

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

**Procès-verbal de la 63<sup>e</sup> séance du lundi 2 juin 2008  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h15**

<b>Présents :</b>	MM. Robert DEILLON, Président Robert BEFFA Boris CALAME Philippe CALAME Jean-Marc COMTE Jean-Marc DEVAUD Claude ETTER Serge GOBBI Christian GOUMAZ Pascal HOCHSTRASSER Marc MOUNIER Claude PIOTTON Yvan ROCHAT Ermanno SCHENA Jean-Marc THEVENAZ Simon WERMELINGER
<b>Expert :</b>	M. Mario LEVENTAL
<b>Secrétaire :</b>	M. Pascal HELFER
<b>Participaient également :</b>	MM. Martin BICHSEL Jean LASSUEUR Denis TEUSCHER
<b>Excusés :</b>	MM. Pierre Etienne DUTY Antoine GINI Ivan HARALAMBOF Jean-Michel KARR (Observateur du CA) Patrick MALEK-ASGHAR

## ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 17 mars 2008 ;
  2. Approbation du procès-verbal de la séance extraordinaire du 29 avril 2008 ;
  3. Communications du Président ;
  4. Projets d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport ;
  5. Mesures d'assainissement du parc de véhicules de l'aéroport - présentation par M. Jean LASSUEUR, chef du service mécanique ;
  6. Brèves environnementales ;
  7. Divers.
- 

### Préambule

M. Deillon souhaite la bienvenue à M. Denis Teuscher, remplaçant de Mme Virginie Marche en congé maternité jusqu'à la fin du mois d'octobre, ainsi qu'à M. Jean Lassueur, chef du service mécanique à l'AIG et à M. Martin Bichsel, chef d'équipe véhicule.

M. Deillon rappelle l'ordre du jour et relève la demande de M. Thévenaz de procéder à la permutation du point 7 (Divers) avec le point 6 (Brèves environnementales). Il recueille l'assentiment des membres de la commission.

### 1. Approbation du procès-verbal de la séance du 17 mars 2008

M. Boris Calame précise que, relativement au point 5 (page 7) de l'ordre du jour de la séance du 3 décembre 2007, il souhaite non pas connaître les difficultés rencontrées pour la mise en place du portail internet « MyClimate » mais la statistique des émissions de l'AIG et les coûts engendrés par ce type d'action. M. Mounier rappelle que la réponse à cette question a été apportée au cours de la séance du 3 décembre 2007. A cet égard, il y a lieu de se référer au point 5 de l'ordre du jour de la séance du 3 décembre dernier (page 7 du procès-verbal), ainsi qu'au tableau récapitulatif des quantités de CO<sub>2</sub> émises à l'aéroport et du coût pour leur compensation (document distribué en séance 3 décembre 2007). Cela étant, la discussion doit être reprise sur ce thème lors d'une prochaine séance de la commission, afin qu'une décision soit prise sur la base d'une proposition de la direction de l'AIG.

M. Boris Calame précise que concernant le point 5, page 8 du procès-verbal du 17 mars 2008, il s'opposera avec force à la réalisation par l'AIG d'un prix du développement durable concurrent à celui de la République et canton de Genève. Par contre, il se dit enchanté si celui-ci était spécifique au domaine aéronautique et/ou à la problématique environnementale liée.

Avec ces compléments d'informations, le procès-verbal de la séance du 17 mars est approuvé.

### 2. Approbation du procès-verbal de la séance extraordinaire du 29 avril 2008

Le procès-verbal de la séance extraordinaire du 29 avril est approuvé sans commentaires.

### 3. Communications du Président

#### ***Evolution du trafic des passagers et des mouvements à la fin du mois d'avril 2008***

L'AIG a enregistré au mois d'avril une progression de 3.8% du nombre de passagers et de 1.2% du nombre de mouvements, ce qui, cumulativement pour les quatre premiers mois de l'année, représente une progression de 9.9% du nombre de passagers et 4.6% du nombre de mouvements. Il est à noter que le mois de février comptait vingt-neuf jours cette année, ce qui correspond, au cumul à fin février, à 1.5% de croissance supplémentaire en termes de passagers.

Arrivé au terme de la saison hivernale, l'AIG a dressé un premier bilan de cette période particulièrement chargée. Il en ressort que l'aéroport a connu cette année son record de fréquentation avec 115'773 passagers sur un week-end, ainsi que son plus important samedi et dimanche avec respectivement 64'860 et 50'913 passagers.

S'agissant des mouvements nocturnes, pour le mois d'avril, la progression est de 1.5%. Au cumul, à la fin avril 2008, la progression est de 17.7% (3'109 mouvements, soit 468 mouvements de plus en comparaison avec la même période l'année précédente). Les atterrissages représentent 80% des mouvements entre 22 heures et 6 heures.

Sur question de M. Rochat, M. Deillon explique que l'évolution des mouvements nocturnes résulte de l'augmentation de la desserte de l'aéroport et des fréquences sur les destinations existantes. En outre, les conditions météorologiques en hiver conjuguées aux retards liés à l'intensité du trafic dans le ciel européen ont provoqué un certain nombre de retards qui viennent en partie gonfler les statistiques des mouvements nocturnes.

M. Philippe Calame demande si cette croissance ne risque pas de faire augmenter la charge sonore de plus de 1 dB(A) par rapport à l'année de référence (courbes d'exposition au bruit établies par l'EMPA sur la base du trafic aérien 2000). M. Deillon indique que l'EMPA a reçu mandat de l'AIG pour la réalisation de ces calculs chaque année. Le résultat de ces calculs est analysé et les conclusions sont validées par l'OFAC. A ce stade, il n'apparaît pas que la croissance du trafic ait fait augmenter la charge sonore de plus de 1 dB(A) par rapport à l'année de référence 2000.

S'agissant des dérogations après minuit, M. Deillon explique que l'AIG a une attitude très restrictive en matière d'autorisation auprès des compagnies, ce que confirme par ailleurs M. Thévenaz. Entre le début de l'année et la fin du mois de mai, l'AIG a refusé 28 demandes de dérogation après minuit. Ces décisions comportent de lourds désagréments pour les passagers et entraînent des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes qui se voient orientées sur d'autres plates-formes, comme l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

#### ***Régulation des mouvements d'hélicoptères sur l'aéroport de Genève***

La délégation infrastructure & développement (DID) du conseil d'administration de l'AIG a dressé le bilan des mesures mises en place pour l'hiver écoulé. Il en ressort que ces mesures ont conduit à stabiliser le trafic et à améliorer la situation à certains égards. A ce titre, il faut noter une très nette amélioration du respect de la trajectoire de contournement du Grand-Saconnex (entre le point GOLF ECHO et PALEXPO) ainsi que d'une manière générale, l'élévation de la hauteur de vol au-dessus du territoire à l'intérieur de la CTR.

Au-dessus de la région particulièrement exposée des Trois Chênes au sud du canton (en dehors de la CTR), les hauteurs de vols des hélicoptères avec transpondeur s'échelonnent entre 280 m/sol et 700 m/sol sous le plafond de l'espace aérien dévolu au trafic VFR (3'500 ft). Durant toute la saison d'hiver, l'AIG a prié les pilotes de voler à une altitude de 3'000 ft au moins. Cette injonction a été suivie dans plus de 80% des cas.

Enfin, il y a lieu de penser que les contraintes imposées par l'instauration du PPR hélicos ont limité la croissance du trafic d'hélicoptères sur l'aéroport de Genève. Cette conclusion est

corroborée par les discussions que l'AIG a eu avec divers exploitants d'hélicoptères, qui lui ont fait part de la réaction des compagnies d'hélicoptères face aux mesures mises en place.

Cependant, force est de constater que les trajectoires enregistrées indiquent que le point d'entrée SIERRA ECHO reste le point d'entrée le plus emprunté, en particulier en provenance et à destination des Alpes françaises au sud de Genève. Il s'avère que ce point d'entrée est planifié au départ et à l'arrivée pour les trois quarts des mouvements (54% par la route SIERRA ECHO et 22% par la route ECHO, soit un total de 76% à fin février 2008).

Si le nombre de plaintes et de doléances n'a pas explosé, cette source de mécontentement au sein de la population concernée n'est pas tarie. L'AIG et les autorités politiques ont été à nouveau largement sollicités pour répondre aux demandes, qui concernaient moins, cette année, les manquements aux procédures publiées que la multiplication des mouvements d'hélicoptères.

Force est de constater que l'amélioration souhaitée par la mise en œuvre, à ce jour, de mesures concrètes n'est pas pleinement suffisante. Face à ce constat, la DID étudie la possibilité d'instaurer un contingent de mouvements par jour et par heure avec la contrainte que ces restrictions opérationnelles supplémentaires doivent rester proportionnées et non discriminatoires.

Cela étant, les mesures supplémentaires que l'AIG envisage de mettre en œuvre réduiront le trafic d'hélicoptères sur l'aéroport de Genève, mais il est vraisemblable que certains exploitants d'hélicoptères chercheront à déployer leur activité sur d'autres bases en dehors de la CTR (Prangins, Archamps, Annecy, Annemasse), avec pour conséquence le survol du canton depuis d'autres lieux, ce qui est susceptible d'entraîner la réaction des populations concernées. Face à cette éventualité, les compétences de l'exploitant de l'aéroport de Genève trouvent leur limite.

M. Boris Calame rappelle que la commission doit donner son avis sur toutes les questions concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant l'aéroport de Genève ou survolant le canton (Art. 24 LAIG), conformément à l'article 93 de l'ordonnance fédérale sur la navigation aérienne du 14 novembre 1973 [aujourd'hui abrogé] et demande dans quelle mesure la commission pourrait se prononcer contre l'ouverture de nouvelles bases dans le canton en dehors de la CTR. M. Deillon concède que les bases envisagées sont susceptibles de générer des survols du canton, mais elles ne sont pas situées dans le canton. Quant à la possibilité pour l'AIG d'intervenir, il rappelle que l'établissement avait exprimé avec conviction un préavis défavorable auprès de la préfecture de l'Ain et de la sous-préfecture de Gex relatif au projet de réalisation d'une hélistation à Crozet en France voisine, sans avoir été formellement sollicité. La prise de position de l'AIG n'a pas été suivie d'effet.

M. Boris Calame demande quelle suite sera donnée à la motion demandant la diminution des vols privés [et taxis] d'hélicoptères déposée auprès du Grand Conseil en avril 2008 (M 1816). M. Deillon indique que la motion exige, pour l'essentiel, que « *les mesures nécessaires pour diminuer ce type de nuisances* » soient prises sur la base d'un bilan de la saison écoulée. Tel est précisément la tâche à laquelle s'est attelée le service de lutte contre le bruit, en concertation avec la délégation infrastructure et développement du conseil d'administration de l'AIG.

### ***Rapport 2007 de la commission – comptes 2007 du fonds environnement***

Le conseil d'administration de l'AIG a approuvé le 23 mai 2008 le rapport de la commission pour l'année 2007, ainsi que les comptes 2007 du fonds environnement.

### ***Rapport annuel 2007***

M. Deillon présente la nouvelle édition du rapport annuel de l'AIG pour l'année 2007.

Un exemplaire du rapport annuel 2007 est transmis à chaque membre de la commission présent (le rapport annuel et le rapport financier peuvent être téléchargés sous [www.gva.ch/publications](http://www.gva.ch/publications), rubrique "institutionnelles").

### **Rapport environnemental 2008**

M. Deillon annonce la parution du quatrième rapport environnemental de l'AIG, qui couvre les activités menées durant la période 2005-2007 et donne un aperçu des objectifs poursuivis à l'horizon 2010 sur la base du plan environnemental correspondant. Les membres de la commission sont cordialement invités à la conférence de presse qui aura lieu le mardi 17 juin 2008 pour la présentation de ce rapport.

### **EURO 2008**

Le Conseil fédéral a autorisé, à titre exceptionnel, un maximum de 20 décollages de vols de supporters après minuit à Genève les 7 et 15 juin 2008 (match à 20h30). Pour ces dates, cinq vols sont d'ores et déjà planifiés après minuit le samedi 7 juin et quatre le dimanche 15 juin. Aucun vol après minuit n'est planifié le mercredi 11 juin (match à 18h). Nonobstant les mesures mises en place pour que les avions décollent le plus rapidement possible, ce programme reste ouvert à des évolutions si l'acheminement des supporters vers l'aéroport connaît des impondérables. En outre, l'AIG publiera le jeudi 5 juin 2008 un communiqué de presse sur les mouvements extraordinaires planifiés.

Les vols effectués après 22 heures dans le cadre de l'EURO 08 ne pourront pas être retranchés des statistiques des mouvements nocturnes pour le calcul des courbes de bruit.

M. Boris Calame demande pour la prochaine séance de la commission que les statistiques des mouvements nocturnes du mois de juin 2008 soient établies de manière à distinguer les mouvements liés à cet événement sportif avec ceux qui ne le sont pas. M. Deillon indique que cela est prévu.

## **4. Projets d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport**

M. Deillon passe la parole à M. Mounier pour ce point de l'ordre du jour.

Pour faire suite à la séance extraordinaire du 29 avril 2008 consacrée à une présentation et une discussion sur les projets d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport, M. Mounier ouvre la discussion pour recueillir les remarques des membres de la commission, qui ont tous reçu le procès-verbal de la séance du 29 avril dans l'intervalle.

M. Boris Calame demande à ce que la décision du 29 avril 2008 de la commission soit mise en oeuvre dans les meilleurs délais, à savoir que la position de la dite commission, pour un retrait sans condition des oppositions, soit relayée par écrit au Conseil d'administration de l'AIG et au Conseiller d'Etat en charge du département du territoire, comme cela a été accepté et rapporté. M. Deillon répond qu'au regard de la complexité inhérente au caractère technique de la problématique, le point de vue de la commission sera relayé au conseil de direction de l'AIG, déjà saisi de la question.

Copie de la note aux membres du conseil de direction du 6 juin 2008 est jointe au présent procès-verbal (**annexe 1**).

## **5. Mesures d'assainissement du parc de véhicules de l'aéroport - présentation par M. Jean LASSUEUR, chef service mécanique**

*Présentation*

Copie de la présentation faite en séance est jointe en annexe (**annexe 2**).

En matière de réduction des émissions gazeuses liées aux véhicules de service, quatre mesures sont en cours :

- (a) politique d'achat des véhicules de l'AIG
  - (b) verdissement de la flotte de l'AIG
  - (c) biodiesel (5%) à la station service sur le site
  - (d) démarche de l'AIG auprès des sociétés aéroportuaires propriétaires d'une flotte de véhicules.
- (a) En 2006, l'AIG a établi une politique d'achat pour ses véhicules. Si le besoin d'un nouveau véhicule est confirmé, le modèle choisi doit être le plus léger, le plus petit, le plus économique, le plus fiable et le moins puissant possible. Les critères, les références, le logigramme et la liste des modèles de véhicules par catégorie ont pour but d'aiguiller les personnes responsables de l'achat des véhicules à choisir les technologies les plus économiques, les plus fiables, les plus écologiques et les plus efficaces en fonction du type de véhicule souhaité et de son utilisation prévue. A ce jour, le parc de véhicules de l'AIG comprend 16 véhicules électriques, 8 hybrides (6x Toyota Prius et 1x Honda Civic, 1x véhicule hybride gaz/essence) et une vingtaine d'autres dont les émissions sont équivalentes aux émissions admises dans la norme Euro 4.
  - (b) Le « verdissement » du parc de véhicule de l'AIG est réalisé, notamment, par l'installation progressive de filtres à particules sur les bus passagers. Un bus et 2 camions en sont déjà équipés à ce jour. Huit bus le seront d'ici 2009. L'AIG exige aussi l'usage de machines munies de filtres à particules dans le cadre de ses chantiers en application de la Directive Air Chantiers publiée par l'Office fédéral de l'environnement.
  - (c) Depuis 2008, le diesel distribué à l'aéroport inclut 5% de biodiesel produit en Suisse.
  - (d) Un ensemble de mesures visant à réduire la pollution émise par tous les véhicules circulant sur le tarmac (plus de 800 véhicules) a été mis en œuvre et doit se déployer par étapes dans les prochaines années. D'ici la fin de l'année 2008, tous les véhicules de tourisme et utilitaires circulant dans l'enceinte aéroportuaire (y compris les véhicules non immatriculés) devront respecter les exigences légales relatives au contrôle des véhicules ; ils devront en particulier être munis d'une fiche d'entretien du système antipollution à jour et certifiée attestant que le véhicule a passé avec succès un test attestant du respect des normes en vigueur. Par ailleurs, le respect des normes les plus strictes en vigueur est exigé pour la mise en service sur le site aéroportuaire de nouveaux véhicules.

A plus long terme, d'autres actions seront mises en place dans le cadre d'un plan de mesures à moyen et long terme, avec pour objectif de retirer progressivement de la circulation sur les aires de mouvement les véhicules les plus anciens et les plus polluants.

#### *Discussion*

M. Boris Calame demande quel est le coût d'achat d'un bus de transport de passagers et d'un camion. M. Lassueur indique que l'ordre de grandeur pour un bus est de CHF 450'000.- et de CHF 250'000.- pour un camion.

Sur question de M. Etter, M. Deillon explique que les véhicules évoluant sur l'aire de trafic font l'objet de contrôles réguliers au niveau technique. M. Thévenaz ajoute que les compagnies aériennes audient leurs agents de handling et quel l'état des véhicules est contrôlé.

M. Devaud demande ce que signifie électricité d'origine renouvelable pour l'alimentation des véhicules électriques. Cela signifie que la consommation des véhicules électriques est assurée par la production électrique des installations photovoltaïque sur le site (ABT et GH). Plus précisément, l'électricité photovoltaïque produite sur le site est injectée dans le réseau

électrique, mais la consommation des véhicules électriques de l'AIG n'excède pas l'énergie photovoltaïque ainsi produite.

Concernant l'imputation des coûts liés à la participation par le fonds environnement à l'acquisition et à l'adaptation de véhicules éco-compatibles, M. Mounier donne les compléments d'information suivants :

- Depuis 2006, l'achat de véhicules est rapporté au niveau du plan comptable comme un investissement. La clé de répartition pour le financement des véhicules éco-compatibles par le fond environnement est de 60% pour les véhicules électriques et de 20 ou 30% (selon les modèles) pour les véhicules hybrides ;
- **2007** [*nonobstant absence montant dans comptes du fonds environnement 2007, rubrique 380821.1234*]
  - Achat d'un véhicule électrique MATRA, comme présenté lors de la séance de la commission du 17 mars 2008 (page 8 du PV), imputé à 100% (CHF 22'300.-) sur compte investissement de l'AIG sans participation du fonds environnement ;
  - Installation de filtre à particule sur 2 camions (2 x CHF 19'500.-) et sur 1 bus passagers (CHF 16'000.-), comme présenté lors de la séance de la commission du 17 mars 2008 (page 8 du PV), imputé à 100% sur le fonds environnement ;
  - Adaptation d'un véhicule Servicer de la société Geneva Fuelling Services (GFS) permettant l'arrêt du moteur lors de l'avitaillement des avions, comme présenté lors de la séance de la commission du 3 décembre 2007 (page 6 du PV), imputé à 50% (CHF 15'000.-) sur le fonds environnement.
- **2008** [*nonobstant absence montant dans comptes du fonds environnement, rubrique 380821.1234*]
  - Installation de filtre à particule sur 8 bus passagers (CHF 124'000) imputé à 100% sur le fonds environnement
  - Achat d'un véhicule électrique BELIER, à recevoir dans le mois de la maison Autos et Energies à Vernier, imputé à 60% (CHF 32'700.-) sur le fonds environnement ;
  - Adaptation de 5 véhicules de la société Servicer de GFS, comme présenté lors de la séance de la commission du 3 décembre 2007 (page 6 du PV) imputé à concurrence d'un montant total de CHF 150'000.- sur le fonds environnement (5 x CHF 15'000.-)

M. Boris Calame prend note avec satisfaction de ces compléments d'informations. Globalement, il souhaite que le fond environnement garde son efficacité en lui en assurant une marge de manoeuvre suffisante et, ainsi, permette une mise oeuvre rapide de tout projet identifié au profit de la protection de l'environnement et des riverains de l'AIG. L'action et le financement (participation) doivent s'étendre de façon conséquente à tous les acteurs du site.

## 6. Divers

### **Réponses aux demandes de M. Mike Gérard**

Sur la base d'une brève présentation *PowerPoint*, M. Thévenaz dénonce une information publiée par M. Gérard sur le site Internet de l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG) relative à un mouvement (atterrissage) survenu le 15 avril 2008 vers 16h15 (heure locale), suggérant à tort qu'un pilote de la compagnie aérienne easyJet aurait commis une erreur en alignant son appareil (un avion avec des passagers à bord opérant selon les règles de vol aux instruments) à l'atterrissage « à gauche de la piste principale » (i.e. sur la piste en herbe), avant de remettre les gaz à la dernière minute et revenir se poser normalement quelques minutes plus tard. Le numéro du vol (EZY55H) et le nom de la compagnie opérant ce vol sont précisés. De plus, M. Gérard propose une reconstitution erronée de la trajectoire empruntée par l'appareil incriminé.

M. Thévenaz rappelle que les systèmes de navigations embarqués de haute précision, dont sont équipés les appareils qui opèrent selon les règles du vol aux instruments (IFR), permettent un atterrissage sûr même par mauvaise visibilité. L'information publiée sur le site de l'ARAG est dès lors invraisemblable. La trajectoire déterminée par le système MIABA de l'AIG, sur la base des données radar des services de la navigation aérienne, montre que le pilote aux commandes de l'appareil d'easyJet s'est parfaitement établi sur la radiale de l'ILS 05 dans l'axe de la piste avant de procéder à une remise de gaz. M. Hochstrasser explique que la remise de gaz correspond à une procédure standard conforme aux prescriptions en vigueur et, dès lors, n'a pas fait l'objet d'un rapport d'incident. Cela étant, la remise de gaz a été reportée dans le journal de la tour.

M. Helfer ajoute que l'AIG avait eu auparavant l'occasion de faire savoir à M. Gérard que les trajectoires publiées par l'ARAG étaient erronées, ni le mode « S » du transpondeur embarqué à bord des avions, ni le logiciel de Google Earth n'étant prévus pour calculer précisément des trajectoires.

MM. Deillon et Thévenaz estiment que de telles allégations versées dans le domaine public sont de nature à jeter gratuitement le discrédit sur l'exploitant de l'aéroport et les compagnies aériennes qui desservent la plate-forme, ainsi que susciter un sentiment de peur auprès des usagers et des populations riveraines. Forts de ces éléments, ils demandent qu'un courrier soit adressé à l'ARAG, au nom de la commission des nuisances, lui intimant de supprimer immédiatement toutes les allégations fallacieuses relatives au vol EZY55H de leur site.

M. Boris Calame estime qu'il s'agit, dans le cas d'espèce, d'un problème de communication d'entreprise et qu'il n'appartient pas dès lors à la commission de s'exprimer sur les informations publiées sur le site d'une association.

M. Beffa demande dans quelle mesure serait-il possible de publier le journal de la tour. M. Hochstrasser explique que les informations contenues dans ce journal sont rédigées dans un langage destiné à des professionnels du contrôle aérien. Pour le surplus, M. Hochstrasser estime que Skyguide répond envers le régulateur fédéral et non les riverains.

M. Deillon réitère sa demande auprès de M. Piotton, représentant de l'ARAG au sein de la commission, pour que les questions de l'association qu'il représente soient préalablement traitées en séance de la commission, afin d'éviter la publication d'informations erronées.

Aux termes de la discussion, il est convenu qu'il appartient à l'AIG et à easyJet de mener toute action utile. Par ailleurs, un certain nombre de membres de la commission expriment le souhait de ne plus être mis en copie des courriers de M. Gérard.

Concernant la demande d'information de M. Gérard (courriel du 27 mai 2008) au sujet d'un mouvement effectué à 4h49 (LT) le 27 mai 2008, M. Helfer explique qu'il s'agit d'un appareil qui a été tracté du grand hangar, où il a subi des opérations de maintenance, jusqu'à la position 9. La procédure prévoit que ce type de mouvement, bien que tracté, soit réalisé avec le transpondeur enclenché. Une copie du tracé radar est remise à M. Piotton pour la bonne tenue de ses dossiers.

### ***Bruit de chantier***

M. Devaud indique qu'il a été interpellé par l'Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle de Meyrin (ADIHQ) au sujet de bruits ambiants sur le tarmac dès 4 heures du matin. M. Deillon explique que d'importants chantiers sont en cours de réalisation sur la plate-forme, dont celui de la réfection du balisage de piste. Ce type de travaux ne peut être entrepris que de nuit lorsqu'il n'y plus d'opérations sur la piste.

Sur question de M. Boris Calame, M. Helfer indique que l'AIG rappelle aux entreprises mandatées pour mener les travaux de mettre en place, dans la mesure du possible, des dispositifs de réduction et de protection contre le bruit pour réduire l'impact des chantiers sur les populations riveraines de l'aéroport.

### ***Le journal interne de l'AIG "23/05"***

Suite à une demande formulée en sous-commission « Suivi du SME » du 5 mai dernier, M. Mounier demande quels sont les membres intéressés à recevoir le journal interne de l'AIG "23/05", outre les membres de la sous-commission. MM. Beffa, Boris Calame, Philippe Calame, Etter, Piotton et Wermelinger expriment leur intérêt.

### ***Fondation Nature & Economie***

M. Boris Calame présente de manière succincte la fondation Nature & Economie et propose que l'AIG la soutienne. M. Mounier indique que l'AIG a été approché par cette fondation, mais entend terminer son manuel d'aménagement et de gestion paysager avant de se lancer dans la démarche proposée. Il est envisagé ensuite de procéder à une analyse pour déterminer quelles mesures devraient être prises pour se conformer au cahier des charges de la fondation (« gap analysis »).

### ***Gobelets jetables***

M. Philippe Calame regrette que le nouveau bar HUB au niveau arrivée servent des cafés dans des gobelets jetables. M. Deillon explique que cette pratique est justifiée du fait que le bar sert des boissons à l'emporter. Cela étant, lors du renouvellement des concessions pour les espaces de restaurations, l'AIG a inséré des clauses environnementales dans les conventions de concession, notamment en matière de tri des déchets.

### ***Séance supplémentaire de la commission des nuisances***

M. Boris Calame souhaite que la commission siège une fois de plus par année au vue du nombre de points qui sont abordés et du temps à disposition.

## **7. Brèves environnementales**

Compte tenu de l'heure avancée, il est renoncé à traiter ce point à l'ordre du jour. L'information sera communiquée lors de la prochaine séance de la commission.

\* \* \*

### ***Prochaines séances de la commission des nuisances***

Les prochaines séances sont fixées au :

**lundi 29 septembre 2008**

lundi 1<sup>er</sup> décembre 2008

La séance est levée à 19h15.

Pascal HELFER

Le secrétaire

### ***Annexes***

1. Note au conseil de direction du 6 juin 2008 (copie)
2. Copie de la présentation faite au point 5 de l'ordre du jour