

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

**Procès-verbal de la 92^{ème} séance du lundi 1er juin 2015
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h15**

Présents : MM. Robert BEFFA, Président
Jean-Marc DEVAUD, Vice-président
Patrick BAUD-LAVIGNE
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Robert DEILLON
Derek CHRISTIE
Claude GENEQUAND
John Michael GERARD
Pascal HOCHSTRASSER
Marc MOUNIER
Philippe POGET
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
Ermanno SCHENA
Vassilis VENIZELOS

Participait également : Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)

Observateur du CA : Mme Fabienne FISCHER

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER

Excusés : MM. Jean-Marc COMTE
Daniel RAPHOZ
Jean-Marc THEVENAZ

ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 2 mars 2015
2. Brèves environnementales
3. Analyse de l'évolution des mouvements nocturnes
4. Point de situation sur le processus de coordination PSIA
5. Divers

Préambule

M. Beffa souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de MM. Comte, Raphoz et Thévenaz.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 novembre 2014

En page 5 du PV, M. Gerard précise que certains avions des compagnies Lufthansa et Air France "sont en train d'être équipés" de kit de réduction du bruit et non pas "sont équipés". Avec cette modification, le PV de la séance du 2 mars 2015 est approuvé.

2. Brèves environnementales

Mme Meisser présente un point de la situation concernant la gestion de l'énergie, le chantier de l'amortisseur de bruit et le renouvellement du système MIABA (*voir annexe 1*).

Point sur les nouvelles mesures prévues dans le domaine de l'énergie

Le bilan 2014 en matière de gestion de l'énergie est présenté, notamment la baisse de la consommation d'électricité, les projets d'optimisation, l'achèvement de l'installation de compteurs d'électricité chez les partenaires du site ainsi que la mise en service de la production solaire sur la station ADIC. La télérelève des consommations de chauffage sur tout le site, le suivi en temps réel des consommations sur l'intranet et l'extranet, les panneaux solaires de l'amortisseur de bruit et la poursuite du programme de coaching des entreprises (programme Watt'else) constituent les principaux projets prévus en 2015.

M. Rochat demande si une baisse de la consommation d'électricité a aussi été observée les années précédentes. M. Devaud propose de comparer cette baisse avec l'évolution du nombre de consommateurs d'électricité sur le site aéroportuaire. M. Poget demande si cette consommation d'électricité correspond uniquement à l'énergie consommée par les bâtiments de l'aéroport ou si cela inclut toute la consommation du site aéroportuaire, notamment l'énergie nécessaire à la recharge des véhicules électriques.

M. Deillon indique que les chiffres présentés représentent la consommation d'énergie de toutes les infrastructures aéroportuaires et confirme qu'une baisse de la consommation d'électricité est observée depuis plusieurs années, malgré l'augmentation du nombre de passagers, des surfaces exploitées et du nombre de locataires.

Point sur avancement travaux amortisseur de bruit

Des photos de l'avancement du chantier sont présentées. La partie génie civil est quasiment achevée et la charpente métallique montée. La fin des travaux est prévue pour la fin de l'année et la mise en service de l'ouvrage pour début 2016.

Point sur avancement renouvellement MIABA

S'agissant de l'appel d'offres pour le renouvellement du système MIABA, quatre entreprises ont soumissionnés et une séance d'information au groupe d'experts sur le choix de l'adjudicataire est prévue le 15 juin prochain. L'objectif est que le nouveau système soit fonctionnel début 2016.

3. Analyse de l'évolution des mouvements nocturnes

Introduction

M. Mounier présente la situation pour les 4 premiers mois de l'année 2015 et indique une augmentation de 290 mouvements nocturnes par rapport à 2014, ce qui correspond à +2.4 mouvements par jour. Cette augmentation a différentes causes, notamment l'augmentation des avions en retard de plus de 15 minutes (84.7% contre 74.7% en 2014).

M. Gerard constate une amélioration de la situation au mois de mai avec une baisse des mouvements nocturnes. Selon son analyse, cette amélioration est due notamment à la suppression de deux vols hebdomadaires opérés par Swiss vers Barcelone ainsi que par la planification de l'atterrissage d'un vol Iberia à 22h05 contre 22h25 auparavant qui a pour conséquence que l'avion arrive souvent avant 22h.

Présentation sur les retards des avions

Mme Meisser présente les différents codes horaire utilisés pour décrire les opérations d'arrivée et de départ des avions, puis les statistiques du nombre de mouvements nocturnes entre 2009 et 2014 selon ces codes horaire (*voir annexe 2*). Mme Meisser commente ensuite les statistiques de durée des retards entre 20h et 0h30 et explique les différents codes de retard selon IATA (*voir annexe 3*) saisis par les compagnies aériennes ou les agents d'assistance ainsi que leur occurrence. Finalement, elle présente les actions qui sont entreprises afin de contenir les retards et notamment le projet d'Airport Collaborative Decision Making (A-CDM).

Discussion

M. Beffa observe qu'il serait intéressant de connaître le pourcentage des vols qui passent d'une tranche horaire à l'autre en raison d'un retard. M. Deillon explique que le nombre de retards pour cause de météo est important, mais qu'ils apparaissent souvent sous un autre code comme par exemple ATC, réduction de la capacité, qui est une cause de retard conséquente à une mauvaise météo. M. Gerard estime que lorsque la météo est mauvaise les vols peuvent aussi bien être annulés que retardés. M. Rochat demande à ce qu'une copie de la présentation soit annexée au procès-verbal.

4. Point de situation sur le processus de coordination PSIA

M. Mounier présente le point de situation sur le processus de coordination PSIA, notamment les prévisions de trafic 2030 retenues, les zones de futurs développements et nouvelles voies de circulation avion, les impacts sur le plan de l'aménagement du territoire, l'exposition au bruit et les impacts sur la qualité de l'air (*voir annexe 4*).

Discussion

M. Rochat rappelle que deux études liées au développement de l'aéroport à l'horizon 2030 n'ont pas encore été finalisées, soit une étude conjointe de Genève Aéroport et du Canton sur l'accessibilité et une étude initiée par l'ATCR sur l'impact sur la santé. Il souhaiterait que le protocole de coordination du PSIA reste ouvert jusqu'à ce que ces points soient clarifiés.

M. Rochat s'inquiète des perspectives environnementales communiquées de manière transparente par la direction de l'aéroport et estime que la CCLNTA doit se préoccuper de l'augmentation des nuisances liées aux 235'000 mouvements prévus. À ce propos, il souhaiterait que la commission fasse passer un message à la Direction générale de l'aéroport, mais aussi au conseil d'administration, au Canton et à l'OFAC. M. Rochat cite pour exemple les plafonnements du trafic en vigueur sur d'autres aéroports et souhaiterait que la CCLNTA réfléchisse à des propositions qui permettraient de limiter les nuisances.

M. Deillon dit que le plafonnement du trafic est une décision politique et que les parties prenantes pourront exercer leur influence dans le cadre de la révision de la politique aéronautique fédérale (LUPO). Il rappelle que la confédération donne pour mission aux aéroports nationaux de répondre à la demande en trafic aérien et que la direction de l'aéroport ne peut pas décider d'un plafonnement du trafic avec les conséquences économiques que cela comporte pour le Canton.

M. Beffa rappelle les responsabilités de la CCLNTA qui n'a pas pour vocation de devenir une commission d'experts dans le cadre du processus PSIA. Il indique que le PSIA est en grande partie une problématique politique liée à l'aménagement du territoire et cite un extrait du site internet de l'OFAC à ce sujet. Il est normal que ce thème soit discuté au sein de la CCLNTA, étant donné que la commission doit donner son avis sur les nuisances environnementales des activités aéroportuaires. M. Rochat indique qu'à son avis la CCLNTA peut prendre position et communiquer à l'extérieur. Il souhaiterait que la commission fasse part de son avis à l'attention des décideurs.

M. Devaud est favorable au développement de l'aéroport, cependant il exprime son inquiétude quant à l'évolution de la mobilité, notamment sur les axes déjà congestionnés de la commune de Meyrin. Il ajoute que la commune de Meyrin a des doutes sur les éléments de réponse du Canton à ce jour.

M. Venizelos indique qu'il y aura une consultation publique sur la base d'un projet de fiche PSIA et que le Conseil d'État poursuit les échanges avec les communes jusqu'à la fin de l'année. Afin de permettre la modernisation nécessaire de l'infrastructure aéroportuaire, M. Venizelos exprime la volonté du Canton d'adopter la fiche PSIA en tous cas avant la fin de la législature. Il ajoute que le Conseil d'État étudie la possibilité de compenser les nuisances liées au développement de l'aéroport.

M. Baud-Lavigne cite les études de prévisions de trafic de NOE21 au regard de celles d'INTRAPLAN et estime que la position de la CCLNTA doit être nuancée. Il rappelle qu'une fois la fiche PSIA adoptée les aménagements et constructions prévus seront réalisés de manière échelonnée en fonction des besoins. Il explique que le processus PSIA doit permettre d'étudier tous les éléments du développement et de s'assurer qu'ils ne sont pas contradictoires avec le programme du Conseil d'État.

Mme Fischer ne partage pas le point de vue de M. Baud-Lavigne au sujet de l'étude menée par NOE21. Selon sa compréhension NOE21 n'a pas effectué une prévision de trafic, mais a voulu démontrer qu'en changeant la valeur de certaines variables utilisées par INTRAPLAN dans ses calculs, on pouvait obtenir un résultat bien plus faible (17.5 millions de passagers contre 25) avec une probabilité de réalisation équivalente.

M. Deillon dit qu'il est plus prudent de se baser sur un scénario optimiste du point de vue de la croissance de trafic afin de ne pas être pris au dépourvu. Il ajoute que Genève Aéroport souhaite être transparent au sujet des nuisances futures et qu'en choisissant un scénario qui ne minimise pas les nuisances cela permet de mieux les anticiper.

M. Royer considère que la CCLNTA a un rôle à jouer pour proposer des mécanismes qui permettent de diminuer les nuisances.

M. Beffa rappelle que le PSIA n'équivaut pas à une autorisation de construire mais a pour objectif d'anticiper les développements nécessaires avec une certaine marge. Il mentionne pour exemple le projet CEVA pour lequel des réserves ont été effectuées il y a 100 ans et qui permettent aujourd'hui la réalisation du projet.

M. Genequand estime que les communes n'ont rien à dire sur le processus PSIA et le regrette. M. Venizelos explique que les communes ne font pas partie des trois partenaires responsables de l'élaboration de la fiche PSIA, mais conteste le fait que les communes n'ont rien à dire et rappelle que des échanges ont été initiés avec les communes. Il indique que les communes vont recevoir prochainement un courrier faisant suite à la dernière séance d'information.

M. Chiaradonna a pour principal souci que le point de vue des associations de protection de l'environnement soit bien transmis au Canton. Il demande à quel moment l'arbitrage sera réalisé entre les aspects économiques et santé. Il craint qu'il ne soit trop tard lors de l'élaboration de la fiche PSIA.

M. Böhler est d'avis que la CCLNTA doit pouvoir prendre position dans le cadre du processus PSIA et s'enquière de la suite du programme. Il demande également que la commission soit tenue au courant du processus de consultation de la LUPO. M. Venizelos répond que les associations seront consultées sur la base de projet de fiche PSIA.

Au vu des différents échanges, M. Rochat demande que la CCLNTA vote sur deux propositions ; (1) la CCLNTA informe le canton et la confédération de sa préoccupation à l'égard des perspectives d'augmentation des nuisances liées au trafic aérien à l'horizon 2030 et (2) la CCLNTA demande que le processus de coordination se prolonge jusqu'à l'aboutissement des études en cours sur la mobilité et la santé publique.

M. Mounier rappelle que la CCLNTA n'est plus une commission officielle et qu'elle répond au conseil d'administration, qui tient informé le Conseil d'État. Il estime que la commission n'a pas pour but de refaire le travail qui est réalisé dans le cadre du protocole de coordination. Il dit que la commission doit s'exprimer à travers le rapport annuel qui est adopté par le conseil d'administration et remis au Conseil d'État plutôt que directement auprès du Conseil d'État.

M. Rochat affirme que la LAIG dit que la CCLNTA doit donner son avis sur les nuisances, mais qu'il n'est pas précisé que cet avis doit uniquement être donné au conseil d'administration. M. Böhler partage ce point de vue et rappelle que les membres de la commission sont nommés par le Conseil d'État. Mme Fischer estime que cela ne lui semble par hors-la-loi que la commission transmette son point de vue au Canton et à l'OFAC et que la commission ne prend pas de risque particulier à le faire. M. Baud-Lavigne indique que le conseil d'administration n'est pas directement partie prenante du processus PSIA. M. Devaud partage ce point de vue et indique que ces questions sont évoquées également au sein du CA. Au cours des discussions, M. Maudet a

indiqué que le Conseil d'Etat se positionnerait après les trois séances d'information aux communes fin mai.

M. Beffa n'est pas favorable à un vote immédiat et propose que les membres de la commission réfléchissent et fassent des propositions qui seront discutées lors la prochaine séance de la commission. M. Rochat insiste pour que la CCLNTA se prononce ce jour sur les deux propositions formulées plus tôt et suggère de faire un premier vote afin de savoir si une majorité de membres partage ce point de vue. M. Beffa est d'accord de procéder ainsi.

Vote

Proposition (0) : La CCLNTA se prononce ce jour sur l'opportunité de faire part de son point de vue sur les nuisances environnementales futures au Canton et à la Confédération.

7 personnes sont favorables, 5 sont contre et 4 s'abstiennent. La commission procède donc au vote sur les deux objets ci-dessous proposés par M. Rochat.

Objet (1) : la CCLNTA fait part au canton et à la confédération de sa préoccupation à l'égard des perspectives d'augmentation des nuisances liées au trafic aérien à l'horizon 2030.

8 personnes sont favorables, 1 est contre et 7 s'abstiennent.

Objet (2) : la CCLNTA demande que le processus de coordination du PSIA se prolonge jusqu'à l'aboutissement des études en cours sur les impacts en matière de mobilité et de santé publique.

9 personnes sont favorables, 5 sont contre et 2 s'abstiennent.

5. Divers

M. Genequand souhaite obtenir une actualisation des courbes d'exposition au bruit (CEB) pour l'année 2015 et au-delà. M. Genequand est également intéressé de savoir si des enquêtes sur la mobilité des passagers sont effectuées.

Suite aux séances d'informations, les communes peuvent recevoir les CEB 2030 en format ArcGis pour en examiner les impacts sur leur territoire. Par ailleurs des enquêtes sur la mobilité des passagers sont effectuées quatre fois par année.

M. Gerard demande quand est-ce que le cadastre du bruit de l'aéroport sera actualisé. M. Royer répond que cette question préoccupe également le Canton et qu'une actualisation sera possible lorsque la fiche PSIA aura été adoptée.

* * *

La séance est levée à 19h15.

Prochaine séance de la commission

Le 7 septembre 2015

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le 8 septembre 2015]

ANNEXES

1. Présentation des brèves environnementales
2. Présentation sur les retards des mouvements nocturnes
3. Liste des codes de retard selon IATA (Standard IATA Delay Codes)
4. Présentation sur l'avancement du PSIA