

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

**Procès-verbal de la 100^{ème} séance du lundi 12 juin 2017
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h**

Présents : MM. Patrick BAUD LAVIGNE
Robert BEFFA, Président
Alexandre BÖHLER
Denis CHIARADONNA
Derek CHRISTIE
Jean-Marc COMTE
Roland FIECHTER
Pascal HOCHSTRASSER
Cédric LAMBERT
Nigel LINDUP
Marc MOUNIER
Daniel RAPHOZ
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Jean-Marc THEVENAZ
Pierre-Alain TSCHUDI
Jean-Daniel VIRET

Participait également : Mme Sophie MEISSER, Genève Aéroport

Observatrice du CA : *Excusée*

Secrétaire : Mme Irini NASTOU NOUASSRIA

Excusés : Mme Fabienne FISCHER, Observatrice du CA
M. Vassilis VENIZELOS

ORDRE DU JOUR

À la demande de M. Lindup, l'ordre du jour initial est modifié en distinguant au point 2 l'avis de la commission sur le retour d'Air Mauritius et en point 3 les autres questions soulevées par l'ARAG.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 13 mars 2017
2. Avis de la commission sur le retour d'Air Mauritius
3. Questions soulevées par l'ARAG
4. Création d'une sous-commission « CO2 »
5. Brèves environnementales
6. Divers

Préambule

Le Président excuse Mme Fischer ainsi que M. Venizelos.

Le Président observe que c'est la 100^{ème} séance de la commission consultative des nuisances, lui-même ayant participé aux premières séances de la commission en 1994. Il saisit l'opportunité de faire un petit historique des travaux de la commission, en présentant notamment l'évolution des travaux d'insonorisation des habitations, l'évolution du système de mesure du bruit des avions et les différentes formes du bulletin d'information y relatif. Il indique ensuite quelques perspectives futures, avec notamment l'évolution de la performance acoustique des avions, une réalisation de l'aéroport du Schiphol pour atténuer le bruit de l'activité aéroportuaire au sol et mentionne le nouveau concept d'insonorisation soumis pour décision à l'autorité fédérale, ainsi que l'arrivée à Genève d'avions type CSeries. Présentation en annexe (annexe 1).

M. Rochat demande quelle est l'évolution technologique qui permette aux avions CSeries de faire moins de bruit. M. Thevenaz explique que le bruit des réacteurs est causé par le différentiel de la vitesse de l'air à la sortie de la tuyère (800 à 900 km/h) avec l'air ambiant. Les moteurs les plus modernes ont un taux de dilution de l'air à la sortie du réacteur supérieur, avec une masse d'air qui passe à côté de la turbine et atténue de ce fait le différentiel de vitesse avec l'air ambiant et, de ce fait, le bruit engendré.

M. Tschudi demande la référence à l'étude réalisée pour le compte de l'ACNUSA mentionnée par le Président dans sa présentation, qui est la suivante : *Étude des effets du bâti sur l'exposition sonore en milieu aéroportuaire*, Soldata Acoustic, Paris, 2013¹.

¹ http://www.acnusa.fr/web/uploads/media/default/0001/01/866_etude-bati-1.pdf

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 13 mars 2017

Le projet de procès-verbal de la séance du 13 mars 2017, soumis en annexe à la convocation, qui intègre deux petites modifications demandées par M. Lindup, est approuvé sans commentaire.

2. Avis de la commission sur le retour de Air Mauritius

À la demande de M. Lindup, M. Schneider explique que le vol de cette compagnie sur l'île Maurice est prévu à l'horaire une fois par semaine l'hiver prochain à 21h05. Contrairement au vol opéré par le passé, le départ est planifié à l'horaire plus tôt et il ne s'agit plus d'un vol triangulaire Genève-île Maurice-Frankfurt-Genève ; il est au départ de Genève. S'agissant du type d'avion, la compagnie entend exploiter la ligne avec un avion type Airbus A340. Genève Aéroport a demandé à la compagnie d'opérer le vol dans le futur avec un avion plus moderne pour pérenniser la liaison. L'île Maurice présente un intérêt touristique et se profile comme un centre bancaire en Afrique.

Le président observe que la pierre d'achoppement pour ce vol ce sont les éventuels retards jusque dans la période nocturne après 22 heures. Dans cette perspective, l'horaire avancé près d'une heure avant le début de la période nocturne est une bonne chose, en prêtant attention à ce que les éventuels retards ne débordent pas sur la tranche nocturne.

M. Viret demande si l'aéroport a des assurances par rapport à un changement du type d'avion. M. Schneider répond que la compagnie a été expressément sensibilisée à cette question, en précisant qu'en l'état le créneau horaire attribué, avant 22 heures, n'est pas soumis à une restriction sur le type d'avion.

M. Rochat comprend que des négociations sont en cours sur le montant de la redevance bruit, au 1^{er} janvier de l'année prochaine, mais demande concrètement à combien se monte le montant de cette redevance au 18 novembre 2017 (date du premier vol planifié), si l'avion part conformément à l'horaire. Le montant de cette redevance pour un avion en classe de bruit 2, est de CHF 400.-².

M. Lindup observe que pour un décollage avant 22 heures, il n'y a pas de redevance additionnelle, tandis que le bruit occasionné par un Airbus A340-200 au décollage est très conséquent. Il considère que le montant de la redevance bruit, même augmenté de 120 % au 1^{er} janvier 2018, n'est pas dissuasif. Il demande si d'autres conditions ont été imposées à la compagnie ? M. Schneider répond que les discussions ont porté sur le respect de l'horaire et la mise en service à terme d'un avion aux performances acoustiques meilleures que l'Airbus A340. Air Mauritius a obtenu un créneau qui n'est pas soumis à une condition sur le type d'avion et l'aéroport ne dispose pas des moyens (discriminatoires) de dire qu'il préfère un vol plutôt qu'un autre vers telle ou telle destination. M. Viret observe qu'un avion bruyant « consomme » une proportion du quota bruit au détriment d'autres vols opérés, avec des avions moins bruyants. M. Schneider répond que pour tous les vols avant 22 heures, la situation est moins critique, mais qu'au bout du compte l'observation est pertinente. À ce jour, l'intérêt de développer ainsi la desserte l'emporte sur les

² Le montant des redevances bruit est publié sur le site internet de Genève Aéroport à l'adresse suivante : gva.ch > Business & partenaires > Prestations aéronautiques > Tarifs et redevances (surtaxe bruit en page 10).

raisons qui amèneraient à restreindre la disponibilité des créneaux horaires à certains types d'avions durant la période diurne OPB.

M. Beffa observe que l'Airbus A340 n'est pas le seul type d'avion en classe de bruit 2 à opérer à Genève durant la période diurne. Les gros porteurs avec lesquels sont opérés les vols long-courriers sont en classe 2, sauf les avions de toute nouvelle génération qui commencent à être opérés, type Boeing 787 et Airbus 350. Il y a eu 5'961 mouvements (atterrissages/décollages) d'appareils en classe de bruit 2 en 2016. L'analyse devrait être étendue à l'ensemble des avions en classe 2 pour une discussion qui ne saurait rester focalisée sur un vol d'une compagnie en particulier.

M. Lindup maintient que le retour de ce vol de la compagnie Air Mauritius Genève nécessite un avis de la commission. M. Thévenaz estime nécessaire de préciser sur quoi porterait l'avis de la commission : la destination du vol, la compagnie, l'horaire et/ou le type d'avion ? Il observe que restreindre que les avions de classe de bruit 2, c'est impacter le développement des long-courriers à Genève. M. Rochat indique que la gestion du bruit sur la plate-forme est également un impératif et qu'un vol supplémentaire avec un avion en classe de bruit 2 suscite des interrogations en termes de gestion du bruit et de protection des riverains, qu'il s'agit de thématiser. Il s'ensuit une discussion sur les termes précis sur lesquels la commission est invitée à exprimer son avis, précisé ci-dessous.

Avis de la commission

La commission (majorité de 11 voix contre 4 voix et 3 abstentions) prend acte du retour d'un vol opéré avec un avion en classe de bruit 2, une fois par semaine au départ de Genève dès le 18 novembre 2017 et manifeste à cet égard sa préoccupation et les problèmes que pose ce vol avec un avion en classe de bruit 2, en termes de gestion du bruit.

3. Autres questions soulevées par l'ARAG

M. Mounier fait état et distribue copie d'une dizaine de questions de M. Gérard du 17 avril dernier, qui peuvent être regroupées en 4 ou 5 thèmes. Ces thèmes étant des sujets de discussion de la commission ou des sous-commissions, il propose de les aborder successivement dans ce cadre.

M. Lindup avait l'intention de faire un résumé du message de M. Gérard (en anglais) et de suggérer de les aborder au sein de la commission dans une perspective plus générale. Par conséquent, il se rallie à la proposition de M. Mounier.

<i>Question</i> <i>[réf. page courrier M. GERARD]</i>	<i>Thématique</i>	<i>Traitement</i> <i>(Commission plénière</i> <i>ou sous-commissions)</i>
Vol TNT du 20 mars dernier (p.1)	Vols du soir/redevance bruit	Commission plénière
Vols European Air Transport (p.2)	Vols du matin/redevance bruit	Commission plénière
Arrivée vol de Porto après 22 heures (p.2)	Contre-sens en fin de soirée	SC Trajectoires

Opération avion type Cessna durant période nocturne (p.2)	Mouvements nocturnes	Commission plénière
Vols long-courriers du soir (p.3)	Mouvements nocturnes	Commission plénière
Trafic dimanche 9 avril 2017 (p.4)	Évolution du trafic	Commission plénière
Dispersion des trajectoires (p.4)	Trajectoires	SC Trajectoires
Survol pointe de Nernier (p.5)	Trajectoires	SC Trajectoires
Procédure KONIL (p.6)	Trajectoires	SC Trajectoire
Vols Swiss et easyJet du matin (p.6)	Contre-sens le matin	SC Trajectoires

4. Création d'une sous-commission « CO2 »

M. Mounier fait état de la volonté du canton de discuter avec l'aéroport des objectifs en termes d'émission de CO2 dans le cadre du volet 2 du Plan climat cantonal. Le canton propose que la discussion se tienne au sein de la commission consultative des nuisances avec la participation du service cantonal du développement durable représentée par son chef, M. Rémy Zinder. La constitution d'une sous-commission « CO2 » est proposée dans cette perspective. Les membres de la commission intéressés à participer aux travaux de cette sous-commission sont invités à se manifester. La sous-commission rapportera à la commission plénière. M. Mounier propose que M. Zinder participe aux travaux en qualité d'expert conformément à l'article 29 LAIG et assure la présidence de la sous-commission. Il précise que M. Philippe Quaglia du service environnement et développement durable en charge de cette thématique participera également aux travaux.

M. Baud-Lavigne n'a aucune objection à ce que M. Zinder participe aux travaux en qualité d'expert, mais il ne saurait assumer la présidence d'une sous-commission qui dépend d'une commission dont il n'est pas membre. Il suggère pragmatiquement que la sous-commission se réunisse une première fois et désigne un président en son sein.

M. Christie demande si le mandat de la sous-commission ne devrait pas être étendu aussi aux émissions de gaz polluants ? M. Royer indique que les polluants qui relèvent de l'OPair pour lesquels il existe des valeurs limites sont traités différemment au niveau notamment de leur base légale, de leur suivi et de leur comptabilisation. Ces questions ont été traitées jusqu'à ce jour au sein de la commission plénière et il lui paraît approprié qu'il continue à en être ainsi dans le futur.

Les personnes qui s'annoncent pour participer aux travaux de la sous-commission sont MM. Royer, Christie et Chiaradonna, ainsi que M. Rochat, ce dernier déclarant se retirer de la sous-commission Trajectoires.

5. Brèves environnementales

Mme Meisser donne des informations relatives à la semaine européenne du développement durable, au nouveau concept de mesures d'isolation acoustique des habitations riveraines, au

plan de mesures des véhicules et engins sur le tarmac et à un projet d'écologie industriel portant sur l'optimisation des flux de livraisons des boissons à l'aéroport.

La présentation de Mme Meisser figure en annexe (annexe 2).

Semaine européenne du développement durable

Genève Aéroport a participé pour la première fois à la semaine européenne du développement durable qui s'est déroulée du 30 mai au 5 juin 2017. Des activités ont été proposées dans l'aérogare aux passagers aériens et tout au long de la semaine sur les réseaux sociaux. Ces actions s'inscrivent dans le cadre des objectifs de développement durable de l'ONU. Une vidéo sur le tri des déchets en réalité virtuelle est disponible sur le lien suivant : <https://drive.google.com/file/d/0B--UWGZrHwE-V1pFQW95clR0WTg/view?usp=sharing>.

Nouveau concept de mesures d'isolation acoustique des habitations riveraines

Mme Meisser indique que depuis la présentation et la discussion du concept à la CCLNTA du 13 juin 2016, l'enquête technique s'est achevée après plusieurs mois d'échanges entre l'OFAC, l'OFEV et le canton. Une décision est attendue maintenant pour le début de l'automne. Ces discussions ont donné lieu à quelques ajustements du concept, notamment sur la date d'éligibilité pour les zones en dehors des zones NNI de l'époque, l'exigence pour la performance de l'enveloppe qui a été alignée sur la pratique à Zurich et le suivi des cas dans lesquels le propriétaire ne souhaite pas signer la convention et bénéficier de l'insonorisation. Le concept prévoit maintenant que Genève Aéroport participe à concurrence de CHF 50.-/m² à l'isolation acoustique des toitures lorsque cela est nécessaire dans certaines circonstances.

Mise à jour du plan de mesures des véhicules et engins sur le tarmac

Mme Meisser rappelle succinctement les mesures en place qui visent l'amélioration du parc des véhicules et engins circulant sur le tarmac. Aujourd'hui, la part des véhicules électriques ou hybrides est de 23 % et l'ambition est de porter celle-ci à 40 % en 2020. Les nouvelles règles ont fait l'objet d'une coordination interne et elles sont actuellement soumises aux partenaires externes concernés pour recueillir leurs observations. Ensuite de quoi, ces nouvelles règles seront à valider par la direction générale.

Optimisation des flux de livraisons des boissons (projet d'écologie industrielle)

Mme Meisser présente le projet en cours d'optimisation des flux de livraisons des boissons visant à optimiser ces flux de sorte à diminuer globalement les allers-retours entre les différents producteurs et les différents concessionnaires sur le site.

M. Christie se demande si le regroupement d'importantes quantités de liquides ne va pas induire un risque accru et suggère de prendre contact de manière anticipée avec les services de sécurité compétents. Mme Meisser répond que la limitation des prestataires et des trajets sur le site engendrera plutôt une amélioration du point de vue de la sécurité.

Point de situation sur le processus PSIA

En complément des brèves environnementales, M. Mounier donne un bref aperçu de l'état de la situation du processus PSIA. Actuellement, des discussions entre la Confédération et le canton se poursuivent en vue de trouver un accord sur l'étendue des courbes de bruit déterminantes. Une fois cet accord trouvé, le projet de fiche PSIA pourrait être finalisé et le processus d'adoption de la fiche proprement dite pourra débuter, avec tout d'abord la consultation des offices fédéraux, puis une consultation des cantons (GE et VD) et de la France voisine, ainsi qu'une information-participation de la population. A la question de savoir quand aura lieu l'information-participation de la population, M. Schneider indique qu'une fois un accord trouvé entre la Confédération et le canton sur les courbes de bruit, des précisions pourront être données sur le calendrier et l'organisation de la consultation.

Sous-commission bruit

M. Lindup propose de pérenniser le groupe de travail « MIABA » en une sous-commission (permanente) « bruit », afin de traiter cette thématique qui préoccupe les riverains, au-delà du changement de système de mesure du bruit.

M. Royer indique que cette thématique intéresse l'ensemble des membres et que les discussions à ce propos ont leur place en séance plénière. M. Raphoz exprime sa préoccupation de voir les thématiques « saucissonnées » en autant de sous-commissions. M. Beffa observe que le groupe de travail MIABA a sa raison d'être par rapport à des questions d'ordre technique et autres liées à l'installation du nouveau système. Si de nouvelles questions du même ordre devaient apparaître, peut-être que cela se justifierait-il de créer un groupe de travail ad hoc. À défaut, il se justifie de garder lesdits sujets en séance plénière.

Questions liées à la qualité de l'air au niveau local et régional

M. Christie demande dans quel forum sont discutées les questions liées à la qualité de l'air au niveau local et régional (par opposition à la question des émissions de CO2 au niveau global) ?

M. Mounier indique que cette thématique a été discutée plusieurs fois au sein de la commission plénière et peut-être agendée à l'avenir. M. Royer précise que la commission traite des questions en lien avec la pollution de l'air liées à l'activité aéroportuaire ; les questions liées à la pollution de l'air à Genève sont traitées dans un autre comité de pilotage au niveau cantonal, étant rappelé que le réseau de mesure de la qualité de l'air de l'aéroport est intégré au réseau de mesure de la qualité de l'air cantonal et même régional. Des mesures mises en œuvre par l'aéroport sont coordonnées avec le canton et figurent dans le plan OPair du canton.

Courbes de bruit 2016

M. Lindup se réfère à un courrier de réponse de Genève Aéroport à une résidente de Thonon dans lequel figure une valeur pour l'indice de bruit Lden 2016. Il demande quelle est la source de cette donnée.

M. Mounier répond que ces valeurs (Lden) sont calculées par l'EMPA en complément des valeurs Leq selon la législation suisse. Genève Aéroport a reçu les courbes de bruit calculées pour l'année 2016 et que ce point sera mis à l'ordre du jour de la prochaine séance de la commission.

La séance est levée à 19h00.

Prochaines séances de la commission

- 11 septembre 2017
- 13 novembre 2017

Le secrétariat de la commission

Annexes

1. *Présentation de M. Beffa en préambule*
2. *Brèves environnementales (point 5 de l'ordre du jour)*