

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

**Procès-verbal de la 104^{ème} séance du lundi 28 mai 2018
en salle « Plan d'urgence » du bâtiment des Opérations 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 Jean-Marc THEVENAZ Pierre-Alain TSCHUDI Vassilis VENIZELOS Jean-Daniel VIRET
Observatrice du CA :	Mme Fabienne FISCHER (Observatrice du CA)
Présent :	M. Thomas ROMIG (Genève Aéroport)
Secrétaire :	Mme Irini NASTOU NOUASSRIA (Genève Aéroport)
Excusés :	MM. Patrick BAUD LAVIGNE Daniel RAPHOZ Yvan ROCHAT André SCHNEIDER

ORDRE DU JOUR

1. Courbes de bruit 2017
2. Présentation de l'Airport Operation Center (APOC) et sa contribution à la limitation des nuisances sonores pour les riverains
3. Divers

Préambule

Le président remercie M. Thomas Romig, Chef du département Aviation, d'accueillir les membres de la commission dans le centre des opérations de l'aéroport (Airport Operation Center, APOC) pour une présentation et une visite prévue au point 2 de l'ordre du jour.

M. Romig souhaite la bienvenue à la commission dans les locaux qui regroupent les services de l'aéroport et aussi des partenaires en charge de la gestion des opérations au quotidien, en situation normale, et, le cas échéant, également en situation dégradée. M. Romig indique que les membres de la commission ont de la chance aujourd'hui, les opérations étant calmes. Tel n'était pas le cas hier avec une grande effervescence dans la salle de contrôle, en raison des circonstances adverses qui ont affecté les opérations.

1. Courbes de bruit 2017

Présentation

M. Mounier présente le résultat des calculs des courbes de bruit 2017, en comparaison avec l'année 2016, ainsi qu'au regard des courbes de bruit du projet de fiche PSIA, avec la distinction par périodes horaires OPB.

Discussion

Le président précise que les valeurs représentées étant, conformément à la loi, des moyennes énergétiques. Un déplacement des courbes de 3dB correspondrait à un doublement, respectivement une diminution de moitié du nombre de mouvements, toutes autres choses étant égales par ailleurs. Cela étant, cette variation n'est pas uniforme. La variation est plus sensible lorsque l'on s'éloigne de la piste et que les niveaux d'exposition au bruit sont moindres. Enfin, l'attribution en Suisse de degrés de sensibilité au bruit selon l'affectation du territoire complexifie encore l'analyse.

M. Viret constate un élargissement des courbes de bruit du côté ouest et demande quelles mesures sont envisagées en conséquence ? M. Mounier répond que dans le but de rester dans la courbe de bruit initiale dans la fiche PSIA, Genève Aéroport attend des mesures prises sur les mouvements nocturnes qu'elles permettent d'atteindre l'objectif (pas de décollage à l'horaire après 22heures, démarches en cours pour réduire le nombre de décollages retardés après 22 heures. Ces valeurs moyennes ne varient pas forcément beaucoup d'une année à l'autre.

M. Royer demande si des actions sont prises sur les vols à l'horaire ou les vols retardés après 22 heures ? M. Mounier répond que des actions sont prises sur les deux plans. S'agissant des vols à l'horaire, Genève Aéroport a fixé à 21h40 la limite pour planifier un vol au décollage.

M. Royer demande si l'augmentation des courbes pourrait résulter de la modification apportée par l'EMPA au logiciel de calcul FLULA2 (nouveau modèle d'accélération des avions sur la piste) ? M. Mounier indique que le modèle de calcul a effectivement évolué et pourrait évoluer encore dans le futur. En l'occurrence, la modification a déjà été mise en œuvre avant et n'explique pas l'évolution des courbes de bruits 2017 par rapport à l'année précédente.

M. Viret demande en quoi le modèle d'accélération des avions a changé ? Le président apporte quelques réponses d'ordre technique, mais il s'avère que l'interrogation de M. Viret portait sur la manière dont les avions accélèrent sur la piste, tandis qu'en vérité le modèle d'accélération dont il est question concerne le logiciel de calcul lui-même. Le modèle de calcul (logiciel) ne distingue pas selon que les pilotes appliquent une procédure de décollage à pleine puissance ou avec une puissance réduite (Flex Takeoff). M. Thévenaz observe que cette différence dans la manière dont les pilotes mettent les gaz au décollage impacte le bruit émis. En l'état toutefois, le logiciel de calcul ne permet pas de refléter cette différence.

M. Böhler demande s'il est possible d'introduire des restrictions par type d'avion, comme le permet l'article 2 al. 2 du règlement d'exploitation. M. Mounier rappelle que des restrictions par type d'aéronef en particulier le soir sur la route KONIL par exemple, sont déjà en vigueur. D'autres restrictions de cette nature sont envisagées, en particulier sur les vols long-courriers le soir. La nécessité et l'opportunité d'introduire de nouvelles restrictions selon les types d'aéronefs (selon leurs performances environnementales) devront, pour le surplus, être étudiées.

Mme Fischer demande s'il serait possible d'isoler les variables qui déterminent l'étendue des courbes de bruit et établir et calculer autant des scénarios pour « tester » ces variables (tests de sensibilité) ? Mme Fischer demande par ailleurs, lorsqu'il y a une diminution du nombre de mouvements, de quels types de mouvements il s'agit (par exemple, est-ce qu'il s'agit d'une diminution des mouvements VFR) ?

M. Mounier souligne que la première question de Mme Fischer est une bonne question à laquelle la réponse est difficile. On ne peut pas tester toutes les variables en établissant un grand nombre de scénarios. Genève Aéroport travaille à déterminer quelles variables ont pu avoir un impact significatif sur l'évolution des courbes de bruit par le passé (analyses des données existantes), avec la difficulté que la réponse n'est pas forcément la même sur tout le pourtour des courbes de bruit. Sur la deuxième question, M. Mounier répond que, du point de vue de l'étendue des courbes de bruit, il y a lieu de s'intéresser en particulier à l'évolution des mouvements IFR (ligne/charter et aviation d'affaires).

M. Royer exprime la volonté du canton et l'opportunité de mieux s'appropriier les outils de simulation, afin d'être moins dépendant des calculs par l'EMPA (excellents, mais longs et onéreux). L'idée est de maîtriser des outils de simulation afin de pouvoir tester les paramètres qui, a priori, influencent le plus l'évolution des courbes. Il se demande si d'autres instituts ne seraient pas capables également de faire ces calculs ?

Le président dit qu'il serait effectivement opportun de disposer de modèles plus simples pour tester des variantes. M. Mounier rappelle l'évolution des modèles de calcul en cours, qui visent notamment à appréhender plus finement certaines variables opérationnelles (cf. discussion sur la manière dont les pilotes mettent les gaz sur la piste) avec pour effet non désirable que ces

modèles sont de plus en plus complexes et sont de moins en moins accessibles aux exploitants d'aéroport qui souhaitent disposer et pouvoir utiliser l'outil de manière interactive et autonome.

M. Viret observe qu'au-delà de l'industrie du transport aérien, cette thématique reflète un manque de capacité d'analyses en Suisse romande de manière plus générale. Il suggère que des universités ou des autres écoles spécialisées se saisissent de la question.

2. Présentation de l'Airport Operation Center (APOC) et sa contribution à la limitation des nuisances sonores pour les riverains.

Présentation

M. Romig présente d'abord le contexte général dans lequel a été conçu et réalisé l'APOC entre 2014 et 2017. Le centre des opérations est en fonction depuis une année maintenant et le retour d'expérience est très bon. M. Romig présente ensuite les enjeux stratégiques auxquels l'APOC permet de répondre, notamment le maintien de la capacité opérationnelle et la maîtrise au niveau opérationnel de l'impact du trafic aérien pour les communautés riveraines.

M. Romig présente les 7 axes principaux autour desquels s'articulent les missions de l'APOC, en soulignant l'importance accordée à la ponctualité (pour éviter notamment un report des mouvements en fin de journée/soirée), et la prise en compte des besoins de la communauté riveraine. Ce haut degré d'intégration de la dimension environnementale dans les opérations est un objectif atteint.

À titre d'exemple, M. Romig donne quelques précisions sur les opérations de la veille. Au cours de la journée, l'APOC a géré de manière efficiente une situation dans laquelle plusieurs dizaines de vols avaient été décalés dans les systèmes de gestion jusqu'à 2 heures du matin, ce qui a nécessité des décisions en étroite collaboration avec Skyguide afin d'éviter tout débordement au-delà de minuit trente.

M. Romig explique enfin l'évolution de l'organisation en cas de dégradation des opérations, voire de crises ou d'évènements majeurs. M. Romig précise que les ADM (Airport Duty Manager) ont autorité pour se prononcer et, le cas échéant, accorder des dérogations nocturnes avec la pleine conscience du déroulement des opérations tout au long de la journée.

M. Romig conduit ensuite une visite du centre des opérations, au cours de laquelle les membres de la commission ont l'occasion de s'entretenir avec l'ADM en fonction.

3. Divers

Aucun divers n'est abordé.

Dates des prochaines séances

17 septembre 2018

5 novembre 2018

La séance et la visite se terminent à 19h00.

Le secrétariat de la commission