

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

**Procès-verbal de la 64^e séance du lundi 29 septembre 2008
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

Présents : MM. Robert DEILLON, Président
Robert BEFFA
Boris CALAME
Philippe CALAME
Jean-Marc COMTE
Claude ETTER
Serge GOBBI
Christian GOUMAZ
Ivan HARALAMBOF
Pascal HOCHSTRASSER
Marc MOUNIER
Claude PIOTTON
Ermanno SCHENA
Jean-Marc THEVENAZ
Simon WERMELINGER

Observateur du CA : M. Jean-Michel KARR

Expert : -

Secrétaire : M. Pascal HELFER

Participait également : M. Philippe QUAGLIA

Excusés : MM. Jean-Marc DEVAUD
Pierre Etienne DUTY
Antoine GINI
Mario LEVENTAL (expert)
Patrick MALEK-ASGHAR
Yvan ROCHAT

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 2 juin 2008 ;
2. Communications du Président ;
3. Plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport ;
4. Plan de mobilité des personnels de l'aéroport - Bilan 2007 et mesures 2008 ;
5. Brèves environnementales ;
6. Divers.

Préambule

M. Deillon souhaite la bienvenue à M. Philippe Quaglia, qui participe en qualité de responsable de projets au sein de la division environnement et affaires juridiques notamment dans les domaines de la qualité de l'air et de la mobilité.

M. Deillon rappelle l'ordre du jour et recueille l'assentiment des membres de la commission sur les points y afférents.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 2 juin 2008

Le procès-verbal de la séance du 2 juin est approuvé sans commentaires.

2. Communications du Président

Evolution du trafic des passagers et des mouvements

L'AIG a enregistré au mois d'août une progression de 7.6% du nombre de passagers et de 3.9% du nombre de mouvements, ce qui, au cumul sur les huit mois de l'année, représente une progression de 8.5% du nombre de passagers et de 4.4% du nombre de mouvements.

Pour le mois de septembre (situation estimée au 28 courant), l'AIG devrait enregistrer une croissance du trafic passagers de l'ordre de 2% sans que celle-ci ne s'accompagne d'une augmentation du nombre de mouvements par rapport à la même période de l'année précédente. A la fin du mois de septembre, l'AIG comptera plus de 9 millions de passagers. A titre de comparaison, l'AIG a enregistré le neuf millionième passager aux alentours de la mi-décembre en 2005.

S'agissant des mouvements nocturnes, le mois d'août présente une diminution de 11.6% du nombre de mouvements entre 22 heures et 6 heures, soit 93 mouvements en moins par rapport à août 2007. Au cumul à la fin du mois d'août 2008, l'évolution correspond à une baisse nette de 0.1% qui s'explique par une diminution des décollages de 3.4% et une augmentation des atterrissages de 0.7%, en comparaison avec la même période de l'année précédente.

Sur question de M. Philippe Calame, M. Deillon indique que les mouvements du trafic de ligne sont en baisse entre 23 heures et minuit a priori. Ce résultat s'explique par une baisse du nombre de mouvements planifiés et des retards à l'horaire.

Dans le cadre de l'Euro 2008, l'AIG a enregistré 61 vols supplémentaires après 22 heures, dont 19 après minuit (5 vols entre minuit et 00h30, 14 vols entre 00h30 et 02h00).

La statistique des vols de nuit à fin août 2008 comprend les vols effectués durant cet événement sportif.

M. Philippe Calame demande si l'AIG a reçu des plaintes pour les vols de nuit supplémentaires liés à l'Euro. M. Deillon répond par la négative.

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

Au cumul au 28 septembre, l'AIG a enregistré une progression du trafic d'hélicoptères de 5.6% représentant 5'160 mouvements, soit 274 de plus que pour la même période de l'année précédente.

Le bilan de la saison d'hiver 2007/08 fait apparaître un meilleur respect des trajectoires publiées, notamment s'agissant du contournement de l'agglomération du Grand-Saconnex (entre les point GOLF ECHO et PALEXPO), ainsi qu'une élévation des hauteurs de vol au-dessus des agglomérations. Cela étant, il s'avère que le point de compte rendu SIERRA ECHO au sud du canton reste le point d'entrée le plus emprunté (environ 70% des mouvements concernés par le PPR Héli). L'objectif fixé de mieux répartir les mouvements sur l'ensemble des routes HEL d'arrivée et de départ n'a pas été atteint.

Compte tenu des attentes exprimées, la délégation infrastructure et développement (DID) du conseil d'administration de l'AIG s'est penchée sur les moyens de renforcer les mesures en place par une limitation des mouvements sur la plateforme, avec pour ambition d'adopter un dispositif simple et efficace, proportionnel à l'objectif poursuivi et non discriminatoire.

Sur la base des travaux de la DID et des points de vue exprimés, le conseil d'administration de l'AIG s'est prononcé le 19 septembre 2008 en faveur d'un renforcement du dispositif en place sur la base du schéma suivant : maintien du système PPR Héli durant la saison d'hiver (tous les jours de la semaine depuis mi-décembre jusqu'au mois d'avril), sensiblement renforcé par la limitation à six (6) du nombre de mouvement par heure, dont trois au nord (1 arrivée, 2 départs) et trois au sud (1 arrivée, 2 départs), de façon à limiter globalement sur la journée le nombre de mouvements à une cinquantaine au maximum. Les allocations inutilisées ne pourront être thésaurisées et utilisées ultérieurement dans la journée. Les mouvements de l'hélicoptère des HUG basé sur l'aéroport, les vols de la police suisse et française, ainsi que les mouvements de l'armée ne sont pas soumis à ces restrictions. Ces mesures seront publiées par NOTAM, puis dans l'AIP Switzerland.

Les nouvelles mesures ont été soumises à l'Office fédéral de l'aviation civile qui considère que celles-ci s'inscrivent dans le cadre règlementaire de l'aéroport. Les principaux exploitants de la plateforme ont été consultés durant l'été (quatre compagnies avec une part de marché supérieure à 4%, représentant ensemble 60% des mouvements concernés par le PPR Héli).

La limitation par jour correspond au nombre maximum de mouvements journaliers enregistrés durant la plupart des jours de la saison d'hiver 2007/08, soit quarante-neuf jours sur les cinquante-six que comprend la période PPR Héli 2007/08. A priori ce dispositif permet de respecter dans sa plus grande partie le besoin de mouvements journaliers et de les répartir sur l'ensemble de la journée (sous réserve des sept journées les plus chargées de la saison écoulée).

La décision du conseil d'administration fera l'objet d'une communication auprès des exploitants d'hélicoptères.

M. Philippe Calame demande si le PPR Héli, sous sa nouvelle forme, prévoit un avantage pour les compagnies basées. M. Deillon explique que tel n'est plus cas et ceci pour éviter toute discrimination à l'égard des autres exploitants non basés.

Faisant état d'une augmentation des mouvements d'hélicoptères entre Genthod et Bellevue par des hélicoptères militaires, M. Etter demande à M. Hochstrasser si ceux-ci doivent respecter les procédures publiées. M. Hochstrasser répond que tel est le cas à l'approche et au départ de l'aéroport de Genève, en rappelant toutefois qu'en dehors de la CTR les

appareils évoluent selon les règles VFR et sont dès lors autorisés à prendre des caps directs en direction d'Evian par exemple.

Avancement des chantiers en cours

M. Deillon indique que le planning des chantiers est respecté. Le gros œuvre du T1+ et du satellite 10 est achevé. Commence maintenant la phase des aménagements et transformations intérieures. Le satellite 10 ainsi que le nouveau restaurant « Altitude » seront mis en service à la fin du mois de novembre 2008 et tous les restaurants à la fin décembre 2008. Le processus délicat de rénovation de l'ensemble des boutiques de la galerie commerciale *landside* et *airside* va débiter. Le chantier du hangar pour avions privés *Geneva Airpark* progresse rapidement et devrait s'achever au début 2009. Enfin, M. Deillon note que le chantier du balisage de piste devrait durer encore environ deux ans.

M. Boris Calame demande si les travaux du balisage de piste sont effectués de nuit. M. Deillon explique que les travaux qui demandent une intervention sur la piste sont faits de nuit et que pour le reste ils se font durant la journée. A ce stade du chantier, les travaux de génie civil qui requièrent l'emploi de machines bruyantes sont achevés. Reste la partie des travaux électriques (tirage de câble, raccordement de feu, etc) qui ne sont pas des travaux bruyants.

M. Boris Calame demande si l'AIG a reçu des plaintes pour des travaux effectués la nuit. M. Helfer répond que l'AIG a reçu une plainte de la part d'un riverain suite à des travaux de sciage effectués de nuit sur le tarmac. Par ailleurs, il indique que l'AIG rappelle aux sociétés chargées des travaux de prendre toutes les dispositions propres à limiter les nuisances induites par leurs activités, en particulier durant la nuit. M. Beffa souligne qu'il existe un certain nombre de mesures pour réduire les bruits de chantier. Enfin, M. Deillon explique que dans toute la mesure du possible l'AIG s'emploie à ne pas planifier de travaux la nuit notamment en raison des surcoûts qu'ils induisent.

M. Boris Calame demande qu'une visite des chantiers de l'aéroport soit organisée pour les commissaires intéressés. M. Deillon propose que la prochaine séance de la commission, le 1^{er} décembre prochain, soit précédée d'une visite des chantiers en cours. La visite débutera à 16 heures et la séance de la commission sera différée de 30 minutes pour commencer à 17 heures 30.

3. Plans 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.

M. Mounier indique que conformément à la demande exprimée par la commission des nuisances, M. Deillon a relayé le 10 juillet dernier par courrier la position de la commission des nuisances à M. Cramer, Conseiller d'Etat en charge du Département du territoire, concernant les oppositions formulées par l'AIG à l'égard des projets de plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport. M. Cramer a interpellé l'AIG, le 15 août dernier, afin de savoir si l'AIG entendait maintenir ses oppositions. M. Cramer a fait savoir que dans l'affirmative, il soumettrait au Conseil d'État des projets d'arrêtés rejetant les oppositions formées par l'AIG. M. Mounier rappelle que les membres de la commission ont reçu copie (courriel du 10 septembre) du courrier de M. Deillon du 10 juillet et celui de M. Cramer du 15 août dernier.

Au cours de la séance du 19 septembre, le conseil d'administration de l'AIG a pris la décision de maintenir les oppositions formulées.

Discussion

M. Wermelinger confirme l'intention de M. Cramer de soumettre au Conseil d'Etat des projets d'arrêtés rejetant les oppositions de l'AIG. Demeure pour l'AIG la possibilité de faire recours contre les décisions du Conseil d'Etat auprès du Tribunal administratif puis, le cas échéant, auprès du Tribunal fédéral. Si une décision judiciaire donne en tout ou en partie raison à l'AIG, les plans devront être annulés et la procédure d'adoption des plans modifiée devra être recommencée. Dans pareille hypothèse, il y a lieu de s'attendre à des oppositions et recours des propriétaires concernés par les changements apportés conformément aux intérêts défendus par l'AIG et à des préavis défavorables et oppositions / recours des communes concernées.

M. Etter demande pourquoi l'AIG n'a pas formulé d'opposition sur les plans de la commune du Grand Saconnex. M. Mounier explique que le projet de plan du Grand Saconnex ne prévoit pas de secteur situé en zone à bâtir qui se verrait attribuer le DS II tout en étant soumis à un charge sonore supérieure aux valeurs limites d'immission +3 dB(A). Pour ces raisons, l'AIG n'a formulé aucune opposition dès lors que le projet de plan est conforme avec les principes qu'il défend.

M. Boris Calame souhaite entendre le point de vue de M. Karr en sa qualité d'observateur du conseil d'administration. Siégeant à la commission cantonale de protection contre le bruit comme MM. Etter et Boris Calame, M. Karr déclare s'être récusé pour ce point lors du vote intervenu au conseil d'administration le 19 septembre dernier.

M. Boris Calame pense que l'AIG sera débouté à terme et qu'une telle action portera préjudice à l'image de l'AIG.

4. Plan de mobilité des personnels de l'aéroport - Bilan 2007 et mesures 2008

Présentation

Copie de la présentation faite en séance par M. Philippe Quaglia est jointe en annexe (**annexe 1**).

Le bilan 2007 montre une progression du nombre de sociétés participantes au plan de mobilité des personnels de l'aéroport. Le nombre d'abonnements de transport public subventionnés est en augmentation.

Les navettes personnels aéroport (NPA) connaissent une fréquentation toujours plus importante. Depuis la mise en place de 4 nouvelles zones sur appel en avril 2007, la fréquentation moyenne journalière est passée de 322 utilisations en 2007 à 457 en 2008 (moyenne sur les 8 premiers mois de l'année courante).

Depuis avril 2007, l'AIG a instauré de nouvelles règles d'utilisation des parkings et d'attribution des abonnements. Les titulaires d'un abonnement de parking bénéficiant de bonnes conditions d'accès à l'aéroport en transports publics se sont vus retirer leur abonnement en octobre 2007. L'application de ces mesures a stoppé l'augmentation constante du nombre d'abonnement de parking des personnels de l'aéroport et en a fait diminuer le nombre en 2007.

Le bilan financier 2007 montre une augmentation des dépenses liées en partie au développement des zones NPA, à la mise en place d'un système informatique de gestion des abonnements de parkings et de la campagne de communication qui a accompagné l'instauration des nouvelles mesures. S'agissant des recettes, le plan de mobilité des personnels de l'aéroport est intégralement financé par les augmentations successives des tarifs des parkings pour les employés, ce qui permet par ailleurs d'accroître l'effet incitatif des mesures mises en place.

Les mesures 2008 à l'attention des personnels de l'aéroport seront renforcées et complétées avec, par exemple, l'extension des zones desservies par les NPA. L'accent sera mis notamment sur le covoiturage ainsi que la collaboration avec les autorités pour l'amélioration des itinéraires piétonniers et cyclables.

Discussion

M. Deillon remercie M. Quaglia pour sa présentation.

M. Philippe Calame demande pourquoi le nombre d'abonnements de parking des collaborateurs de l'AIG est en augmentation alors qu'il est en baisse chez les instances et sociétés aéroportuaires. M. Deillon explique qu'en 2007 les effectifs ont augmenté, notamment l'effectif des agents de sûreté (division Passagers) qui a dû être renforcé ; ces postes sont à horaire irrégulier, en dehors des plages horaires desservies par les transports publics.

Sur question de M. Boris Calame, M. Deillon explique qu'il n'est pas prévu de mettre en place une navette pour transporter les collaborateurs de l'AIG des parkings excentrés (par exemple l'ICC) à leur lieu de travail. Un tel projet représente des coûts prohibitifs, qui devraient être financés par une augmentation supplémentaire des abonnements de parkings. En outre, cette démarche aurait comme effet collatéral de rendre ces parkings plus attractifs que les transports publics, ce qui serait à contre courant de l'objectif poursuivi par le plan de mobilité. M. Quaglia ajoute qu'un certain nombre de collaborateurs de l'AIG, au bénéfice d'une place de stationnement décentrée par rapport à l'aéroport, ont choisi de venir à vélo préférant ce mode de transport plutôt que de stationner loin de l'aéroport. Cela étant, M. Deillon indique que le manque chronique de places de stationnement pour les personnels de l'aéroport pourrait rapidement devenir un problème aigu. Il rappelle que 600 places de parking sont actuellement louées à une société privée - sous l'ICC et le WTCII - sur les 8100 places environ ouvertes au public et aux abonnés. Au-delà de l'échéance du contrat en 2009, il n'y a aucune garantie que ces baux soient renouvelés. Face à cette éventualité, l'AIG a lancé une étude pour la réalisation d'un parking destiné aux personnels de l'aéroport. Le projet consiste à construire un parking à étages d'environ 2'000 places en partie sur le parking P47 actuel.

M. Philippe Calame propose que soit tenu compte dans les critères de recrutement des facilités à utiliser les transports publics pour rejoindre l'aéroport lors de l'engagement de nouveaux collaborateurs. M. Deillon indique que les entreprises regardent en priorité les qualifications professionnelles des candidats ce d'autant qu'il est de plus en plus difficile de trouver du personnel qualifié. Il mentionne comme exemple le cas des agents de sûreté qui devront dorénavant parler anglais. M. Philippe Calame propose que ce critère soit néanmoins retenu pour les professions qui requièrent une faible qualification. M. Deillon relève que cette catégorie de collaborateurs prend en général les transports publics.

M. Beffa demande s'il n'y a pas des synergies à trouver avec le parking de Palexpo ou du P49, qui est pratiquement vide toute l'année. M. Deillon reconnaît qu'un grand nombre de places de parking à proximité de l'aéroport, non gérées par l'AIG, ne sont globalement pas utilisées de manière appropriée. L'utilisation de ces parkings par l'AIG serait possible pour certaines périodes de l'année uniquement. En effet, l'AIG devrait libérer les parkings durant les grands événements organisés par Palexpo, qui correspond à des périodes d'affluence à l'aéroport. Une telle situation n'est pas envisageable. L'AIG a besoin de ses parkings en propre.

Sur question de M. Comte, M. Quaglia explique que le montant des subventions allouées par l'AIG pour favoriser la mobilité douce est fonction du mode transport et se décline de la manière suivante :

- abonnement annuel CFF : CHF 410.- pour les personnels AIG et CHF 110.- pour les personnels aéroportuaires, en sus du tarif « Grand Compte » qui profite à tous les employés du site ;
- abonnement Unireso : CHF 110.- pour les personnels AIG et aéroportuaires ;

- abonnement annuel P+R : CHF 110.- pour les personnels AIG et aéroportuaires (aucune demande enregistrée à ce jour) ;
- prime écomobilité : CHF 400.- par an, uniquement pour les personnels AIG qui viennent à l'aéroport à pieds ou en vélo.

Les personnels au bénéfice d'une subvention ou d'une prime écomobilité ne peuvent pas obtenir un abonnement de parking. En outre, les subventions ne peuvent être cumulées.

M. Boris Calame demande combien de places de parc pour vélo ont été installées. M. Quaglia indique que 310 stationnements vélos ont été installés en 2007 ainsi qu'une borne de gonflage au parking vélo de la gare CFF. Il mentionne également l'audit des accès cyclables de l'aéroport. Cette étude a considéré un certain nombre d'aspects, comme la signalétique et les itinéraires des pistes cyclables, le revêtement de la chaussée, afin de dresser une liste d'actions propres améliorer l'accès de l'AIG en vélo. La démarche consiste maintenant à rencontrer les parties concernées (mairies, office cantonale de la mobilité, associations) pour le suivi.

5. Brèves environnementales

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

M. Mounier présente par domaine un certain nombre d'objets financés par les fonds environnement :

Gestion de l'énergie

- Panneaux photovoltaïques sur satellite 10 : le satellite 10 est en cours d'achèvement. En 2009, il intégrera une casquette solaire, pour génération d'électricité photovoltaïque. Surface totale : 403 m² (374 panneaux). Puissance de crête : 50.5 kW. Production annuelle prévue : 47 MWh. Économie de climatisation par la protection solaire estimée à 40'000 kWh/an soit environ CHF 10'000.- par an. Participe à l'objectif AEnEc visant à consommer de l'électricité renouvelable.
Coûts : environ CHF 600'000.-

Qualité des eaux

- Campagne de mesures : reconduction de la campagne de mesure de la qualité des eaux à l'exutoire du Vengeron.
Coûts : environ CHF 70'000.-

Qualité de l'air

- Monitoring : achat d'un équipement FDMS (Filter Dynamic Measurement System) pour permettre de prendre en compte les particules volatiles lors de la mesure des concentrations de PM10 par le TEOM de la station EOLE.
Coûts : CHF 20'000.-
- Participation à l'achat de nouveaux véhicules éocompatibles : acquisition d'un véhicule 100% électrique BELIER.
Coûts : CHF 19'000.- sur un prix d'achat de CHF 32'000.-
Un véhicule combi essence-gaz FIAT DOBIO.
Coûts : CHF 3'500.- sur un prix d'achat de CHF 23'000.-
- Participation à l'équipement de véhicules existants : modifications moteur de deux *Servicers* de Geneva Fuelling Services, dont 50% du coût est supporté par fonds environnement, comme convenu fin 2007.

Coûts : CHF 16'400.- (CHF 8'800.- et 7'600.-) à ce jour

- MyClimate : abonnement annuel (le développement du portail internet a été financé par le budget de la division Marketing).

Coûts : CHF 1'500.-

Gestion des déchets

- Déplacement de la déchetterie de Pré-Bois : financement des frais par le fonds environnement à concurrence de CHF 15'000.- environ.

Discussion

Sur question de M. Boris Calame, M. Mounier explique que la déchetterie de Pré-Bois a dû être déplacée suite au projet *Geneva Airpark*, en cours de construction. La déchetterie offre de nouvelles commodités en matière de tri sélectif des déchets. Le montant de CHF 15'000.- représente une fraction du coût total du déplacement de la déchetterie et des installations annexes. M. Boris Calame s'oppose à l'imputation à ce montant sur le fonds environnement dès lors qu'il ne correspondrait à aucune plus value.

6. Divers

Réponses apportées au courriel de M. Boris Calame du 21 mai 2008

M Deillon passe la parole à M. Quaglia qui rappelle les questions :

« [...] je souhaiterais connaître les émissions (mensuels et/ou annuels) de polluants gazeux de l'AIG (selon l'OPair) ce, si possible, depuis 1990 et jusqu'à ce jour.

Je souhaiterais aussi connaître la technique de mesure (pour la période concernée) et la délimitation du secteur concerné pour l'élaboration des statistiques y relatives. »

Sur la base d'une présentation *PowerPoint*, M. Quaglia répond aux questions. Copie de la présentation faite en séance est jointe en annexe (**annexe 2**).

Première question

Depuis 2003, l'AIG procède annuellement à l'inventaire des émissions de polluants gazeux. Les éléments considérés sont : le dioxyde d'azote (NO_x), les composés organiques volatiles (COV), le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de carbone (CO₂) et les particules fines d'un diamètre inférieure ou égale à 10 µm (PM10). Les sources d'émissions sont classées selon quatre catégories : les émissions du trafic aérien, des activités de l'assistance en escale, des infrastructures et du trafic induit. Les quantités de polluants émis par le trafic aérien sont déterminées selon une procédure standard établie par l'OACI. Le cycle LTO comporte quatre phases distinctes, de durée déterminée : approche, roulage au sol, décollage et ascension en dessous de 915 m/sol (3'000 pieds/sol).

S'agissant du calcul des émissions autres que celles du trafic aérien, il n'existe aucune pratique qui répondent à un standard international pour leur évaluation. Le calcul des émissions des polluants gazeux se fonde sur une approche statistique et empirique des taux d'émissions de chacune des catégories de sources de la plateforme aéroportuaire.

Deuxième question

La qualité de l'air sur le site aéroportuaire est contrôlée en permanence par les deux instruments de la station de mesure EOLE situés en bord de piste. La station comprend un système optique DOAS (Differential Optical Absorption Spectroscopy) pour la mesure de la concentration d'ozone (O₃), de dioxyde de soufre (SO₂) et de dioxyde d'azote (NO₂) ainsi qu'un système TEOM (Tapered Element Oscillating Microbalance), prochainement équipé d'une nouvelle technologie FDMS (Filter Dynamic Measurement System), pour la mesure des PM10.

En complément, des capteurs passifs sont disposés le long de la piste et en prolongation de son axe sur les communes riveraines (Aire-la-Ville, Vernier, Pregny-Chambésy, Bellevue, Genthod). Des capteurs supplémentaires sont placés en divers autres endroits de l'enceinte aéroportuaire ainsi que devant l'aérogare passagers, aux abords des parkings de courte durée. Les mesures effectuées par l'AIG sont transmises au service cantonal de protection de l'air qui en contrôle la validité. Les mesures de la station EOLE sont intégrées au Réseau d'observation de la pollution atmosphérique à Genève (ROPAG).

Réajustement des classes de bruit

Sur question de M. Philippe Calame, M. Deillon indique qu'un groupe de travail a été constitué au sein de la *Swiss International Airports Association* (SIAA)¹ pour étudier le réajustement des différentes classes de bruit. Une prise de position commune des aéroports suisses regroupés au sein de la SIAA sera adressée à l'OFAC sur cette question dans le courant du mois de novembre prochain. M. Philippe Calame demande s'il est possible de prévoir une entrée en vigueur au printemps 2010. M. Deillon rappelle que toute modification des tarifs d'aéroport ou du système de tarification doit faire l'objet d'une procédure de consultation auprès des compagnies et qu'elles peuvent exprimer leur avis dans un délai de deux mois. Lorsque l'exploitant d'aéroport arrête les modifications tarifaires à l'issue du délai de consultation, il ouvre dès lors la possibilité aux compagnies aériennes de déposer un recours qui renvoie l'ajustement *sine die*. Au vu de ces considérations, il semble encore prématuré d'articuler un calendrier pour la mise en place du réajustement des classes de bruit.

Projet de maison de l'environnement

M. Boris Calame demande où en est le projet de maison de l'environnement prévu dans l'aile ouest du Terminal T1+, dont M. Mounier a fait état lors de la séance de la sous-commission « suivi SME » le 24 septembre dernier. M. Mounier propose de discuter du projet avec les membres de la sous-commission « suivi SME » dans un premier temps. La séance de la sous-commission « suivi SME » est fixée au 5 novembre à 16h30. MM. Etter et Piotton sont invités à participer à cette séance.

Fonds environnement

M. Karr estime qu'il serait utile d'établir un « règlement » qui définisse les domaines pour lesquels le fonds environnement pourrait être utilisé comme source de financement. M. Deillon répond qu'il existe déjà une directive relative à l'affectation et à l'utilisation des revenus de la surtaxe bruit et de la surtaxe émissions gazeuses. Il propose dans un premier temps de transmettre la directive aux commissaires pour en prendre connaissance (**annexe 3**) puis d'étudier, dans un second temps, s'il convient d'y apporter quelques amendements propres à préciser les domaines d'application du fonds environnement.

* * *

¹La SIAA regroupe les sociétés d'exploitation de l'aéroport de St-Gall-Altenrhein, de l'EuroAirport de Bâle, de l'aéroport de Berne-Belp, de l'Aéroport International de Genève, de l'aéroport de Lugano et de celui de Zurich.

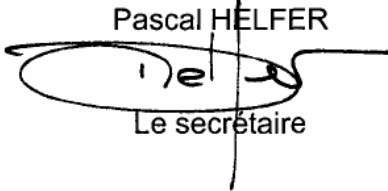
Prochaines séances de la commission des nuisances

La prochaine séance est fixée au :

lundi 1^{er} décembre 2008

(Cette dernière séance de l'année sera suivie d'un dîner offert par l'AIG)

La séance est levée à 19h00.

Pascal HELFER

Le secrétaire

Annexes

1. Copie de la présentation faite au point 4 de l'ordre du jour
2. Copie de la présentation faite en réponse au courriel de M. Boris Calame du 21 mai 2008
3. Directive relative à l'affectation et à l'utilisation des revenus de la surtaxe bruit et de la surtaxe émissions gazeuses