

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

**Procès-verbal de la 95^{ème} séance du lundi 14 mars 2016
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h15**

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

Participait également : Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)
M. Philippe QUAGLIA (Genève Aéroport)

Observateur du CA : Mme Fabienne FISCHER

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER

Excusés : MM. Patrick BAUD-LAVIGNE
Daniel RAPHOZ
Vassilis VENIZELOS

ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Exhortation des nouveaux membres
2. Élection du vice-président de la commission et composition des sous-commissions
3. Approbation du procès-verbal de la séance du 30 novembre 2015
4. Approbation du rapport d'activité de la commission pour l'année 2015
5. Comptes 2015 du fonds environnement et plan d'actions 2016
6. Point de la situation sur le processus PSIA
7. Émissions gazeuses
8. Divers

0. Préambule

M. Beffa souhaite la bienvenue aux membres de la commission et tout particulièrement à MM. Lambert et Viret, qui participent à leur première séance de la commission. M. Beffa leur propose de se présenter brièvement. M. Lambert est conseiller administratif de la commune de Versoix et M. Viret, médecin, conseiller administratif de la commune de Bellevue. M. Beffa excuse MM. Baud-Lavigne, Raphoz et Venizelos.

1. Exhortation des nouveaux membres

M. Beffa rappelle que les membres de la commission sont soumis au secret de fonction dont la violation est sanctionnée par l'article 320 du Code pénal suisse. Il rappelle également que les membres de la commission appelés à rendre ou à préparer une décision doivent se récuser s'ils ont un intérêt personnel dans une affaire traitée par la commission.

2. Élection du vice-président de la commission et composition des sous-commissions

M. Beffa annonce la candidature de M. Comte et demande si d'autres membres souhaitent être candidat à la vice-présidence de la commission. En l'absence d'autres candidatures, M. Comte est élu tacitement et reçoit les félicitations de la commission. M. Comte précise qu'il ne prend pas ce poste en visant la présidence de la CCLNTA.

M. Beffa rappelle les activités des différentes sous-commissions et demande si les nouveaux membres souhaitent en rejoindre l'une ou l'autre. M. Lambert exprime le souhait de rejoindre la sous-commission Trajectoires et MM. Tschudi et Viret la sous-commission SME. M. Chiaradonna souhaite quant à lui participer aux travaux du groupe d'experts MIABA. M. Gerard rappelle que le prochain objectif de ce groupe d'experts est de travailler sur les données qui seront accessibles au public.

3. Approbation du procès-verbal de la séance du 30 novembre 2015

Le PV de la séance du 30 novembre 2015 est approuvé sans commentaire avec remerciements à son auteur.

4. Rapport d'activité de la commission pour l'année 2015

Conformément à sa remarque transmise par courriel, M. Royer souhaite apporter une modification au point 6 du document (page 5), 3ème paragraphe. Selon lui, la tournure de phrase laisse penser que l'État pourrait compenser les communes pour les nuisances de l'aéroport, ce qui n'a jamais été évoqué. Ainsi, pour éviter toute ambiguïté M. Royer propose de supprimer la dernière partie de ce paragraphe.

M. Böhler demande si le rapport de NOE21 sur les prévisions de trafic aérien peut être annexé au rapport d'activité de la commission. M. Mounier ne pense pas opportun d'ajouter cette annexe car ce rapport, même s'il a été mentionné au cours des discussions, n'a pas fait l'objet d'un point à l'ordre du jour de la CCLNTA en 2015.

Le rapport d'activité de la commission pour l'année 2015 est approuvé avec la modification demandée par M. Royer.

5. Comptes 2015 du fonds environnement et plan d'actions 2016

Comptes 2015

Mme Meisser présente les principaux changements entre le budget 2015 et les dépenses réelles. Près de CHF 600'000.- ont été dépensés pour la partie administrative des insonorisations en Suisse. Ce montant a notamment servi, outre le suivi usuel des dossiers d'insonorisation, au renouvellement de la base de données destinée à la gestion et au suivi du programme ainsi qu'à l'établissement d'un nouveau concept d'insonorisation. Le budget pour les insonorisations en France a été légèrement dépassé. Des travaux qui devaient s'étaler en 2016 se sont déroulés plus rapidement que prévus grâce notamment à un bon taux de réponse des propriétaires concernés.

M. Rochat demande si Genève Aéroport dispose des réserves financières suffisantes pour la poursuite du programme d'insonorisation. M. Deillon répond qu'une augmentation des redevances perçues auprès des compagnies aériennes doit être négociée d'ici la fin de l'année afin de pouvoir allouer une partie de ces recettes au programme d'insonorisation. M. Rochat demande si la CCLNTA sera consultée dans le cadre de ces négociations. M. Deillon répond que les modalités de ces négociations sont décrites dans l'ordonnance fédérale sur les redevances aéroportuaires. M. Gerard a lu dans la presse que, suite à la décision de l'OFAC d'étendre le périmètre d'insonorisation obligatoire, l'aéroport de Zürich rencontre des difficultés en matière de financement de leur programme d'insonorisation. Avec l'augmentation des mouvements prévus à l'horizon 2030 dans le cadre du PSIA, M. Gerard se demande si le périmètre VLI va s'élargir et par conséquent le périmètre d'insonorisation obligatoire et espère que Genève Aéroport pourra provisionner les montants nécessaires.

M. Mounier répond que le concept d'insonorisation actuel correspond au périmètre du cadastre en vigueur (CEB 2000). Une fois la fiche PSIA approuvée par le Conseil fédéral, un nouveau bruit admissible sera fixé et le concept sera adapté en conséquence. M. Mounier ajoute que les besoins financiers ont été évalués mais pas négociés dans l'immédiat. M. Gerard salue le fait que Genève Aéroport avait pris la décision il y a quelques années de procéder à l'insonorisation des habitations au-delà du périmètre obligatoire.

Mme Meisser rappelle que le financement de l'amortisseur de bruit en 2015 s'est fait sur le compte des investissements de Genève Aéroport et que la somme prévue sur le fonds environnement (CHF 3.8 millions) n'a donc pas été dépensée. M. Gerard demande si l'efficacité acoustique de l'amortisseur de bruit sera suivie. Mme Meisser confirme que ce suivi fait partie du cahier des charges et que les données pourront être présentées en CCLNTA. M. Beffa propose également qu'une visite de l'amortisseur soit organisée.

Concernant le renouvellement du système MIABA, Mme Meisser rappelle que le choix s'est porté sur un système hébergé et développé par un prestataire spécialisé. Elle explique que le nombre de microphones installés dans un premier temps correspond aux meilleurs emplacements du point de vue de la mesure du bruit des avions et que le coût a été moindre en 2015 que cela avait été anticipé. Une séance du groupe d'experts MIABA est prévue prochainement afin de discuter des emplacements supplémentaires. M. Beffa rappelle que le système de transmission des données a aussi été changé.

Les comptes du fonds environnement sont approuvés par la commission par 10 voix favorables et trois abstentions.

Plan d'actions 2016

Mme Meisser présente quelques clichés du nouvel amortisseur de bruit qui sera prochainement couvert de panneaux solaires et dont la mise en exploitation est prévue cet été.

Concernant le programme d'insonorisation, elle indique qu'il sera achevé en 2016 pour la France et que le nouveau concept d'insonorisation des habitations en Suisse sera prochainement mis à l'enquête publique.

Mme Meisser présente les nouveaux bus électriques acquis par Genève Aéroport (2 nouveaux bus électriques et 2 bus diesel transformés en bus électriques) et indique que leur inauguration sera organisée prochainement en présence notamment des membres de la CCLNTA.

Finalement, Mme Meisser fournit quelques informations sur le test de faisabilité de tri des déchets à bords des avions en collaboration avec easyJet. Mme Fischer souhaite savoir qui est en charge du post tri au sol. Mme Meisser répond que ce projet est actuellement mené avec la société genevoise RVM et que si ce projet est pérennisé un appel d'offres sera effectué.

6. Point de la situation sur le processus PSIA

Présentation

M. Mounier rappelle les différentes séances qui ont eu lieu à ce jour avec les différentes parties prenantes. Il explique que le positionnement du canton consiste à plafonner le volume du bruit nocturne (22-06h) au niveau anticipé en 2020, afin d'atténuer l'impact négatif sur le potentiel constructible pour du logement dans les communes riveraines, ainsi que l'impact sur l'environnement et, par voie de conséquence, sur le bien-être des riverains. L'objectif imparti étant d'établir une nouvelle courbe de bruit déterminante dont les contours sont entièrement contenus dans la courbe PSIA 2030 agréée en séance de coordination (courbe originale). Les hypothèses de calcul (notamment nombre de mouvements, répartition du trafic par sens de piste, types d'avions, etc.) sont nécessairement dérivées des hypothèses retenues pour le calcul de la courbe PSIA 2030 originale. L'idée du canton est ainsi de garantir aux riverains une exposition au bruit nocturne qui n'augmentera pas et d'inciter fortement les compagnies à opérer à Genève les appareils de toute dernière génération, aux meilleures performances acoustiques.

Pour l'aéroport, cette mesure implique de suivre annuellement l'exposition au bruit et d'étudier et mettre en œuvre des mesures efficaces et efficientes au niveau opérationnel, technique et financier afin de limiter l'exposition au bruit nocturne. Compte tenu de l'augmentation du trafic ces dernières années, en particulier durant la période nocturne, l'exposition au bruit en 2014 (avec la flotte actuelle) est déjà équivalente à l'exposition au bruit anticipée en 2020 (avec une certaine évolution de la flotte). Par conséquent, une limitation des mouvements après 22 heures au niveau actuel (hiver 2015-2016) s'impose dès la prochaine saison horaire (hiver 2016-2017). À Genève, les compagnies aériennes opèrent en majorité des avions modernes. Le potentiel d'amélioration à court terme est limité. À moyen terme (au-delà de 2020), si des avions de nouvelle génération sont mis en service à Genève par une majorité de compagnies, le plafonnement du bruit n'empêcherait pas de planifier de nouveaux mouvements après 22 heures, avec des avions de nouvelle génération. Enfin, la demande de trafic aérien durant cette période horaire ne pouvant être entièrement satisfaite, cela implique pour la confédération de prévoir les mouvements non accommodés à Genève sur un autre aéroport du pays afin de pouvoir continuer à répondre à la demande de trafic aérien en Suisse.

L'OFAC doit maintenant se déterminer sur le positionnement du canton. Ensuite de quoi, le protocole de coordination pourra être finalisé et l'OFAC sera en mesure de rédiger le projet de fiche PSIA en 2016. Selon le planning prévisionnel, les offices fédéraux seront consultés cet automne et la population à fin 2016 ou début 2017. Une seconde consultation des offices fédéraux aura lieu au printemps 2017 et il est prévu que la fiche PSIA soit adoptée par le Conseil fédéral en automne 2017.

Discussion

M. Böhler demande si la variation du sens d'utilisation de la piste a un impact sur les courbes d'exposition au bruit. M. Mounier répond que d'une année à l'autre c'est le cas, en précisant que le calcul de ces courbes dépend de nombreuses hypothèses. M. Gerard indique que le sens de

la piste est important, notamment entre 23h et minuit, car loin de l'aéroport ce sont les atterrissages qui prédominent en matière de bruit, les avions volant à plus basse altitude. M. Gerard souhaiterait en outre connaître les différentes hypothèses utilisées pour le calcul des courbes d'exposition au bruit. M. Mounier répond que n'étant pas maître du processus PSIA, il ne peut pas prendre la liberté de donner ces informations et propose à M. Gerard de relayer sa demande aux partenaires à la coordination. M. Royer rappelle que le processus de coordination en cours n'est pas un espace public de discussion et que ce processus se déroule actuellement uniquement entre les acteurs de l'administration cantonale et fédérale. M. Beffa rappelle que la CCLNTA aura l'occasion de faire part de son point de vue lors de la phase d'information-participation de la population et suggère aux membres de la commission de préparer leurs questions.

Mme Fischer demande si le nombre de mouvements considéré en 2030 est bien celui issu de l'étude réalisée par le bureau Intraplan. M. Mounier confirme et précise que la seule différence avec les résultats de cette étude est que Genève Aéroport a considéré un plafonnement des mouvements de l'aviation générale plutôt qu'une progression d'ici 2030. Les chiffres 2020 considérés pour le calcul de l'exposition au bruit nocturne en 2020 sont également issus de l'étude Intraplan. M. Gerard confirme que l'analyse historique montre une baisse des mouvements de l'aviation générale. Mme Fischer demande si une progression linéaire du trafic a été considérée jusqu'en 2020. M. Mounier répond par la négative ; les hypothèses de calcul sont dérivées des hypothèses retenues pour le calcul de la courbe PSIA 2030 avec l'objectif d'obtenir une courbe déterminante moins étendue que la courbe originale. M. Rochat demande à bien comprendre le processus qui a amené à ce calcul. M. Mounier rappelle l'objectif du Conseil d'État, qui était d'établir une courbe de bruit déterminante pour le PSIA dont les impacts sur l'aménagement du territoire, l'environnement et les riverains sont atténués.

M. Gerard indique que la commune d'Aire-la-ville se situe actuellement à la limite des trois courbes sur le SITAG, mais qu'avec la courbe 2030 la commune se situe complètement à l'intérieur de la courbe. M. Rochat considère donc qu'en 2030 il y aura une péjoration de la qualité de vie dans les communes riveraines et fait part de son désaccord avec les avantages du positionnement du Canton présentés plus tôt par M. Mounier. M. Royer répond que cette appréciation dépend du référentiel utilisé, soit les courbes d'exposition au bruit de 2000 ou de 2014. M. Gerard exprime le souhait de pouvoir avoir accès aux courbes d'exposition au bruit 2014. M. Mounier répond que ce point pourra être mis à l'ordre du jour d'une prochaine séance de la commission.

M. Thévenaz remarque qu'en raison du plafonnement du nombre de mouvements nocturnes, des limitations sur le nombre de mouvements existants pourraient intervenir et demande comment Genève Aéroport va faire l'arbitrage. M. Deillon explique qu'en 2020 l'aéroport ne bénéficiera pas encore de l'effet escompté en matière d'amélioration des performances acoustiques des avions et que Genève Aéroport ne pourra dès lors pas offrir de nouveaux slots dès 22h. M. Thévenaz constate que les compagnies aériennes possédant des avions modernes et donc moins bruyants vont subir les restrictions globales dues aux mouvements d'avions qui sont plus bruyants. M. Deillon répond que Genève Aéroport devra étudier et prendre des mesures non discriminatoires afin de favoriser les avions aux meilleures performances acoustiques, outre la

redevance bruit en vigueur. Il précise que les slots historiques seront difficiles, voire impossibles à enlever. Une détermination de l'OFAC sera vraisemblablement nécessaire.

M. Mounier précise que, dans tous les cas, l'évolution du bruit sera suivi d'année en année par l'autorité fédérale et cantonale, au regard du bruit admissible.

M. Gerard demande comment il est possible qu'il y ait moins de mouvements nocturnes en 2020 par rapport à aujourd'hui. M. Mounier répond que compte tenu que l'exposition au bruit en 2014 (avec la flotte actuelle) est déjà équivalente à l'exposition au bruit anticipée en 2020 (avec une évolution limitée de la flotte), ce nombre de mouvements a été établi en quelque sorte "par nécessité", afin que l'exposition au bruit 2020 soit moindre que celle anticipée en 2030 (avec une amélioration beaucoup plus significative de la flotte dans l'intervalle). M. Rochat comprend que si en 2020 il y a plus de 9'980 mouvements nocturnes, l'essentiel sera de rester dans les courbes de bruit admissible. M. Royer confirme que le Conseil d'État a décidé d'un plafonnement en matière de bruit et non en matière de mouvements. M. Gerard croit savoir que les Bombardier C-Series devraient remplacer des avions qui se trouvent déjà en classe de bruit 5 (les moins bruyants) et n'est par conséquent pas convaincu d'une diminution significative des nuisances sonores. M. Deillon répond que les *C-Series 100* doivent aussi remplacer certains Airbus et pas uniquement des Jumbolino. M. Gerard demande si les Airbus neo que doit acquérir easyJet seront utilisés en priorité à Genève. M. Thévenaz ne peut pas assurer que ces nouveaux avions seront essentiellement utilisés à Genève car d'autres aéroports ont des contraintes en matière de nuisances sonores.

M. Rochat informe que 30 communes suisses et françaises se sont réunies début 2016 afin de faire des propositions au Canton dans le cadre du PSIA. Il indique qu'un courrier sera prochainement transmis au Conseil d'État.

7. Émissions gazeuses

Présentation

M. Quaglia présente une carte illustrant la qualité de l'air sur le canton de Genève (immissions de NO₂). Cette carte montre que la moitié sud-est de l'aéroport dépasse la valeur limite d'immission à l'instar du centre-ville de Genève. Les sources d'émissions gazeuses à l'aéroport sont, par ordre décroissant, le trafic aérien (cycle LTO), le trafic routier induit, les activités d'assistance en escale et finalement les infrastructures (consommation d'énergie). M. Quaglia présente les différentes mesures mises en œuvre à l'aéroport afin de limiter les émissions gazeuses pour chacune des sources d'émission. M. Quaglia développe le sujet de la redevance sur les émissions gazeuses perçue lors de chaque décollage en fonction de la contribution à la pollution de l'air des aéronefs. Il mentionne notamment les bases légales et l'historique de l'application de cette redevance à l'aéroport de Genève et présente l'évolution des montants perçus au titre de cette redevance depuis le début des années 2000. Un tableau comparant les différents montants perçus sur des aéroports suisses et européens est présenté. M. Quaglia explique que les montants des redevances doivent correspondre à des coûts réels, que ces redevances sont fixées par chaque aéroport en fonction de leurs besoins et que les modifications de redevance doivent être négociées et justifiées auprès des compagnies aériennes. Finalement, il est expliqué que la

priorité des prochaines négociations sur les redevances aéronautiques est de sécuriser le financement de l'extension du programme d'insonorisation des habitations jusqu'aux VLI.

Discussion

M. Roachat demande si les prochaines négociations des redevances aéronautiques n'interviennent pas trop tardivement. M. Deillon répond que ces négociations ont lieu tous les 3 ans et que le calendrier est fixé selon l'ordonnance sur les redevances aéronautiques. M. Gerard s'étonne de la différence du montant des redevances pour les émissions gazeuses entre Genève et Zürich et pense que cette redevance devrait être harmonisée au niveau suisse. M. Deillon rappelle que le montant de la redevance est proportionnel aux coûts spécifiques auxquels doivent faire face les aéroports, ce qui explique les différences. Il ajoute que les compagnies ont tout intérêt à avoir des avions modernes et donc moins polluants puisque cela leur permet de faire des économies en kérosène. Finalement, M. Deillon insiste sur l'importance de pouvoir trouver un accord avec les compagnies aériennes et sur le risque de trop vouloir "charger la barque". Il se réfère notamment à l'échec de négociations menées par l'aéroport de Zürich il y a quelques années, avec pour conséquence une diminution des redevances aéronautiques sur décision du Tribunal fédéral. M. Thévenaz encourage les membres de la commission à lire les Recommandations du Surveillant des prix au Conseil fédéral concernant la révision de l'ordonnance sur les redevances des aéroports publiées en décembre 2015.

M. Chiaradonna demande si Genève Aéroport surveille les émissions et immissions de particules fines (PM10 et PM2.5). M. Quaglia répond que les immissions de PM10 sont surveillées en un point de mesure à l'aéroport mais concernant les émissions des avions, il indique que ces données n'existent pas pour le moment (pas de normes pour les moteurs d'avion). M. Royer précise que les activités aéroportuaires génèrent peu de PM10 en comparaison d'autres sources d'émissions sur le Canton.

8. Divers

Néant.

* * *

La séance est levée à 19h15.

Prochaines séances de la commission

Le 13 juin 2016
Le 12 septembre 2016
Le 14 novembre 2016

Denis TEUSCHER

Secrétaire
[signé le 20 juin 2016]

Annexes

- Composition des sous-commissions au 14 mars 2016
- Comptes 2015 du fonds environnement et actions 2016 (présentation)
- Point de situation PSIA (présentation)
- Émissions gazeuses – Montant de la redevance (présentation)
- Brèves environnementales (présentation)