

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

**Procès-verbal de la 91<sup>ème</sup> séance du lundi 2 mars 2015  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

**Présents :** MM. Robert BEFFA, Président  
Jean-Marc DEVAUD, Vice-président  
Denis CHIARADONNA  
Jean-Marc COMTE  
Robert DEILLON  
Derek CHRISTIE  
Claude GENEQUAND  
John Michael GERARD  
Pascal HOCHSTRASSER  
Marc MOUNIER  
Philippe POGET  
Daniel RAPHOZ  
Yvan ROCHAT  
Philippe ROYER  
Ermanno SCHENA  
Jean-Marc THEVENAZ

**Participait également :** Mme Sophie MEISSER (Genève Aéroport)

**Observateur du CA :** Mme Fabienne FISCHER

**Secrétaire :** M. Denis TEUSCHER

**Excusés :** MM. Patrick BAUD-LAVIGNE  
Alexandre BÖHLER  
Vassilis VENIZELOS

## ORDRE DU JOUR

0. Préambule
1. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 novembre 2014
2. Rapport d'activité de la commission pour l'année 2014
3. Statistiques de trafic (réponse aux questions)
4. Comptes 2014 du fonds environnement et plan d'actions 2015
5. Divers

---

### Préambule

M. Beffa souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de MM. Baud-Lavigne, Böhler et Venizelos. M. Beffa présente l'ordre du jour, ce dernier ne suscite pas de questions. M. Beffa mentionne l'article paru dans la Tribune de Genève le 27 février 2015 et traitant de l'initiative communale lancée à Vernier et observe que la préoccupation exprimée s'inscrit dans la thématique des mouvements nocturnes à laquelle la commission s'intéresse.

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

M. Hochstrasser propose de supprimer la phrase qui lui est attribuée en page 3 du PV concernant le taux de montée des avions car elle manque de clarté. En page 4, au sujet de la planification des vols en soirée, M. Gerard précise qu'il ne vise pas spécifiquement la compagnie Swiss mais les vols de ligne en général. Page 5, M. Hochstrasser indique que la phrase à propos du sens d'utilisation de la piste a été prononcée par lui-même et non pas par M. Thévenaz. Avec ces modifications, le PV de la séance du 24 novembre 2014 est approuvé.

#### 2. Rapport d'activité de la commission pour l'année 2014

##### *Constitution des sous-commissions*

M. Christie souhaite que le terme SME soit explicité en toutes lettres et que les noms des présidents des sous-commissions soient mentionnés.

##### *Mouvements nocturnes*

M. Gerard propose que l'augmentation des mouvements nocturnes en 2014 par rapport à 2013 soit donnée au cumul à fin décembre et non pas à fin octobre. Il souhaite que la phrase qui dit qu' « avec moins d'avions basés à Genève, la proportion des décollages le soir serait probablement moins importante » soit supprimée car il s'agit d'une supposition. M. Gerard demande s'il y a bien 13 avions easyJet qui passent chaque nuit à l'aéroport. M. Thévenaz confirme ce nombre en expliquant que ces avions ne sont pas toujours les mêmes car les avions basés à Bâle font aussi la maintenance à Genève. Au sujet des vols au-delà de minuit trente qui sont déroutés, M. Gerard demande que la phrase qui traite des conséquences pour les passagers soit supprimée car si le vol n'était pas dérouté c'est de nombreux riverains qui subiraient des nuisances. Il aimerait également que la phrase qui stipule qu' « il n'y a pas lieu d'anticiper une

évolution disproportionnée des mouvements nocturnes par rapport à l'évolution globale du trafic » soit supprimée, car il s'agit à nouveau d'une supposition. Toujours concernant l'évolution des mouvements nocturnes, MM. Gerard, Royer et Mme Fischer réitèrent la volonté de la commission d'étudier ce sujet avec l'aide d'un mandataire externe au cours du premier semestre 2015, comme précisé dans le PV de la commission du 24 novembre 2014. Concernant la planification avec retenue des vols entre 22 heures et 6 heures, M. Poget trouve que le paragraphe n'est pas très clair. M. Royer précise que la loi fédérale interdit les vols entre minuit et 5 heures et M. Deillon explique que Genève Aéroport a décidé d'étendre le couvre-feu jusqu'à 6 heures. Enfin, M. Christie demande que les articles en question de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (art. 39 et 39a) soient cités dans le rapport.

#### *Fonds environnement*

S'agissant des recettes de la redevance bruit pour 2014, M. Gerard note que la baisse des recettes par rapport aux prévisions ne peut s'expliquer uniquement par le remplacement de la flotte d'une compagnie aérienne et souhaite que cela ressorte du rapport. En outre, avec l'appui de Mme Fischer, il suggère à Genève Aéroport de se pencher sur les raisons de la surestimation des prévisions de recettes. M. Deillon est favorable à cette idée tout en relevant le fait que si les recettes ont été moindres, cela signifie aussi que les avions ont fait moins de bruit. M. Gerard observe qu'à cet égard, il serait nécessaire de voir l'évolution des courbes d'exposition au bruit 2014.

M. Gerard demande si la surtaxe bruit après 22 heures s'applique aussi aux avions dont le retard est causé par la neige. M. Thévenaz confirme l'application de la redevance bruit additionnelle même dans ces circonstances.

#### *Bilan 2011-2013 et objectifs 2016*

M. Royer souhaite que le rapport mentionne la décision de l'OFAC du 6 juin 2013 de rendre obligatoire l'insonorisation des habitations jusqu'aux valeurs limites d'immissions. M. Royer demande s'il n'existe pas des données plus récentes concernant les parts modales des employés de l'aéroport. M. Teuscher confirme qu'une nouvelle enquête a eu lieu fin 2014 mais les résultats n'ayant pas été discutés en CCLNTA, il ne pense pas opportun de mentionner cette enquête dans le rapport d'activité 2014 de la commission. M. Christie souhaite que ces résultats soient présentés lors d'une prochaine séance de la commission.

Avec ces modifications, le rapport d'activité de la commission pour l'année 2014 est approuvé.

### **3. Statistiques de trafic (réponses aux questions)**

Étant donné que le temps prévu pour l'approbation du rapport annuel de la commission a été largement dépassé, M. Beffa propose aux membres de reporter la discussion sur ce point de l'ordre du jour à la prochaine séance de la commission.

#### 4. Comptes 2014 du fonds environnement et plan d'actions 2015

M. Mounier présente les principaux changements entre le budget 2014 et les dépenses réelles. Il mentionne en particulier les 6 millions prévus au budget pour la construction de l'amortisseur de bruit qui seront finalement imputés sur le budget investissement de Genève Aéroport et les sommes moindres dépensées pour les programmes d'insonorisation suisse et français. Ces dernières dépenses, moins importantes que prévues, s'expliquent notamment par la nécessité de faire approuver un nouveau concept d'insonorisation pour la Suisse et par la présence d'amiante qui a retardé l'avancement des travaux en France.

M. Royer salue la décision de Genève Aéroport de financer l'amortisseur de bruit grâce au budget investissement. Il constate en outre que le budget prévu pour l'achat de véhicules "verts" n'a pas été entièrement dépensé. Mme Meisser indique qu'il n'y a eu qu'une seule demande d'achat de véhicule électrique pour Genève Aéroport en observant qu'en revanche le budget prévu pour les véhicules des tiers a été bien dépensé. Elle informe qu'en 2015, Genève Aéroport prévoit l'acquisition de 4 bus passagers électriques mais que ceux-ci ne seront pas financés par le fonds environnement. M. Christie souhaiterait en savoir plus sur ce sujet lors d'une prochaine séance. Mme Fischer demande si la production d'énergie photovoltaïque de Genève Aéroport permet de couvrir les besoins en électricité des véhicules électriques. M. Mounier répond que des calculs doivent être effectués afin de le vérifier.

Mme Fischer s'étonne que les publications environnementales soient financées par le fonds environnement et demande quels sont les critères applicables pour financer des projets sur ce fonds. M. Mounier explique que l'utilisation du fonds environnement a été définie dans une directive approuvée en 1998 par la direction de l'aéroport et qui reste valable à ce jour. Mme Meisser rappelle que le fonds a notamment été utilisé pour financer le bilan écologique de l'aéroport et doit servir à financer le système de management environnemental dont fait partie la communication environnementale. M. Beffa rappelle qu'historiquement le fonds a permis d'initier et financer la mise en place d'infrastructures comme la fourniture fixe d'énergie et de climatisation aux avions.

Mme Fischer trouve que les libellés des comptes du fonds environnement ne permettent pas toujours de comprendre le type d'actions qui sont mises en place dans chacun des domaines. Elle demande notamment si la gestion des déchets est entièrement financée par le fonds environnement. M. Mounier explique que les libellés des comptes sont génériques par domaine et n'ont pas pour but de décrire chaque action. Mme Meisser explique que les coûts liés à la gestion des déchets sont pour l'essentiel refacturés aux partenaires ou couverts par le budget d'exploitation de l'aéroport. Seules les études pour améliorer le concept de gestion des déchets sont financées par le fonds environnement.

M. Devaud demande si Genève Aéroport coordonne le plan général d'évacuation des eaux du bassin versant de l'Avanchet avec la commune de Meyrin, en particulier avec M. Morand. M. Teuscher répond que le Nant d'Avanchet prenant sa source dans le quartier de la Citadelle à Meyrin avant de traverser l'aéroport, les données hydrographiques ont été intégrées dans le concept de gestion des eaux afin de pouvoir définir et adapter les ouvrages nécessaires à la gestion des eaux sur le site aéroportuaire. M. Teuscher va tout de même s'assurer que le mandataire de l'aéroport pour le PGEE travaille en collaboration avec la commune de Meyrin.

Les comptes du fonds environnement sont approuvés par la commission par 10 voix favorables et une abstention.

## 5. Divers

### *Bruit des atterrissages*

M. Gerard, rappelant le constat que 80% des mouvements de nuit sont des atterrissages, s'est intéressé à savoir à quelle distance un atterrissage fait autant de bruit qu'un décollage. Il a étudié le cas de l'atterrissage et du décollage d'un Airbus A320 au-dessus de Vernier le 18 février. Selon les résultats de la station de mesure de bruit de l'ARAG à Vernier, située à moins de 1.5 km de l'extrémité sud-ouest de la piste, le bruit mesuré à l'atterrissage est quasi-identique au bruit émis au décollage pour les personnes sous l'axe.

### *Vortex generator*

M. Gerard a appris que certains avions des compagnies Lufthansa et Air France sont en train d'être équipés de kit de réduction du bruit appelé "Vortex Generator". Il demande si les compagnies Swiss et easyJet envisagent d'installer de tels systèmes sur leurs avions. La direction de l'aéroport va s'en enquérir.

### *Indice de nuisance*

Mme Fischer demande s'il existe une possibilité de mesurer la corrélation entre l'évolution des mouvements nocturnes et celles des nuisances pour les riverains. La question doit être examinée.

### *Liste des sujets en suspens*

Mme Fischer souhaite qu'une liste des sujets en suspens ou à traiter au sein de la commission figure en annexe du procès-verbal des séances.

### *PSIA*

M. Mounier rapporte que deux séances d'informations aux communes se sont tenues concernant le processus PSIA.

### *Vols de calibration*

M. Mounier rapporte qu'une information aux communes a été réalisée afin de les prévenir de vols nocturnes nécessaires à la calibration des installations de radionavigation des avions fin mars (dates de réserve en avril).

\* \* \*

La séance est levée à 19h00.

### ***Prochaine séance de la commission***

Le 1<sup>er</sup> juin 2015

Denis TEUSCHER

Secrétaire  
[signé le 2 juin 2015]