

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

**Procès-verbal de la 93^{ème} séance du lundi 7 septembre 2015
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

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

Participaient également : Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)
M. Pauli IMMONEN (Genève Aéroport)

Observateur du CA : Mme Fabienne FISCHER

Secrétaire : M. Denis TEUSCHER

Excusés : MM. Philippe POGET
Daniel RAPHOZ
Ermanno SCHENA

ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 1^{er} juin 2015
2. Brèves environnementales
3. SC Trajectoires – changement de la piste en service dès 22h00
4. Plan de mobilité – point de situation sur les actions en cours
5. Divers

Préambule

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

Premièrement, M. Beffa indique que conformément au souhait exprimé par la commission lors de la séance du 1^{er} juin 2015, un courrier exprimant les préoccupations de la CCLNTA au sujet des nuisances liées au développement futur du trafic aérien à Genève a été envoyé à l'OFAC et au Canton le 19 août 2015. Dans sa réponse du 31 août, l'OFAC indique que la CCLNTA aura la possibilité de remettre une prise de position avec ses objections et propositions lors du dépôt public de la fiche PSIA courant 2016. M. Beffa encourage les membres de la CCLNTA à réfléchir à la proposition qui peut être faite dans ce cadre et fait circuler le courrier de l'OFAC parmi les membres. Ce courrier est communiqué ultérieurement aux membres de la CCLNTA.

Deuxièmement, M. Beffa explique qu'il a été auditionné par la Commission de l'économie du Grand Conseil au sujet du chapitre IV de la LAIG, notamment sur le fait d'y spécifier le thème du CO₂ ainsi que sur la destination du rapport d'activité de la commission adressé au conseil d'administration (PL 11567 du 17.11.14). Selon M. Beffa, le titre de la commission est déjà suffisamment clair étant donné que le CO₂ peut être considéré comme une nuisance du trafic aérien et cette mention spécifique lui paraît superflue. Concernant le rapport d'activité, M. Beffa se réfère à la LIPAD qui rend de toute manière ce rapport accessible public.

Finalement, concernant les votes qui sont effectués au sein de la commission, M. Beffa exprime le souhait qu'ils soient annoncés au moins 3 semaines à l'avance afin de permettre à tous les membres d'avoir le même niveau d'information au moment de la votation.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 1^{er} juin 2015

En page 3 du PV, M. Gerard souhaite préciser que son propos est que lorsque la météo est mauvaise "les vols peuvent être annulés ou retardés" et non pas "sont plus souvent annulés que retardés". En page 4, M. Venizelos indique que le Conseil d'État "étudie la possibilité de compenser les nuisances liées au développement de l'aéroport" et non pas "veut que l'aéroport compense les nuisances". En page 5, 3^{ème} paragraphe, M. Royer souhaite remplacer le mot "scénarios" par "mécanismes".

Avec ces modifications, le PV de la séance du 1^{er} juin est approuvé.

2. Brèves environnementales

Mme Meisser invite M. Thévenaz à s'exprimer au sujet des générateurs de vortex qui vont équiper la flotte d'easyJet puis effectue un point de la situation concernant le chantier de l'amortisseur de bruit et le renouvellement du système MIABA (*voir annexe 1*).

Générateurs de vortex

M. Thévenaz explique qu'easyJet prend ses responsabilités environnementales très au sérieux et est soucieux de réduire l'impact de sa flotte sur les communes riveraines de l'aéroport, en l'occurrence durant la phase d'approche. Pour ces raisons, des modifications vont être apportées à la flotte d'avions afin de lutter contre les nuisances dues au bruit. Il s'agit d'installer des générateurs de vortex sur les événements situés sous les ailes afin de diminuer le sifflement généré par ces ouvertures. Cette modification doit permettre d'atténuer le sifflement de 4 à 6 décibels. Les 150 avions de nouvelle génération A320neo qu'easyJet va acquérir ces prochaines années seront équipés d'office avec des générateurs de vortex. Ces avions émettent globalement 15 décibels de moins que les A320 actuels. Un programme d'implémentation de générateur de vortex sur les avions actuels démarrera le 15 novembre prochain avec un objectif de 100 avions équipés d'ici juin 2016 puis la totalité de la flotte d'ici printemps 2018.

M. Thévenaz indique que le coût de ces générateurs de vortex est de 10'000.- à 15'000.- francs ce qui correspond au total à un investissement de plusieurs millions consentis par easyJet en faveur des riverains. M. Böhrer demande si cela aura un impact sur la surtaxe bruit. Les avions d'easyJet se trouvent dans la classe de bruit IV des avions de ligne et les avions les moins bruyants se trouvent dans la classe V. M. Thévenaz répond qu'easyJet n'en tirera aucun avantage financier.

Point sur avancement travaux amortisseur de bruit

Des photos de l'avancement du chantier sont présentées. 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

L'appel d'offres pour le renouvellement du système MIABA a été publié en mars 2015. Quatre entreprises ont soumissionné et une séance d'information au groupe d'experts sur le choix de l'adjudicataire s'est déroulée le 15 juin. Le marché a été adjugé à CASPER (www.casper.aero) et le projet a été lancé en août. L'objectif est que le nouveau système soit installé à fin 2015.

M. Gerard relève que les membres de la commission n'ont plus reçu de mesure du bruit depuis 2014 et demande si Genève Aéroport compte faire quelque chose de ces données. Mme Meisser rappelle qu'un travail manuel de corrections de certaines mesures a été effectué pour quelques mois en 2014 mais n'a pas été poursuivi afin de se concentrer sur le renouvellement du système. M. Beffa indique que les mesures des micros bien placés sont toujours valables et potentiellement accessibles. M. Royer est également d'avis qu'il est préférable que Genève Aéroport se concentre sur la mise en fonction du nouveau système, comme cela a été discuté au sein du groupe d'experts.

Milieux naturels

Mme Meisser indique que les membres de la commission pourront prendre connaissance des dernières actions concernant les milieux naturels par le biais de la présentation qui sera annexée

au procès-verbal de la séance (*voir annexe 1*).

3. SC Trajectoires – changement de la piste en service dès 22h00

M. Immonen, collaborateur au sein du service de la planification de la direction des opérations de Genève Aéroport, explique que la sous-commission Trajectoires a examiné la thématique du changement de la piste en service dès 22h lors de ses 3 dernières séances. Le document annexé à la convocation à la séance résume la problématique et les différentes prises de position. Les atterrissages en «contresens» entre 22h et minuit représentent 174 mouvements, soit 2% des mouvements après 22h, répartis sur 110 jours dans l'année, dont 97 survols du secteur Bellevue-Versoix et 77 survol du secteur Meyrin-Vernier. Les représentants des communes et riverains de l'aéroport sont en faveur de la suppression du recours au changement de piste en service entre 22h et minuit alors que les représentants des professionnels de la navigation aérienne (pilotes de ligne) et des services de la navigation aérienne sont contre. M. Immonen présente une proposition de compromis de Genève Aéroport. Il s'agit de réduire au maximum les «contresens» dès 22h durant une phase de test d'un an, sans modifier les règles en vigueur et pour autant que la sécurité ne soit pas mis en cause. En pratique cela implique une action ciblée auprès des trois compagnies effectuant le plus de «contresens» (Swiss, easyJet, TAP) ainsi qu'auprès de Skyguide afin que les compagnies demandent à leurs pilotes de requérir au changement de piste en service avec grande retenue et que les contrôleurs aériens ne proposent plus le changement de piste en service, sauf exception notamment pour éviter des déroutement vers Lyon en fin de trafic. Une sensibilisation générale des autres compagnies aériennes devra être faite par le biais de l'Airlines Operations Committee (AOC). Un monitoring de l'action sera effectué puis un bilan à l'issue de la période d'essai. Genève Aéroport propose de mettre en œuvre cette mesure pour le début de la saison d'hiver, soit le 25 octobre 2015 (*voir annexe 2*).

Discussion

M. Gerard remercie Genève Aéroport pour sa proposition. Il explique que le but de la démarche est de garantir davantage de nuits paisibles pour les riverains. Afin d'illustrer les avantages de sa proposition, il distribue aux membres de la commission deux exemples de trajectoires à l'atterrissage. Il s'agit dans le 1^{er} cas d'un atterrissage en contresens de Swiss entre Zürich et Genève avec des mesures du bruit à Genthod et Nernier et dans le second cas d'un atterrissage en contresens avec des impacts jusqu'à Chancy et Avully. M. Immonen indique que le fait de ne pas faire un «contresens» peut impliquer des trajectoires plus longues avec globalement du bruit pendant plus de temps et plus d'émissions de CO₂.

M. Royer demande comment Genève Aéroport entend réaliser le suivi de cette mesure. Mme Meisser répond que l'idée est de tenir une statistique des occurrences et de réaliser des enquêtes auprès des riverains afin d'évaluer l'efficacité de la mesure.

M. Rochat est favorable à la proposition de Genève Aéroport. Il se rappelle qu'il y a quelques années Genève Aéroport avait pris des mesures de même nature (sur une base volontaire des opérateurs) qui se sont révélées efficaces pour réduire les nuisances des hélicoptères et pense que même si cette proposition n'est pas parfaite, elle permet d'avancer de manière positive par rapport à la préoccupation des riverains sur les atterrissages à «contresens». Il explique que la majorité des riverains sait que les atterrissages se font contre le vent et a des difficultés à comprendre le maintien des «contresens». Certains citoyens excédés en arrivent même à suspecter de copinage Genève Aéroport et certaines compagnies aériennes concernées par les «contresens».

M. Genequand partage le point de vue de M. Rochat et insiste pour que cette mesure soit vraiment appliquée. Il se rappelle d'une régate à Versoix où les gens observant les avions s'interrogeaient qu'ils n'atterrissaient pas contre le vent. Il pense que la consommation supplémentaire de carburant que peuvent engendrer l'abandon des «contresens» n'est pas une bonne «excuse». De plus il considère la gêne pour les passagers liée au léger rallongement du vol comme insignifiante.

Concernant l'épisode de la régate évoqué par M. Genequand, M. Hochstrasser indique que le vent en altitude peut être différent du vent au sol. De plus les indications de vent à l'aéroport peuvent être différentes que sur le lac, notamment en cas de *Séchard* (petit vent).

Mme Fischer demande si l'effet de la mesure pourra être quantifié auprès des compagnies aériennes et de Skyguide et si la pollution supplémentaire émise pourra être compensée par des atterrissages à «contresens» à d'autres moments. Concernant l'enquête auprès des riverains, Mme Fischer souhaite que Genève Aéroport profite de faire une enquête globale sur les nuisances.

Ordonner des contresens à d'autres périodes de la journée est difficile en raison de l'intensité du trafic aérien mais si Skyguide le pouvait, ils le feraient afin de gagner en efficacité. M. Hochstrasser précise que le choix de la piste en service se fait lorsque la vitesse du vent dépasse 5km/h. Si le vent virevolte, le sens de la piste en service est fixé car pour des raisons opérationnelles il n'est pas possible de changer la piste en service toutes les 5 minutes et les avions ont une tolérance jusqu'à 10 nœuds pour atterrir le vent dans le dos. M. Thévenaz ajoute que les avions peuvent être modifiés afin d'obtenir des certifications pour tolérer jusqu'à 20 nœuds dans le dos à l'atterrissage et cite l'exemple des avions qui se rendent à Ajaccio (piste utilisée dans un seul sens).

M. Christie demande si l'application de la mesure demandée peut avoir des effets positifs en matière de sécurité. M. Hochstrasser répond qu'en général le vent tombe le soir et que cette mesure n'a pas d'influence du point de vue de la sécurité. C'est une pratique standard sur tous les aéroports.

M. Beffa accueille de manière positive la proposition de Genève Aéroport. Il propose que les membres de la commission se prononcent sur cette mesure. Afin d'assurer l'application de la mesure proposée, M. Hochstrasser indique qu'il devra produire un ordre de service spécifique car cela représente un changement par rapport à une pratique standard, dans une logique qui ne va pas dans le sens d'une gestion fluide et rationnelle du trafic aérien (mandat de la confédération). Ce processus interne peut s'avérer un peu long et une application à partir du 1^{er} décembre lui paraît plus réaliste. M. Deillon annonce qu'il rédigera une lettre à Skyguide afin de demander officiellement la réduction au maximum des «contresens» dès 22h lorsque cela n'a pas d'impact sur la sécurité des opérations et sous réserve des cas où les atterrissages à «contresens» permettent d'éviter le déroutement d'un vol en fin de trafic. M. Gerard souhaite que les raisons évoquées pour la non application de la mesure soient explicitées. Il cite une publication britannique qui explique que dans le futur le choix des procédures ne sera plus l'exclusivité des autorités mais qu'il y aura une consultation plus large des parties prenantes.

Vote

Proposition : Genève Aéroport propose de réduire au maximum les «contresens» dès 22h durant un essai pilote d'un an, sans modifier les règles en vigueur, pour autant que la sécurité ne soit pas mis en cause et sous réserve de l'opportunité d'éviter le déroutement d'un vol en fin de trafic.

11 personnes sont favorables et 2 personnes sont opposées.

4. Plan de mobilité - point de situation sur les actions en cours

Mme Meisser rappelle la stratégie de Genève Aéroport concernant l'accessibilité au site aéroportuaire ainsi que les mesures d'incitation pour les passagers et les employés. Les actions 2015-2016 concernent essentiellement les employés avec une augmentation des subventions pour les abonnements de transports publics, l'amélioration de la desserte par les Navettes Personnel Aéroportuaire (NPA), l'optimisation de l'attribution des parkings et des nouvelles mesures pour favoriser le covoiturage (*voir annexe 3*).

Discussion

M. Rochat demande quel est le pourcentage du personnel en horaire irrégulier qui utilise les NPA. Sur la base des statistiques d'utilisation et du nombre de personnes inscrites sur le site internet des NPA¹ Genève Aéroport estime cette part s'élève à un peu plus de 10% (élément de réponse complété hors séance).

M. Chiaradonna demande quelles sont les parts modales des passagers ainsi que le nombre de billets unireso qui est distribué par année. M. Deillon répond que la part modale durable² des passagers est de 45% et qu'environ 900'000 billets unireso financés par Genève Aéroport sont distribués aux passagers chaque année. La part modale durable des employés est quant à elle de 37%.

5. Divers

Mouvements nocturnes

M. Gerard félicite Genève Aéroport pour la publication rapide des statistiques des mouvements nocturnes du mois d'août mais estime que leur évolution est toujours inquiétante.

Ordre du jour des prochaines séances

M. Beffa invite les membres de la commission à proposer à l'avance des sujets à mettre à l'ordre du jour des séances de la commission. Il les informe d'ores et déjà qu'ils seront invités à se prononcer sur le budget 2016 du fonds environnement lors de la séance du 30 novembre prochain.

M. Böhler souhaiterait que Genève Aéroport fasse un point de situation sur la révision de la loi sur l'aviation, la politique aéronautique 2015 suisse et sur le PSIA. Sur ce dernier point, M. Venizelos répond que le processus est prolongé de 6 mois.

* * *

La séance est levée à 19h00.

¹ 400 personnes sont des utilisateurs fréquents des NPA sur appel et environ 400 autres personnes utilisent les navettes fixes sur un total d'environ 7'000 employés en horaire irrégulier.

Prochaine séance de la commission

Le 30 novembre 2015

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le 4 décembre 2015]

ANNEXES

1. Présentation des brèves environnementales
2. Présentation sur le changement de la piste en service dès 22h00
3. Présentation sur le plan de mobilité