

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

**Procès-verbal de la 96^{ème} séance du lundi 13 juin 2016
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

Présents : MM. Robert BEFFA, Président
Patrick BAUD LAVIGNE
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Jean-Marc COMTE
Robert DEILLON
Roland FIECHTER
John Michael GERARD
Pascal HOCHSTRASSER
Cédric LAMBERT
Marc MOUNIER
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
Pierre-Alain TSCHUDI
Jean-Marc THEVENAZ
Jean-Daniel VIRET

Participaient également : Mmes Corine MOINAT (Présidente du CA)
Sophie MEISSER (Genève Aéroport)
Virginie MARCHE (Genève Aéroport)
M. François DURET (Genève Aéroport)

Observateur du CA : Mme Fabienne FISCHER

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER, excusé

Excusés : MM. Derek CHRISTIE
Daniel RAPHOZ
Vassilis VENIZELOS

ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 mars 2016
2. Nouveau Concept d'insonorisation des habitations autour de Genève Aéroport
3. Courbes de bruit 2014 et point d'avancement calculs 2015
4. Mobilité sur la plate-forme et accessibilité
5. Travaux des sous-commissions et du groupe d'experts MIABA
6. Divers

Préambule

Le Président souhaite la bienvenue à Mme Moinat, Présidente du conseil d'administration, invitée à participer à la séance sur demande d'un membre de la commission. Celle-ci se réjouit de faire la connaissance des membres de la commission qu'elle n'aurait pas rencontrés et souhaite assister à la séance en qualité de simple observatrice.

Le Président souhaite la bienvenue aux membres de la commission, en particulier M. Roland Fiechter, qui succède à M. Ermanno Schena comme représentant des compagnies aériennes utilisant l'aéroport.

M. Fiechter se présente brièvement, en indiquant qu'il est chef d'escale à Genève de la compagnie Ethiad et Président de l'AOC (Airline Operators Committee).

Exhortation du nouveau membre

Le Président procède à son exhortation en rappelant qu'il est soumis au secret de fonction dont la violation est sanctionnée par l'article 320 du Code pénal suisse.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 mars 2016

En page 5, M. Gérard demande une précision sur la limitation des mouvements après 22 heures au niveau actuel décidée pour la prochaine saison horaire (hiver 2016-2017). M. Mounier répond que le niveau de référence est celui de la précédente saison horaire d'hiver (hiver 2015-2016).

Page 7, M. Gérard demande quel modèle de Bombardiers CSeries sera mis en service à Genève ? Les experts dans la salle répondent qu'il s'agit du modèle CS100, avec 110 sièges. M. Gérard observe que ce modèle a une capacité d'un port moindre que les Airbus de la famille A-320 opérés actuellement à Genève.

Page 8, M. Chiaradonna précise que sa question portait sur les émissions et immissions des particules fines de PM 10 et PM 2.5. Il comprend que seuls les PM 10 sont mesurés, en suggérant que les PM 2.5 fassent également l'objet d'un suivi dans la mesure du possible.

2. Nouveau Concept d'insonorisation des habitations autour de Genève Aéroport

Présentation

Mme Meisser distribue un bilan 2015 du programme d'insonorisation (**annexe 1**). Elle présente ensuite le nouveau concept d'insonorisation des habitations sises en Suisse autour de l'aéroport (**annexe 2**).

Discussion

M. Gérard demande des précisions afin d'être en mesure de répondre à un membre de l'ARAG dont l'habitation n'est actuellement pas dans le périmètre du concept, mais qui pourrait l'être à l'avenir. Mme Meisser invite M. Gérard ou le propriétaire à contacter directement le service environnement pour avoir des précisions. De manière générale, elle répond que les critères du concept sont établis de manière uniforme quelle que soit l'exposition au bruit des habitations éligibles. En particulier, le coefficient d'atténuation du bruit des fenêtres est le même si les habitations sont proches de l'aéroport ou plus éloignées, afin de parer à toutes variations de la charge de bruit à laquelle sont exposées ces habitations.

M. Viret demande pourquoi les habitations construites après 1979 ne sont pas éligibles, dès lors que leur construction a été dûment autorisée ? Mme Meisser explique qu'avec la mise à l'enquête des zones NNI en 1979, l'exposition au bruit du trafic aérien dans ces zones était connue. Des exigences spécifiques ont été fixées au propriétaire dans le cadre des procédures d'autorisation de construire. M. Beffa précise que les exigences spécifiques en matière de construction qui s'appliquaient dans les zones NNI sont pratiquement équivalentes à celles applicables aujourd'hui dans les courbes de bruit déterminantes aux termes de l'OPB. M. Viret dit qu'il lui importe que l'aspect évolutif du bruit soit considéré. M. Beffa observe que cette évolution peut aller dans un sens comme dans l'autre suivant la situation des parcelles ; latéralement, le bruit du trafic aérien a tendance à diminuer. M. Viret considère qu'il y a un hiatus entre la date de 1979 déterminante pour l'éligibilité des habitations pour l'insonorisation et la date de 2000 qui fait actuellement foi pour le cadastre du bruit du trafic aérien.

M. RoCHAT constate que le concept d'insonorisation privilégie la relation entre l'aéroport et le propriétaire. Il estime qu'il y a un fossé à combler pour que soit prise en considération la situation des locataires qui occupent les locaux exposés au bruit, depuis parfois quelques années seulement. M. Mounier explique que les locataires bénéficient des mesures d'insonorisation financées par Genève Aéroport ou misent en œuvre lors de la construction des immeubles plus récents. S'agissant des mesures financées par Genève Aéroport, l'Établissement exige dans les conventions que les propriétaires s'engagent à ne pas répercuter le coût des travaux payés par Genève Aéroport sur les loyers. Genève Aéroport a eu souvent à faire aux locataires pour les travaux, en particulier dans les immeubles locatifs, et œuvre à organiser les chantiers de sorte à agréer au mieux les contraintes des occupants.

M. Royer demande si les écoles sont comprises dans le programme d'insonorisation. Mme Meisser répond que jusqu'à ce jour, il n'y avait pas d'école dans le périmètre des insonorisations réalisées ; sur le principe, les salles de classe sont considérées comme des locaux à usage sensible au bruit.

3. Courbes de bruit 2014 et point d'avancement des calculs 2015

Présentation

M. Mounier présente les courbes de bruit 2014 et fait un bref point sur l'avancement des calculs pour l'année 2015 (**annexe 3**).

Discussion

M. Chiaradonna demande si le décompte de la population exposée comprend aussi notre France voisine. Mme Meisser répond que les surfaces présentées comprennent aussi le territoire en France voisine, mais pas le décompte de la population. Elle rappelle que les insonorisations sur la commune de Ferney-Voltaire font l'objet d'un dispositif spécifique qui correspond à une ligne et les dépenses consenties à ce titre font l'objet d'une ligne du fonds environnement soumis chaque année aux membres de la commission.

M. RoCHAT demande que le décompte de la population sur territoire français soit présenté d'une façon ou d'une autre. M. Mounier prend note de la demande, en précisant que celle-ci ne pourra être qu'estimée, faute de données « par adresse » comme en Suisse.

M. RoCHAT demande si Genève Aéroport dispose véritablement des moyens de contenir la charge de bruit dans la limite prescrite. M. Mounier répond que, mis à part la limitation des mouvements, les moyens de contenir l'évolution de la charge de bruit ne sont pas évidents et doivent faire l'objet d'une étude approfondie du ressort de plusieurs services de Genève Aéroport, en particulier les opérations et le marketing en contact avec les compagnies aériennes.

M. Gérard comprend que la comparaison de l'étendue des courbes de bruit d'une année à l'autre a été faite à population constante (population aujourd'hui exposée au trafic aérien), mais souhaiterait connaître la population effectivement exposée dans les courbes de bruit des années de référence par le passé. Il demande aussi à disposer des courbes d'exposition au bruit par période horaire (période OPB) et par degré de sensibilité au bruit. M. Gérard souhaiterait disposer des calculs de l'exposition au bruit 2015 avant la prochaine séance de la commission.

4. Mobilité sur la plate-forme et accessibilité

Présentation

Mme Marche présente les mesures du plan de mobilité des personnels de l'aéroport, ainsi que les mesures du plan de réduction des émissions gazeuses des véhicules et engins aéroportuaires (**annexe 4**).

Discussion

M. Royer salue l'effort du développement des véhicules électriques sur le tarmac, qui présentent un avantage du point de vue de la qualité de l'air, des émissions de CO2 et du bruit. Il demande ce qu'il en est de la mise en œuvre de ce plan de mesure en comparaison internationale. M. Deillon indique que les aéroports scandinaves sont exemplaires à la matière par rapport aux aéroports d'autres pays. Le plan de réduction des émissions gazeuses des véhicules et engins aéroportuaires de Genève Aéroport place notre aéroport plutôt en tête de liste en la matière. Les bus passagers électriques, par exemple, sont exemplaires. Mme Meisser précise que la mise en œuvre d'un tel plan de mesures sur les aéroports a fait évoluer l'offre des engins aéroportuaires électriques. Le fait d'être parvenu à adopter un plan de mesures en concertation avec les autres propriétaires de flotte sur le tarmac est en soi un succès.

M. Gérard salue également l'effort poursuivi et demande s'il y a beaucoup de véhicules diesel dans la flotte des différents partenaires, en particulier de la marque VW ? Il demande s'il est possible d'en décourager l'utilisation ? Mme Meisser répond que les critères d'admission établis et appliqués sont liés aux normes internationales publiées. Il nous paraît qu'il n'appartient pas aux exploitants d'aéroport de se substituer aux autorités qui établissent ces normes.

5. Travaux des sous-commissions et du groupe d'experts MIABA

Sous-commission Trajectoires

Monsieur Duret présente l'avancement des travaux de la sous-commission Trajectoires (**annexe 5**).

S'agissant des opérations d'approche et de décollage « en continu » (CDO/CCO), M. Hochstrasser explique qu'à Genève, en raison de la topographie, le profil des trajectoires est proche de l'objectif poursuivi, c'est-à-dire que les trajectoires présentent peu ou prou de paliers, avec un bénéfice du point de vue de la consommation de carburant et des émissions, ainsi que du point de vue du bruit.

M. Beffa demande si les procédures à moindre bruit applicables à Genève correspondent aux opérations telles que décrites par M. Duret ? M. Thévenaz explique que tel est le cas, étant précisé que c'est aussi pour des raisons inhérentes au contrôle du trafic aérien à Genève que Skyguide demande aux pilotes d'atteindre rapidement le niveau de croisière au décollage. Durant la phase d'approche, en raison de la structure exigüe de l'espace aérien aux alentours, les pilotes sont parfois amenés à passer d'un niveau de vol à un autre rapidement (à la descente), avec pour conséquence la nécessité de ralentir l'avion en faisant usage des aérofreins (speedbreak) afin de configurer l'avion de manière adéquate pour l'approche finale. Les aérofreins émettent un bruit caractéristique perceptible au sol.

Sur la question des contresens (année de test en cours), M. Duret explique que l'objectif est largement atteint, puisque, par rapport à 2014 (174 cas), il n'y a eu cette année que 13 cas jusqu'à ce jour, pour la majorité dans des circonstances particulières expressément réservées dans la définition de l'objectif. Les compagnies associées aux tests ont bien joué le jeu. M. Gérard estime

qu'il y a eu deux ou trois cas dans lesquels l'atterrissage en contresens n'était pas justifié et aurait pu être évité.

Comme convenu, une enquête devra être faite par Genève Aéroport auprès des riverains, afin de savoir quelle a été leur perception de la mesure test mise en œuvre cette année.

Groupe d'experts MIABA

Mme Meisser explique brièvement que les travaux portent actuellement sur l'interface publique (interface web) et que celle-ci fera l'objet d'une présentation à la commission en septembre. M. Gérard précise que la présentation envisagée est inspirée de la solution existante pour l'aéroport de Gatwick.

6. Divers

Visite de l'amortisseur de bruit

Le Président rappelle l'invitation « doodle » faite pour une visite du nouvel amortisseur de bruit.

Étude de faisabilité et d'opportunité de création d'une nouvelle structure et développement d'activités aéroportuaires sur le territoire français en lien avec l'aéroport International de Genève.

M. Gérard demande ce qu'il en est de l'étude initiée par la partie française pour la création d'une nouvelle structure et développement d'activités aéroportuaires sur le territoire français au nord du site aéroportuaire ? M. Deillon indique qu'il s'agit d'une initiative de la partie française qui n'est pas concertée avec Genève Aéroport, ni avec l'OFAC.

* * *

La séance est levée à 18h55.

Prochaines séances de la commission

Le 12 septembre 2016

Le 14 novembre 2016

Denis TEUSCHER

Secrétaire

Annexes

1. *Bilan 2015 du programme d'insonorisation (point 2 de l'ordre du jour)*
2. *Présentation nouveau concept d'insonorisation (point 2 de l'ordre du jour)*
3. *Présentation courbes de bruit 2014 (point 3 de l'ordre du jour)*
4. *Présentation mobilité sur la plate-forme et accessibilité (point 4 de l'ordre du jour)*
5. *Avancement travaux sous-commission Trajectoires (point 5 de l'ordre du jour)*