niveau des projets bruit, un montant prévu au budget n'a pas été dépensé pour un projet de détection automatique de l'utilisation des *reverses* avec puissance (inverseurs de poussée) sur la piste, toujours en projet.

En matière de qualité de l'air, Mme Meisser rappelle brièvement la distinction entre les deux rubriques « participation achat et équipement véhicules » qui est destiné à financer des surcoûts pour l'achats de véhicules électriques pour Genève Aéroport et « laissez-passer véhicules » qui a la même finalité, mais pour les partenaires aéroportuaires. Le montant dépensé pour la compensation des émissions de CO2 dans le cadre du programme de neutralité carbone de l'ACI (ACA) est moindre au motif que les prix des projets de compensation, même au standard le plus élevé (gold standard), se sont avérés moins élevés qu'anticipé. Pour mémoire, deux lots ont été attribués dans le cadre de l'appel d'offre. Le premier projet est le même que celui de 2017. Il s'agit d'un projet de fabrication et distribution de foyers améliorés au Kenya. Le second est un projet de géothermie dans l'ouest de la Turquie pour la production d'électricité³.

Le montant de CHF 7'696 pour la gestion des déchets est un artifact (factures 2017 imputées en 2018).

En complément, Mme Meisser présente les dépenses liées à différents actions de protection de l'environnement, non comptabilisées dans le fonds environnement, notamment la réalisation du bassin de rétention du Vengeron (CHF 25 millions + CHF 1 million pour l'aménagement d'un abri pour véhicules et engins intégré au projet) et la poursuite de la mise en œuvre du plan de mobilité, puisque outre des mesures de contraintes liées aux conditions d'utilisation des parkings pour les collaborateurs et collaboratrices du site, des mesures d'incitation sont financées par Genève Aéroport (notamment le subventionnement des abonnements des TP et pour les collaborateurs). Le financement des tickets TPG offerts aux passagers arrivants a coûté CHF 1 MCHF à Genève Aéroport en 2018.

³ <https://a.southpole.com/public/media/300274/02741.pdf>

Des prises pour véhicules et engins électriques ont été installées côté tarmac et côté ville pour inciter les sociétés partenaires et autres usagers à faire l'acquisition et exploiter des véhicules électriques dans la zone.

Les installations fixes d'alimentation en air pré-conditionné pour les avions seront remplacées par des unités plus performantes sur toutes les places équipées de passerelles télescopiques. Le coût de remplacement est d'environ CHF 320'000 par position. Les travaux se déroulent sur les années 2018 et 2019.

M. Jeannerat demande des précisions sur l'équipement des places de parkings avec des prises électriques et l'information au public. Mme Meisser précise que 210 prises ont été installées, la plupart du côté tarmac. Pour les usagers côté ville, une information figure pour chaque parking sur le site internet de Genève Aéroport⁴.

M. Rochat prend acte de la gestion des eaux du bassin versant du Vengeron. Il demande si un projet est à l'étude concernant le bassin versant du Nant d'Avanchet. Mme Meisser explique que le traitement des eaux du premier bassin versant était une priorité. Elle rappelle que la source du Nant d'Avanchet est un déversoir d'orage et que ce dernier est canalisé. Un concept sera étudié pour ce bassin versant également.

7. Suivi PSIA – point d'information

M. Mounier présente l'évolution de la situation depuis l'adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral le 14 novembre dernier. Comme indiqué dans la fiche, Genève Aéroport prépare un projet qui sera soumis à l'OFAC pour approbation. Un nouveau bruit admissible au sens de l'article 37a OPB sera fixé dans le cadre de cette procédure. Le projet consiste en une nouvelle sortie rapide en piste 04 qui réduira le temps d'occupation de la piste et diminuera les immissions liées au roulage (temps de roulage réduit). Le dossier comprendra également une demande de lever les charges liées à l'utilisation d'un certain nombre de postes de stationnement avions, par exemple les postes de stationnement devant l'aile Est, de sorte à permettre la pleine exploitation de la nouvelle infrastructure pour des vols longs courriers et potentiellement aussi d'autres vols non-Schengen moyens courriers. Enfin, incorporées dans le projet, figurent un certain nombre de mesures nécessaires à l'horizon considéré (2022) pour rester dans le cadre que constitue la courbe d'exposition au bruit à moyen terme dans la fiche PSIA. Ces mesures visent pour l'essentiel à limiter le nombre de départs durant la période nocturne (après 22h). En l'absence de départs planifiés après cette échéance, il s'agit d'agir sur les vols retardés par l'instauration d'un système de quotas attribués aux compagnies concernées. L'instauration d'une telle restriction doit être approuvée par l'OFAC pour pouvoir être mise en œuvre de manière contraignante à l'égard des usagers.

⁴ www.gva.ch > <https://www.gva.ch/fr/Site/Passagers/Acces-Transports/Parkings/Parkings-aeroport/>
→ puis sélection du parking pour lequel on souhaite des informations, par exemple :
<https://www.gva.ch/fr/Site/Passagers/Acces-Transports/Parkings/Parkings-aeroport/P2>

M. Mounier explique que par ailleurs les procédures CRINEN encore pendantes (CRINEN I et CRINEN II) seront jointes à la procédure déterminante pour la fixation du nouveau bruit admissible. La procédure CRINEN I portait sur d'éventuelles restrictions additionnelles pour les mouvements nocturnes à Genève et elle a été suspendue par décision de l'OFAC de 2012. La procédure CRINEN II concerne les nuisances occasionnées par l'aviation légère. Pour mémoire, les procédures CRINEN III (approche segmentée au-dessus du Lac en piste 23) et CRINEN IV (essais moteur en plein air) sont closes. Une fois le nouveau bruit admissible fixé par l'autorité dans une décision exécutoire, l'OFAC établira le nouveau cadastre du bruit du trafic aérien. Le nouveau bruit admissible servira également de base pour l'adaptation du périmètre du programme d'insonorisation. Le dossier devrait être déposé fin avril.

M. Tschudi demande quel est le lien entre la procédure CRINEN I et le dossier qui sera déposé prochainement ? M. Schneider explique que l'adoption de la fiche PSIA constitue un préalable à l'aboutissement de la procédure CRINEN I, comme relevé par l'OFAC dans sa décision de 2012. La solution de compromis entérinée dans la fiche PSIA représente un cadre de référence au regard duquel une décision pourrait être prise sur les questions soulevées dans la procédure CRINEN I.

M. Rochat observe que la levée des charges qui pèsent sur l'utilisation des postes de stationnements avions va permettre d'en multiplier le nombre. M. Schneider explique que l'idée de pouvoir utiliser les postes de stationnements existants, notamment ceux qui se trouvent devant la nouvelle infrastructure de l'aile Est, étant entendu que l'exposition au bruit fixé dans la fiche PSIA reste le cadre dans lequel doit s'inscrire toute augmentation du trafic à l'avenir. M. Rochat observe que la nouvelle sortie rapide en piste 04 va permettre plus de trafic sur la piste. M. Schneider précise que l'utilisation accrue de la voie de sortie Charlie permettra de raccourcir le temps de roulage sur la piste et sur le tarmac avec un bénéfice environnemental à la clé. Par ailleurs, il réitère ce qui a été dit précédemment pour l'usage des positions avions, à savoir que le cadre PSIA reste dans tous les cas contraignant pour l'exploitant.

M. Rochat demande comment sera fixé le nouveau bruit admissible. M. Mounier explique qu'il s'agit pour Genève Aéroport de présenter le projet évoqué précédemment (en l'occurrence un projet composite) qui permettra le lancement d'une procédure administrative déterminante avec enquête publique, au terme de laquelle l'autorité approuvera le projet et fixera le nouveau bruit admissible en conséquence.

M. Rochat demande quelle sera la situation dans la période intermédiaire entre maintenant et la fixation du nouveau bruit admissible. M. Venizelos répond que le canton entend utiliser dans une certaine mesure la nouvelle courbe de bruit une fois celle-ci mise à l'enquête publique, notamment dans ses décisions d'aménagement, avant même que le nouveau bruit admissible soit formellement fixé.

8. Divers

Thèmes à discuter

Le président invite les membres de la commission à faire part des thèmes qu'ils souhaiteraient discuter au sein de la commission au cours de l'année.

Procès-verbaux des séances

La question est posée de savoir si les procès-verbaux des séances continueront à être publiés sur le nouveau site internet de Genève Aéroport, une fois ceux-ci approuvés. M. Mounier répond que tel est le cas et indique que le chemin d'accès pour y parvenir⁵.

Participation d'un représentant des Opérations aux séances de la commission

M. Mounier indique qu'un représentant de la direction Opérations pourrait participer à certaines séances afin de suivre les discussions et pouvoir répondre directement aux questions qui pourraient être soulevées, conjointement avec les autres représentants de l'industrie du transport aérien membres de la commission.

La séance se termine à 18h50.

Le secrétariat de la commission

⁵ www.gva.ch > <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Developpement-durable/Dialogue>