

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

**Procès-verbal de la 109<sup>ème</sup> séance du lundi 9 septembre 2019  
en salle de conférence II de l'Aéroport à 17h**

<b>Présents :</b>	MM. Robert BEFFA, Président Alexandre BÖHLER Denis CHIARADONNA Jean-Marc COMTE Pascal HOCHSTRASSER Cédric LAMBERT Marc MOUNIER Yvan ROCHAT Alain ROSSET Philippe ROYER Guy SCHRENZEL Bernard TASCHINI Jean-Marc THEVENAZ
<b>Observateur du CA :</b>	M. Jacques JEANNERAT
<b>Participent également :</b>	Mmes Alison GRIMOND-TESTE Sophie MEISSER
<b>Secrétaire :</b>	Secrétariat Service Environnement (Genève Aéroport)
<b>Excusés :</b>	MM. Roland FIECHTER Daniel RAPHOZ Thomas ROMIG André SCHNEIDER Pierre-Alain TSCHUDI Vassilis VENIZELOS

## **ORDRE DU JOUR**

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 3 juin 2019
2. Fonds environnement – budget 2020
3. Courbes de bruit 2018
4. Demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation en vue de la détermination du nouveau bruit admissible – point de situation
5. Divers

### **Préambule**

Le Président souhaite la bienvenue à M. Bernard Taschini, représentant de la commune Bellevue en remplacement de M. Viret.

Le remplaçant de M. Christie comme représentant des associations de protection de l'environnement n'a pas encore été nommé.

Le Président propose de discuter de l'approbation du budget 2020 du fonds environnement en point 2 de l'ordre du jour, plutôt qu'en point 4, afin d'être sûr de parvenir au bout de la discussion et permettre à la commission de préavisier ce budget en vue de sa présentation au Conseil d'administration.

### **1. Approbation du procès-verbal de la séance du 3 juin 2019**

Le procès-verbal de la séance du 3 juin 2019 est approuvé sans remarques.

### **2. Fonds environnement - budget 2020**

#### *Présentation et discussion*

Mme Meisser présente le budget 2020 du fonds environnement, en commençant par les recettes estimées, en légère régression par rapport à l'année 2019 pour tenir compte de l'évolution des mouvements anticipées moindre que par le passé. Au niveau des dépenses, Mme Meisser apporte des explications plus détaillées relatives à trois postes importants, à savoir les insonorisations, les dépenses dans le domaine de la lutte contre le bruit et celles dans le domaine de la qualité de l'air et de la protection du climat.

S'agissant des insonorisations en Suisse, Mme Meisser explique les nouvelles zones 1 à 4, qui correspondent aux priorités fixées dans le concept d'insonorisation. L'imputation des montants au budget dans les différentes zones est faite au plus près de l'avancement des travaux tels qu'ils peuvent être anticipés. La zone zéro correspond aux dossiers ré-ouverts avec la mise en œuvre du nouveau concept, lequel a apporté des changements ayant permis de débloquer un certain nombre de dossiers clos précédemment.

Mme Grimond-Teste rappelle les difficultés qui ralentissent l'avancement des dossiers, liées en grande partie au temps de décision et réaction des propriétaires face à une certaine complexité du processus, cela malgré les simplifications apportées avec le nouveau concept s'agissant notamment des conditions à la signature de la convention. Elle indique à cet égard qu'un questionnaire de satisfaction va être distribué auprès des bénéficiaires du programme

d'insonorisation pour mieux connaître leurs points de vue et recueillir d'éventuelles pistes d'amélioration. En outre, un « flyer » (concept présenté de manière simplifiée) a été édité récemment pour mieux informer les propriétaires du concept, en vue notamment de tenir des séances d'informations dans les communes pour diffuser l'information. A cette fin, la collaboration des communes est sollicitée, notamment pour mettre à disposition une salle. Un travail est en cours pour déterminer de manière plus précise les propriétaires éligibles qui seront visés de manière ciblée, notamment pour participer aux séances d'information prévues.

Monsieur Royer comprend l'intérêt d'informer de manière large, mais il rappelle que le programme est une obligation légale et qu'il doit à ce titre être poursuivi par l'aéroport selon l'ordre de priorité défini dans le concept.

Monsieur Rosset demande que l'on rappelle la raison d'être de la convention. Mme Grimond-Teste répond que la convention détermine le montant de la participation de Genève Aéroport et décrit les travaux pris en charge.

M. Jeannerat observe l'évolution du solde du fonds environnement et demande qu'on lui rappelle quelle en est son affectation. M. Mounier rappelle que ces montants restent affectés à la mise en œuvre du programme d'insonorisation. Les montants perçus correspondent aux besoins, étant rappelé qu'au moment de l'approbation du concept d'insonorisation, l'autorité fédérale a demandé à Genève Aéroport de faire état de la perception de montant suffisant pour le financement de l'intégralité des habitations à insonoriser.

M. Rochat comprend que le montant global de CHF 3,6 millions correspond à ce que Genève Aéroport anticipe être capable en 2020. Il ne reflète pas une volonté de réduire le rythme. Mme Grimond-Teste répond que tel est effectivement le cas.

M. Rosset demande si le concept sera adapté au nouveau bruit admissible tel qu'il figure dans le dossier prochainement mis à l'enquête publique. M. Mounier répond que la question sera traitée une fois le nouveau bruit admissible fixé par l'autorité dans une décision exécutoire.

Le Président observe que les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du concept qui ralentissent le traitement des dossiers ne sont satisfaisants pour personne : ni pour les riverains bénéficiaires de ces mesures, ni pour l'aéroport à qui il incombe d'en supporter la charge financière et qui œuvre à la mise en œuvre du concept, ni pour les compagnies aériennes qui payent une redevance dédiée. La question qui s'adresse à tous est comment faire mieux ? A son avis, un bon exemple est la manière de procéder en étroite collaboration avec la commune pour les insonorisations en France sur la commune de Ferney-Voltaire. M. Comte dit que la proximité des autorités communales avec leurs administrés est effectivement de nature à créer un lien de confiance utile à l'avancement des travaux. M. Rochat dit que la commune de Vernier met volontiers une salle à disposition pour que Genève Aéroport fasse de l'information. Cela étant, il indique que dans le cas de Ferney-Voltaire, Genève Aéroport a financé une partie d'un poste au sein même de la commune pour une personne qui a travaillé activement à la mise en œuvre du concept conjointement avec Genève Aéroport. Le positionnement de la commune de Vernier consiste à demander une réduction du bruit à la source, raison pour laquelle la commune ne considère pas opportun de collaborer à la mise en œuvre de mesures de protection qui entérinent en quelques sorte l'évolution du bruit.

M. Mounier indique qu'une réflexion est en cours et doit être poursuivie pour accélérer les travaux dans le cadre du concept. Le cas échéant, la réflexion pourra être étendue à des pratiques plus efficaces en dehors du cadre du concept, moyennant alors que l'autorité accepte une modification de celui-ci.

M. RoCHAT estime qu'une partie du problème vient des critères d'éligibilité qui sont trop compliqués. Il pense que si Genève Aéroport prenait en charge les travaux de manière beaucoup plus large, cela faciliterait l'avancement des dossiers. Mme Grimond-Teste répond que les modalités définies dans le concept ne sont pas toujours faciles à appliquer et dit que des pistes aboutissant à une simplification de ces modalités peuvent être poursuivies. Le président observe que s'écarter des critères du concept fondé sur l'OPB aura un impact financier qu'il s'agit de considérer Genève Aéroport ne pouvant pas dépenser l'argent perçu auprès des compagnies aériennes, en dehors d'un cadre défini. Il observe que les CFF mettent en œuvre des mesures avec une certaine efficacité, tout en faisant preuve de rigueur, toute chose n'étant pas égale par ailleurs. En conclusion, il y a de nombreux aspects à examiner qui méritent que la commission s'y penche à une prochaine occasion.

Mme Meisser apporte des précisions concernant les autres dépenses liées à la lutte contre le bruit et à la qualité de l'air/protection du climat. Elle profite pour expliquer l'augmentation du forecast des dépenses liées à la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> (projet 990533) justifiée par l'intention de réaliser cette année un bilan carbone de la construction de l'aile Est avec un outil développé par le canton.

M. Bohler demande pourquoi les dépenses de fonctionnement diminuent tant entre le budget 2019 et le budget 2020 (compte 380101-2800). Mme Meisser explique que cela résulte d'une ventilation modifiée des mandats tiers.

Mme Meisser présente une synthèse de la répartition des dépenses par domaine, ainsi que les autres dépenses dans le domaine de l'environnement et du développement durable qui ne sont pas imputées sur le fonds environnement. Elle explique en particulier que dans le budget 2020, un certain nombre de dépenses en matière de communication ont été prévus dans le budget du service communication.

## *PREAVIS*

Le budget 2020 du fonds environnement est préavisé favorablement à l'unanimité des membres présents.

### **3. Courbes de bruit 2018**

#### *Présentation*

Mme Grimond-Teste présente le résultat du calcul des courbes de bruit 2018 en comparaison avec l'année précédente, ainsi qu'avec les courbes de bruit figurant dans la fiche PSIA.

L'étendue des courbes de bruit est globalement en diminution par rapport à 2017 et reste inférieure à la courbe de bruit PSIA à moyen terme. Au niveau des valeurs de planification, c'est la courbe correspondant au trafic durant la 1<sup>ère</sup> période nocturne (22-23h) qui est déterminante pour l'enveloppante. Au niveau des valeurs limites d'immission, le trafic durant les deux périodes nocturnes de l'OPB sont déterminantes.

Par rapport à la courbe de bruit PSIA à moyen terme, les courbes 2018 restent largement dans le cadre, avec un débordement minime au sud qui est dû en grande partie au décalage dans le sens d'utilisation de la piste (utilisation de la piste 04 beaucoup plus fréquente en 2018 que la moyenne considérée pour l'établissement des courbes PSIA). Même par rapport à la courbe PSIA cible 2030, l'empreinte de bruit (en surface) est déjà en diminution. Mme Grimond-Teste souligne que cette évolution en 2018 est favorable, mais cette évolution doit être monitorée sur les années à venir pour voir s'il s'agit bien d'une tendance qui va se poursuivre. Tel est précisément l'objet du monitoring instauré dans le cadre de la fiche PSIA, rappelle M. Royer.

### *Discussion*

M. RoCHAT observe le déplacement de la courbe en direction du sud-ouest. Il comprend que cela est dû à une utilisation plus importante de la piste 04 par rapport à la piste 22. Sa question est de savoir s'il est vraiment possible d'influer sur ce paramètre pour recentrer la courbe. Mme Grimond-Teste répond que l'utilisation du sens de piste dépend de considérations opérationnelles liées à la météo (vent). Genève Aéroport n'a pas de marge de manœuvre sur ce paramètre car les contrôleurs aériens décident de ce critère fondamental le matin pour la bonne sécurité des avions. C'est pour cela que l'analyse est complexe et c'est l'évolution de nombreux paramètres qui déterminent en fin de compte l'étendue des courbes de bruit année après année. Des mesures ont été proposées dans le cadre du dossier qui sera mis prochainement à l'enquête publique et d'autres mesures devront être étudiées au vu de l'évolution des courbes effectives.

Le président précise que l'analyse est d'autant plus complexe que le bruit ne se propage pas de manière linéaire. Il y a une différence dans l'analyse selon que l'on considère les valeurs de planification (plus faibles) ou les valeurs limites d'immissions. Les conséquences de l'évolution du bruit sur le territoire sont plus sensibles au niveau de planification.

M. Royer rappelle que dans la fiche PSIA, le cadre a été fixé au niveau des valeurs de planification. L'étendue des courbes de bruit à ce niveau est visiblement influencée par le trafic durant les périodes nocturnes et les actions qui pourront être prises par Genève Aéroport pour cette période horaire sensible rejoignent les préoccupations du canton d'agir en priorité sur cette période. Cela étant, M. Royer indique que le canton a assez peu de projet de déclassement de zone agricole en terrain constructible dans le périmètre des valeurs de planification. Là où il y a des gens exposés au bruit, c'est dans le périmètre des valeurs limites d'immission et le nombre de personnes exposées au bruit dans les valeurs limites d'immission en 2018 a diminué par rapport à l'année précédente.

M. Lambert constate à cet égard une baisse des mouvements nocturnes entre 22-23h mais pas entre 23-24h sur l'année écoulée (2018). M. Mounier précise qu'à fin août 2019, les mouvements nocturnes sont globalement en baisse de -5%, aussi bien entre 22 heures et 23 heures (-2,9 %) qu'entre 23 heures et 24 heures (-6,7 %).

M. Rosset demande quelle communication pourra être faite de la part des membres de la CCLNTA relative à cette présentation du résultat du calcul des courbes de bruit 2018. La présentation sera-t-elle jointe au procès-verbal et, le cas échéant, quand pourrait-elle être diffusées ? M. Mounier répond que cette question de la diffusion du résultat du calcul des courbes de bruit 2018 doit être coordonnée entre Genève Aéroport et le canton. Une réponse sera apportée aux membres de la commission.

Le président souligne l'importance de comprendre que les courbes de bruit déterminées annuellement ne sauraient constituer une base pour l'aménagement du territoire. L'évolution annuelle est importante (monitoring), mais pour l'aménagement du territoire, il faut la stabilité. C'est pourquoi il convient de se fonder sur l'évolution sur plusieurs années et les courbes déterminantes pour l'aménagement du territoire (CEB PSIA 2019 et bruit admissible) sont déterminées dans le cadre d'une procédure administrative qui permet d'intégrer toutes les considérations utiles.

M. Taschini saisit l'opportunité de demander au canton quel sera l'objet de la séance technique à laquelle les communes ont été invitées le 18 septembre prochain. M. Royer répond que des informations techniques seront communiquées aux représentants des communes sur l'impact du projet de nouveau bruit admissible sur leur territoire et sur l'enquête publique qui va être lancée par l'OFAC. Il ne sera pas question du résultat du calcul des courbes de bruit durant l'année écoulée.

#### **4. Demande d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation en vue de la détermination du nouveau bruit admissible – point de situation**

M. Mounier indique que le dossier de demande post-PSIA d'approbation de plans et de modification du règlement d'exploitation, en vue notamment de la fixation par l'autorité d'un nouveau bruit admissible sera mis à l'enquête publique du 18 septembre au 17 octobre 2019. L'enquête technique auprès des services spécialisés du canton et de la confédération s'étendra durant trois mois. Le dossier pourra être consulté auprès de l'OFAC, du canton (Office de l'urbanisme) et de chacune des communes dans le périmètre des valeurs de planification. Des exemplaires du dossier seront également envoyés au canton de Vaud ainsi qu'à la partie française, qui les mettront à disposition pour consultation selon leurs modalités propres.

Le dossier consiste en un projet de construction (réaménagement d'une des sorties de piste pour permettre aux avions de sortir plus rapidement dans l'axe de roulage), ainsi que la levée des charges à l'utilisation d'un certain nombre de postes de stationnements avion. Le projet comporte aussi une demande de modification du règlement d'exploitation afin de permettre la mise en œuvre de mesures limitant l'impact du bruit des décollages durant les périodes nocturnes OPB, de sorte à respecter la courbe d'exposition au bruit PSIA à moyen terme figurant en coordination réglée dans la fiche PSIA.

M. RoCHAT demande si les mesures opérationnelles visent au respect de la courbe d'exposition au bruit PSIA plafond ou la courbe PSIA cible ? M. Mounier répond que ces mesures visent au respect de la courbe de bruit à moyen terme (courbe plafond) figurant en coordination réglée dans la fiche PSIA. Cela étant, les discussions engagées et les mesures d'ores et déjà prises semblent infléchir déjà à la tendance vers une diminution du bruit durant les périodes nocturnes de l'OPB.

M. Royer apporte des explications sur la pratique du canton durant la période intermédiaire avant la fixation du nouveau bruit admissible, en expliquant que ces derniers mois, jusqu'à la mise à l'enquête publique du projet dans une semaine, le canton a mis en suspens un certain nombre de dossiers de demandes d'autorisation de construire, étant précisé que dans ces cas une dérogation au coefficient d'utilisation des sols était sollicitée auprès de l'autorité de décision. Une fois le projet de nouveau bruit admissible mis à l'enquête publique (dès le 18 septembre prochain) le canton entend prendre ces nouvelles courbes en considération dans son appréciation des projets, de

manière différenciée pour l'aménagement du territoire et les autorisations de construire. Pour l'aménagement du territoire, les projets seront évalués à l'aune du projet du nouveau bruit admissible. Pour les autorisations de construire, l'autorité procédera à une double lecture au regard du cadastre existant et du projet de nouveau bruit admissible et se prononcera au cas par cas.

Toutes précisions utiles pourront être communiquées à l'occasion de la séance d'information technique du 18 septembre 2019.

## 5. Divers

### 5.1 *Suppression d'un circuit de montée au départ par piste 22*

M. Hochstrasser explique que les procédures (routes) de départ sont définies par un certain nombre de paramètres, notamment des gradients de montée. Ceux-ci sont nécessaires au décollage par piste 22 notamment de sorte à assurer le passage des avions au-dessus du relief. Pour les avions qui, en fonction de leurs performances, de leurs charges, de la température, etc, ne seraient pas à même de respecter ces gradients de montée, un circuit de montée qui figure dans les publications aéronautiques. De nos jours, ce circuit est extrêmement peu utilisé. Historiquement, il a été utilisé par des avions long-courriers peu performants au départ de Genève vers des destinations lointaines (poids du carburant important).

L'utilisation de cette procédure était problématique pour le contrôle aérien, puisque les avions revenaient à la verticale de l'axe de départ, ce qui entravait le décollage d'autres avions. Par ailleurs, un audit a été réalisé dans le cadre de la certification SES (*Single European Sky*). La procédure telle qu'elle est publiée a été jugée non conforme. Dès lors que cette procédure n'est plus dans les règles et que, par ailleurs, le contrôle aérien en n'a plus vraiment besoin, il a été décidé de la supprimer. Tel est l'objet du changement.

Cette suppression n'a pas d'incidence sur les trajectoires effectivement empruntées par les avions du fait que, si dans un cas particulier un avion n'est pas capable de respecter les gradients de montée publiés, il ne sera pas autorisé au décollage (l'avion doit être allégé ou attendre des conditions de température et/ou de vent lui permettent de décoller). Alternativement, l'avion pourrait être autorisé à décoller en contre-piste, ce qui est quasi impossible durant la journée. Enfin, l'avion pourra être pris en guidage radar par le contrôleur de sorte qu'il empruntera une trajectoire qui sera identique à la trajectoire des autres avions. Très peu d'avions sont concernés par ce cas de figure.

M. Bohler saisit l'opportunité de faire état d'une trajectoire au décollage qui lui paraît peu orthodoxe. M. Hochstrasser examine la trajectoire présentée par M. Bohler et explique qu'il s'agit d'un cas particulier dans lequel un avion gros porteur ne s'est pas conformé aux règles publiées ; un rapport a été fait à cette occasion.

### 5.2 *Contre-piste le soir*

Le président rappelle la phase test toujours en vigueur au cours de laquelle les principales compagnies concernées sont invitées à ne pas demander des contre-pistes le soir après 22 heures, sauf circonstances particulières. Le suivi de cette pratique est assuré au sein de la sous-commission trajectoires. Le sujet doit être repris au sein de la commission plénière afin de

préaviser la perpétuation de cette mesure. Cette question sera agendée à l'ordre du jour d'une prochaine séance de la CCLNTA.

### *5.3 Seuils décalés et/ou pente d'approche accrue*

Mme Grimond-Teste fait un point de situation sur l'avancement des discussions techniques sur la possibilité de décaler les seuils de piste ou modifier la pente d'approche de façon plus accrue qu'actuellement. Une analyse de la direction des opérations au sein de Genève Aéroport et de skyguide indique qu'opérationnellement cette mesure aurait des conséquences majeures qui portent à penser qu'elle n'est pas réalisable. S'agissant d'une pente accrue, une pré-analyse est toujours en cours conjointement avec skyguide afin de déterminer si cette mesure est envisageable dans la perspective de lancer, le cas échéant, une étude de faisabilité aéronautique plus fine. La commission sera tenue informée de l'avancement des travaux.

### *5.4 Vols de calibrage*

M. Rosset se réfère au PV de la séance de la CCLNTA du 5 novembre 2018 et demande que l'information sur les vols de calibrage soit plus précise. Les dates figurent sur le site de l'OFAC et de Genève Aéroport, mais il s'agit d'une série de dates, avec des dates de réserve. Il serait souhaitable que lorsque la décision est prise, la nuit au cours de laquelle ces vols de calibrage interviendront soit confirmée auprès des riverains concernés. Mme Grimond-Teste a dit qu'il y a une liste de distribution, à laquelle le comité de l'ARAG pourrait être ajouté. Un courrier est en principe envoyé aux communes. Cela étant, les possibilités d'améliorer encore l'information vont être considérées conjointement avec les services compétents au sein de Genève Aéroport.

M. Hochstrasser rappelle que ces vols sont indispensables, en précisant qu'une partie de ceux-ci interviennent de jour et, pour autre part, la nuit avec des drones qui occasionnent des nuisances nettement réduites.

### *5.5 Convention d'objectif*

M. Rosset demande quelle instance veille au suivi des engagements pris dans la convention d'objectifs. M. Royer indique que c'est le Conseil d'Etat, signataire de la convention.

## **Date de la prochaine séance**

18 novembre 2019

La séance se termine à 18h45.

Le secrétariat de la commission