

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

**Procès-verbal de la 99^{ème} séance du lundi 13 mars 2017
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

Présents : MM. Derek CHRISTIE
Jean-Marc COMTE (présidence de la séance)
Roland FIECHTER
Pascal HOCHSTRASSER
Cédric LAMBERT
Nigel LINDUP
Marc MOUNIER
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Jean-Marc THEVENAZ
Pierre-Alain TSCHUDI
Vassilis VENIZELOS
Jean-Daniel VIRET

Participaient également : Mme Sophie MEISSER, Genève Aéroport
M. Denis TEUSCHER, Genève Aéroport
M. Sébastien LEPRAT, Genève Aéroport

Observatrice du CA : –

Secrétaire : Mme Irini NASTOU NOUASSRIA

Excusés : Mme Fabienne FISCHER, Observatrice du CA
MM. Robert BEFFA, Président
Patrick BAUD LAVIGNE
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Daniel RAPHOZ

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 novembre 2016
2. Approbation du rapport d'activité de la commission pour l'année 2016
3. Comptes 2016 du fonds environnement – pour préavis
4. Présentation du rapport de développement durable 2016
5. Brèves environnementales
6. Divers

Préambule

M. Comte, Vice-président qui assure la présidence de la séance en l'absence du Président, salue la participation de Mme Irini Nastou Nouassria, secrétaire de la commission nouvellement nommée, ainsi que Mme Sophie Meisser, M. Denis Teuscher (pour le point 4 de l'ordre du jour) et M. Sébastien Leprat, responsable des relations extérieures, Genève Aéroport.

Il excuse M. Robert Beffa (Président), ainsi que Mme Fabienne Fischer (Observatrice du CA) et MM. Patrick Baud-Lavigne, Alexandre Böhler, Denis Chiaradonna, Daniel Raphoz.

M. Nigel Lindup, nouveau Président de l'ARAG, participe à la séance pour la première fois en qualité de représentant des riverains de l'aéroport au sein de l'article 25 LAIG. Le président de la séance salue sa participation et l'exhorte à respecter le secret de fonction auquel il est soumis.

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

Le projet de procès-verbal ne suscite pas de remarque. M. Mounier fait part de deux petites demandes de modifications de M. Gérard, communiquées par courrier électronique. Le procès-verbal de la séance du 14 novembre 2016 est approuvé avec les deux modifications demandées par M. Gérard.

2. Approbation du rapport d'activité de la commission pour l'année 2016

Le rapport d'activité de la commission pour l'année 2016 est approuvé sans remarque.

3. Comptes 2016 du fonds environnement – pour préavis

Mme Meisser présente les points saillants des comptes 2016, en particulier :

Insonorisations suisse : Parmi les dossiers ouverts ou traités au cours de l'année 2016 et pour lesquels des expertises techniques ont été réalisées, 36 propriétaires ont finalement renoncé à faire les travaux. Ce chiffre est particulièrement important si on le met en regard du nombre total

de dossiers clos sans travaux depuis le début du programme (36 dossiers clos sans travaux en 2016 sur un total de 201 dossiers clos sans travaux depuis 2003).

Mesurage du bruit (MIABA) : le montant de l'investissement pour le nouveau système a été réduit et lissé sur plusieurs années par rapport au montant prévu initialement dans le budget, suite à l'option prise de choisir un système hébergé chez le fournisseur ; en outre, comme cela ressort des comptes 2016, un montant de CHF 61'000.- a été reçu de la Confédération durant l'année au titre du financement spécial en faveur de projets innovants, en l'occurrence dans le domaine de l'environnement.

Laissez-passer véhicules : il y a eu peu de demandes de participation des partenaires au cours de l'année (seule une demande de ISS) ; compte tenu de cette réalité et des objectifs ambitieux poursuivis (40 % des véhicules et engins électriques en 2020), le moyen d'améliorer l'effet incitatif de cette mesure d'encouragement économique est à l'étude.

M. Thevenaz demande pour quelle raison les propriétaires ont renoncé à l'insonorisation ? Mme Meisser répond que dans bons nombres de cas, les propriétaires ne veulent « rien devoir à l'aéroport ». Dans le cadre du nouveau concept, un mécanisme a été envisagé pour ce cas de figure, au terme duquel c'est l'autorité cantonale qui interviendra auprès des propriétaires réticents pour les contraindre à effectuer l'insonorisation nécessaire de leur habitation.

M. Lambert demande si le désamiantage est le seul coût à la charge du propriétaire. Mme Meisser répond qu'en principe tel est le cas. Un autre cas survient lorsque l'habitation doit être assainie du point de vue thermique, auquel cas un partage des coûts est prévu dans le concept. En l'occurrence, ce n'est pas cette question qui a déterminé les propriétaires à renoncer aux travaux.

M. Rochat s'enquiert de la raison pour laquelle un montant de CHF 3,6 millions de travaux d'insonorisation a été prévu au budget 2017. Il demande si c'est l'intervention du canton qui forcera les propriétaires récalcitrants à faire les travaux qui fera la différence ? Mme Meisser répond que c'est un budget optimiste par nécessité, Genève Aéroport devant impérativement augmenter la cadence des insonorisations dans le cadre du nouveau concept. Cela étant, le nouveau concept n'est pas encore approuvé à ce stade et l'on se trouve dans une période intermédiaire de mise en œuvre du concept existant en attendant l'approbation du nouveau.

M. Tschudi demande s'il est correct qu'une servitude en faveur de l'aéroport est prévue dans les actes signés par les propriétaires. Mme Meisser répond que tel est le cas, afin de donner un effet réel aux engagements réciproques aux termes desquels les propriétaires s'engagent à ne pas demander remboursement si la charge de bruit venait à varier et Genève Aéroport s'engage à ne pas demander le remboursement des montants payés si la charge de bruit venait à baisser. Il est précisé que le coefficient d'atténuation acoustique dont bénéficient les propriétaires est constant quel que soit l'éloignement de l'habitation l'aéroport.

M. Royer demande à quels projets est affecté le poste au budget 2017 doté d'un montant de CHF 150.000.- pour des projets Bruit ? Mme Meisser répond qu'il s'agit d'un montant prévu notamment pour une étude envisagée d'un système de détection automatique de l'utilisation avec puissance des inverseurs de poussée (reverses).

M. Viret demande, à propos du budget 2017, comment s'explique l'augmentation du montant prévu pour les certifications environnementales de CHF 10'000.- à 210'000.- ? Mme Meisser répond que pour l'année 2016, le montant prévu n'a pas été dépensé car la certification a été obtenue une année auparavant pour une période de 3 ans (2016-2018). S'agissant du montant supplémentaire de CHF 200'000.- prévu dans le budget 2017, celui-ci servira au financement de la certification au niveau supérieur ACA 3+ pour la compensation des émissions de carbone restantes malgré les mesures de limitation de ces émissions. Le choix du mécanisme de compensation se fera au terme d'un appel d'offre (compte tenu des montants) dans le cadre duquel Genève Aéroport fixera les critères sur la qualité et la nature des certificats. M. Thévenaz demande s'il s'agit d'un engagement volontaire ? Mme Meisser répond qu'il s'agit effectivement d'un engagement volontaire de Genève Aéroport qui entend participer à un engagement global des aéroports dans le cadre du conseil international des aéroports (Airport Council International, ACI).

M. Lambert demande comment cela se fait-il que le programme d'insonorisation prend fin en France, tandis qu'il se poursuit en Suisse ? M. Mounier répond que sur le territoire suisse, le programme s'étend sur plusieurs communes, tandis qu'en France voisine le dispositif spécifique concernait la seule commune de Ferney-Voltaire. Par ailleurs, la collaboration étroite avec les services techniques de la commune de Ferney-Voltaire et Monsieur le Maire a contribué au bon avancement du dispositif.

PREAVIS

Les comptes 2016 du fonds environnement sont préavisés positivement par 13 voix favorables et une abstention.

4. Présentation du rapport de développement durable 2016

M. Denis Teuscher présente les grandes lignes du deuxième rapport de développement durable publié par Genève Aéroport à la fin de l'année dernière. Il précise que la communication officielle est prévue au début du mois de juin à l'occasion de la semaine du développement durable. Ce rapport reflète la volonté de transparence de Genève Aéroport et le souci de donner une image équilibrée de la situation, témoigner de l'identité responsable de Genève Aéroport et valoriser les actions entreprises.

Les impacts sur l'environnement et la population riveraine sont mis en perspective avec les impacts économiques et sociétaux. Le rapport présente les moyens mis en œuvre par Genève Aéroport pour mener sa mission de manière responsable. Les objectifs stratégiques de Genève Aéroport n'ayant pas encore été formalisés en 2016, ceux-ci ne sont pas formellement intégrés dans le rapport, ce dernier étant cependant en ligne avec ces objectifs.

Les objectifs du rapport sont présentés ainsi que les indicateurs de performances de l'aéroport. Chacun des six chapitres est dédié à un groupe de parties prenantes, avec un index qui permet de se référer à des parties spécifiques du document d'intérêt particulier pour le lecteur tant le mode de préparation du rapport que la suite qui y sera donnée (possibilité pour les lecteurs de faire des commentaires) reflètent la volonté de favoriser le dialogue.

À l'aide de quelques extraits tirés du document, M. Teuscher illustre par des exemples concrets l'esprit qui a animé la rédaction de ce document. Il précise que les indicateurs ont fait l'objet d'une vérification externe. En outre, le contenu du rapport a fait l'objet d'une analyse pour mesurer les écarts avec le référentiel GRI G4, qui est le standard le plus utilisé pour l'établissement de ce genre de document.

Les membres de la commission sont invités à exprimer leur avis en recourant au formulaire qui se trouve à l'adresse suivante : <https://fr.surveymonkey.com/r/rdd17>.

Le président invite les membres de la sous-commission « SME » qui se sont réunis à trois reprises pour la préparation de ce rapport à s'exprimer. M. Tschudi dit que les travaux ont été intéressants et nourris. Il comprend que le rapport met en avant les mesures mises en place. Cela étant, il observe que le rapport ne fait pas forcément état de ce qui n'a pas été fait et reste à faire, notamment les préoccupations des communes relatives à l'accessibilité de la plate-forme. Le rapport ne présente pas les choix politiques et de société qui déterminent le développement de l'aéroport. M. Schneider répond qu'il est effectivement possible de parler des défis, même ceux qui sortent du domaine de maîtrise de l'exploitant de la plate-forme. M. Mounier mentionne également les demandes et plaintes auxquelles Genève Aéroport apporte des réponses circonstanciées.

M. Lindup dit qu'il est bien de soigner son image mais qu'il faut que cette image soit correcte et qu'à cet égard il aimerait quelques clarifications. *Ad page 67*, il demande si les rencontres avec les autorités locales, les associations de riverains et les riverains mentionnés reflètent exclusivement les échanges intervenus au sein de la commission consultative des nuisances ? M. Mounier répond que le dialogue est entretenu également dans d'autres cadres (rencontres régulières avec les autorités communales et le comité directeur de l'ATCR par exemple, rencontres plus ponctuelles avec Noé 21, la coalition CARPE, etc.). Avec l'arrivée de M. Schneider et l'engagement de nouvelles forces (i.e. M. Sébastien LEPRAT présent qui assiste à la séance) les échanges se multiplient. M. Schneider précise qu'il accorde une grande importance au dialogue, en se référant notamment à une rencontre organisée au début de l'année avec toutes les communes concernées. Il indique qu'il participera prochainement à l'assemblée générale de l'ATE Genève. De la sorte, le nombre de séances, présentations et rencontres avec les riverains mentionnés dans le rapport est plutôt en deçà de la réalité. M. Schneider a précisé que la qualité des échanges est également importante.

Ad page 68, M. Lindup demande si le devoir pour les compagnies aériennes de planifier avec grande retenue les vols après 22 heures s'étend également aux atterrissages et concerne aussi l'aviation générale ? M. Mounier indique que cette obligation concerne aussi bien les décollages que les atterrissages. S'agissant de l'aviation de ligne et charter, les compagnies doivent faire preuve de retenue dans la planification des vols. S'agissant de l'aviation générale, les mouvements n'étant pas planifiés en série, les exploitants doivent faire preuve de circonspection au moment de l'établissement du plan de vol. L'aéroport entretient un dialogue aussi bien avec les compagnies de ligne ainsi qu'avec les exploitants de l'aviation générale sur ce sujet, étant précisé que les enjeux sont différents et la pesée des intérêts distincte dans chacun de ces deux cas de figure.

Ad page 67, M. Lindup demande si la représentation du nombre d'habitants exposés au bruit est faite à population constante ? Tel n'est pas le cas, le nombre d'habitants exposés au bruit du trafic aérien reflète l'évolution des courbes de bruit, aussi bien que l'évolution de la population.

Ad page 71, M. Lindup observe à propos du nouveau système de mesure du bruit des avions que pour la représentation des mouvements nocturnes, les deux heures de la nuit au sens de l'OPB ont été regroupées. Il demande à pouvoir disposer des données par période OPB. M. Mounier indique que cette question a fait l'objet de discussions et que le parti pris a été de présenter une information simplifiée à l'intention du grand public (exercice de vulgarisation). Cela étant, il prend note du désir de l'ARAG de disposer de données plus spécifiques à l'intention d'un public averti. La discussion sur le nouveau système est reprise dans les divers.

5. Brèves environnementales

Réorganisation

Mme Meisser présente la réorganisation des unités de Genève Aéroport voulue par M. Schneider afin de soutenir la mise en œuvre des objectifs stratégiques. La nouvelle réorganisation reflète une volonté de développement durable transversale, au même titre que l'esprit d'innovation. La volonté de prendre pleinement compte de toutes les composantes du développement durable est reflétée dans deux des cinq objectifs stratégiques. Cette nouvelle organisation explique la participation de nouvelles personnes aux séances de la CCLNTA.

Biofuel

Mme Meisser présente un projet ambitieux consistant à approvisionner tous les avions faisant le plein à Genève avec du kérosène contenant 1 % de biofuel. Genève Aéroport spécifie que ce carburant alternatif devra être d'origine durable, en fixant comme exigence que la production de ce carburant ne rentre pas en concurrence avec la nourriture, ni la biodiversité et respecte les exigences sociales élevées au niveau de sa production. Son origine doit être sur le continent européen et son acheminement par route limité au maximum. Techniquement, le biofuel ajouté au kérosène sera certifié au même titre que le kérosène ordinaire (Jet A1).

M. Rochat demande comment l'aéroport entend procéder, s'il entend contracter avec des fournisseurs au terme d'un appel d'offre ? Mme Meisser précise que l'aéroport ne deviendra pas un fournisseur de kérosène, qui reste une activité tout à fait spécifique pour laquelle Genève Aéroport n'a pas de compétences. Il s'agit pour l'aéroport de convaincre un ou plusieurs fournisseurs (pétroliers) de fournir ce produit et, dans un premier temps, assumer pour sa part le différentiel de prix. Il s'agit pour une grande part d'un travail de coordination et d'élaboration d'un business model, pour la période de lancement et ainsi qu'à terme de manière pérenne. Il s'agit d'assurer le financement durant la période de lancement avec la participation de la Confédération (financement spécial avec le produit de l'impôt sur les huiles minérales) et de Genève Aéroport. Les montants sont conséquents. Ceux-ci ne sont pas imputés sur le fonds environnement.

M. Rochat demande ce qu'il adviendra si les pétroliers ne sont pas prêts à jouer le jeu ? Mme Meisser répond que convaincre tous les partenaires est précisément l'un des enjeux du projet, qui est un projet ambitieux dont l'aboutissement n'est pas garanti. M. Schneider précise

que l'idée est que le système mis en place dans sa phase initiale ne coûte rien aux compagnies aériennes, un autre défi consistant à augmenter progressivement la part de biofuel et imaginer un modèle d'affaire pérenne dans le temps.

M. Thevenaz explique que les compagnies aériennes ne sont jamais obligées de prendre du carburant sur un aéroport, mais peuvent faire le plein ailleurs (sauf les long-courriers), de sorte qu'effectivement le système doit être incitatif pour fonctionner. À moyen terme, les compagnies aériennes pourraient être intéressées dans le cadre de la limitation des émissions de CO₂ instaurée par la convention CORSIA, indique M. Schneider.

M. Christie dit que l'adjonction de biofuel ne doit pas augmenter la pollution de l'air au niveau local, par des émissions supplémentaires de NO_x ou un changement défavorable du régime de moteur induit par cette adjonction. Par ailleurs, si le projet se concrétise, il demande si celui-ci pourrait être développé vers un système de réseau européen ? Mme Meisser précise que la certification du produit envisagé (en juin 2017) est un long processus, mais qu'une fois acquise, la certification garantit son utilisation pour les réacteurs. Actuellement, la proportion maximum envisageable est de 10 %, sachant que des tests sont effectués avec une proportion accrue (grande marge de sécurité). Au niveau des émissions de NO_x, les producteurs indiquent qu'il n'y aura pas ou peu de gain (ni détérioration, ni gain). Il y aura des gains au niveau des émissions de SO₂ et des particules fines, ainsi que du CO₂. Quant au développement d'un réseau au niveau européen, Mme Meisser indique que pour l'instant ce projet se concentre sur une première phase pilote à Genève. M. Schneider confirme que la volonté est pour l'instant de démontrer la faisabilité d'une telle filière. À terme, le modèle sera peut-être répliqué, ce qui serait évidemment souhaitable. En l'état, toutefois, les quelques autres initiatives similaires, notamment à Oslo, ont été conçues différemment, en l'occurrence avec certains partenaires choisis pour une phase test.

M. Thévenaz explique que les produits doivent être certifiés par l'EASA en Europe et la FAA aux États-Unis. Les marges de sécurité retenues sont effectivement grandes. Du point de vue des compagnies aériennes, il sera important d'obtenir de la part des motoristes des garanties non seulement sur la sécurité du produit, mais aussi la durée de vie des moteurs.

Bus électriques

Mme Meisser présente l'habillage des bus électriques qui circulent maintenant sur le tarmac, ainsi qu'un reportage qui peut être revu à l'adresse suivante¹ : <https://drive.google.com/file/d/0B--UWGZrHwE-YmUydFY5MWNMT2M/view?usp=sharing>.

M. Viret demande si la batterie fournit également le chauffage du véhicule l'hiver ? Mme Meisser répond que toutes les fonctionnalités du bus sont alimentées par le moteur électrique et que cela, effectivement, doit être pris en compte dans la détermination de l'autonomie du bus en service sur le tarmac. M. Schneider ajoute que la possibilité d'équiper certains véhicules (notamment les

¹ Reportage pour consultation uniquement ; toute forme de diffusion ou de partage est interdite sans autorisation au préalable de Genève Aéroport, à adresser à communication@gva.ch.

véhicules « Follow-me ») avec un système complémentaire à l'hydrogène pour en accroître l'autonomie est à l'étude.

Travaux de la sous-commission « Trajectoires »

Lors d'une séance le 1^{er} mars dernier, la sous-commission « Trajectoires » s'est entretenue du suivi du dossier des contre-sens après 22 heures, pour constater que l'objectif poursuivi de réduire significativement les contre-sens après 22 heures reste atteint. La sous-commission a également discuté des quelques cas particuliers observés durant la période. La phase test se poursuit jusqu'à la fin de la saison d'été à venir, avec l'objectif d'en tirer des conclusions à terme.

Par ailleurs, les membres de la sous-commission ont eu une discussion préalable sur les procédures KONIL, au cours de laquelle Genève Aéroport a présenté les paramètres qui influencent la trajectoire pour chaque avion, spécifiquement durant la phase de virage. Les possibilités d'actions ont été évoquées afin de réduire la dispersion durant le virage. Cela impliquerait une modification de la procédure actuellement publiée, nécessitant des études approfondies. Dans l'éventualité d'une telle étude, une détermination préalable concertée des riverains concernés est nécessaire, afin de déterminer quelles seraient les modifications éventuelles souhaitées par les riverains dans leur ensemble.

6. Divers

Nouveau système de mesure du bruit des avions

M. Lindup est invité à revenir sur la question qu'il a adressée en vue de la séance (cf. son intervention au point 4 de l'ordre du jour). M. Lindup précise sa demande qui consiste à disposer des données pour l'année 2016 sous forme de tables, à l'instar du bulletin spécialiste publié précédemment. Il souhaite disposer de ces données détaillées en parallèle aux informations publiées sur le site. M. Mounier indique que l'idée développée au sein du groupe de travail est de disposer dorénavant d'une interface pour le grand public, en lieu et place d'un bulletin spécialiste adressé (en parallèle) à un cercle déterminé de personnes. La priorité est de publier des informations utiles et compréhensibles pour le grand public. Cela étant, la question pourra être étudiée de développer une forme de rapport plus détaillée pour les utilisateurs plus pointus du site. M. Royer propose que le groupe de travail « MIABA » se réunisse pour discuter de la question et revenir à la commission avec une proposition.

Statistique du trafic hélicoptères

Dans la statistique de l'évolution des mouvements pour l'année 2016, M. Lambert constate une augmentation marquée des mouvements hélicoptères étrangers. Il demande à quoi pourrait être due cette augmentation de 2 à 54 mouvements. M. Mounier indique que cette évolution est liée a priori aux conférences et réunions internationales qui se sont tenues à Genève l'année dernière. M. Hochstrasser mentionne que deux hélicoptères des forces aériennes d'un état étranger ont fait mouvement depuis Genève durant l'année écoulée pour le transport de VIP.

M. Christie indique que, sans disposer de chiffres, il lui paraît qu'il y a une augmentation des vols au-dessus de la ville. Mme Meisser indique qu'il y a eu une campagne d'acquisition de données

par télédétection au laser (LIDAR) pour le Canton (service de la mensuration officielle) impliquant des vols à basse altitude, avec des avions type Beachcraft.

La séance est levée à 18h50.

Prochaines séances de la commission

- 12 juin 2017
- 11 septembre 2017
- 13 novembre 2017

* * *

Le secrétariat de la commission

Annexes

- *Présentation du rapport développement durable 2016*
- *Brèves environnementales*