

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

**Procès-verbal de la 65^e séance du lundi 1^{er} décembre 2008
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h30 à 19h00**

Présents :	MM. Robert DEILLON, Président Robert BEFFA Philippe CALAME Jean-Marc COMTE Claude ETTER Antoine GINI Serge GOBBI Christian GOUMAZ Ivan HARALAMBOF Pascal HOCHSTRASSER Marc MOUNIER Claude PIOTTON Yvan ROCHAT Ermanno SCHENA Jean-Marc THEVENAZ Simon WERMELINGER Roger WUTHRICH (pour la visite des chantiers)
Observateur du CA :	M. Jean-Michel KARR
Expert :	M. Mario LEVENTAL
Secrétaire :	M. Pascal HELFER
Participait également :	M. Philippe QUAGLIA
Excusés :	MM. Boris CALAME Jean-Marc DEVAUD Pierre Etienne DUTY Patrick MALEK-ASGHAR

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 29 septembre 2008 ;
2. Communications du Président ;
3. Objectif 2008 de l'AIG – Etat d'avancement de la mise en place des mesures visant à économiser 1 GWh d'énergie par an ;
4. Plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère ;
5. Brèves environnementales ;
6. Divers.

La séance plénière est précédée d'une visite sur le tarmac d'un certain nombre de chantiers en cours. A cette occasion, M. Wuthrich présente aux membres de la commission les sites des installations suivantes :

- Satellite 10 ;
- Hangar Geneva AirPark ;
- Hangar de Tag Aviation ;
- P48.

Préambule

M. Deillon souhaite la bienvenue à M. Philippe Quaglia, qui participe à cette séance en qualité de responsable de projets au sein de la division environnement et affaires juridiques, notamment dans le domaine de la gestion de l'énergie.

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 29 septembre 2008

Le procès-verbal de la séance du 29 septembre 2008 est approuvé sans commentaire.

2. Communications du Président

Evolution du trafic des passagers et des mouvements

L'AIG a enregistré au mois d'octobre une progression du nombre de passagers de 1.5% et une baisse du nombre de mouvements de -1.5%, ce qui, au cumul sur les dix mois de l'année, représente une progression du nombre de passagers de 7.2% et du nombre de mouvements de 3.2%. La baisse des mouvements du mois d'octobre s'explique essentiellement par une réduction du nombre de vols de l'aviation générale, notamment les vols taxis, qui diminuent de près de 18%.

S'agissant des mouvements nocturnes, le mois d'octobre présente une diminution du nombre de mouvements entre 22 heures et 6 heures de -17.7%, soit 146 mouvements en moins par rapport à octobre 2007. Au cumul à la fin du mois d'octobre 2008, l'évolution correspond à une baisse de -7.6% (diminution des décollages de -6.8% et diminution des atterrissages de -2,9%, soit respectivement 96 décollages et 182 atterrissages en moins en comparaison avec

la même période de l'année précédente). A fin octobre 2008, les mouvements nocturnes représentent 4.5% du trafic total contre 4.8% en 2007.

Etudes CRINEN

L'OFAC a transmis à l'OFEV l'étude établie par l'AIG relative à l'évaluation de restrictions opérationnelles supplémentaires pour les mouvements nocturnes à l'aéroport de Genève pour qu'il se détermine à son sujet.

Régulation des mouvements d'hélicoptères dès la saison d'hiver 2008/09

L'AIG a prévu un renforcement des mesures de restriction du trafic hélicoptères, et plus particulièrement du PPR Héli. En substance, il s'agit de plafonner dès la saison d'hiver 2008/09 le nombre de mouvements par jour et par heure. Par jour, le nombre de mouvements serait plafonné à 48. Par heure, il serait plafonné à 4 (2 arrivées et 2 départs, répartis pour la moitié entre le nord et le sud). Ces mesures additionnelles ont suscité des réactions de la part de certains exploitants d'hélicoptères qui opèrent régulièrement des vols au départ et à destination de l'aéroport de Genève. Un recours contre la décision prise a été déposé auprès du Tribunal administratif fédéral. En l'état, cette procédure a un effet suspensif, qui met en péril l'entrée en vigueur des mesures décidées au 13 décembre prochain. L'AIG s'emploie actuellement à tenter de remédier à cette situation.

Amélioration de l'offre long-courrier au départ de Genève

Deux nouvelles liaisons long-courrier viennent compléter l'offre des destinations au départ de Genève. Air Canada a annoncé l'ouverture d'une liaison quotidienne sans escale Montréal - Genève à partir du 1^{er} juin 2009. La compagnie aérienne SWISS, membre du réseau Star Alliance et partenaire commercial d'Air Canada, offrira des places pour la nouvelle liaison dans le cadre d'un accord d'exploitation à code multiple.

United Airlines a également annoncé l'ouverture d'une liaison quotidienne Washington - Genève à partir du 20 avril 2009.

Etats des différents chantiers en cours

A la mi-décembre 2008, l'ensemble des restaurants et bars sera ouvert. A l'emplacement de l'ancienne terrasse du bâtiment des restaurants, le complexe de restaurants et bars « l'Altitude » a ouvert à la fin du mois novembre. Ses vastes surfaces vitrées offrent une vue imprenable sur le tarmac, la piste et le Jura.

Le rez-de-chaussée de l'extension du terminal principal (niveau arrivée du T1+) sera prêt pour accueillir les agences de location de voiture au début du mois de décembre tandis qu'une partie de l'extension du hall d'enregistrement sera mis à la disposition des passagers à mi-décembre.

3. Objectif 2008 de l'AIG – Etat d'avancement de la mise en place des mesures visant à économiser 1 GWh d'énergie par an

Présentation

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

L'AIG s'est fixé comme objectif d'entreprise pour 2008 de mettre en place au 31 décembre 2008 un ensemble de mesures permettant d'économiser 1 GWh d'énergie par an. A cet effet, les membres du personnel ont été invités à soumettre des propositions d'économie d'énergie permettant d'éviter le gaspillage énergétique sous toutes ses formes (chaud, froid, électricité).

Bien que la consommation totale d'énergie présente une tendance à la hausse, l'AIG a ces trois dernières années (de 2005 à 2008) stabilisé ses besoins malgré l'augmentation du nombre de passagers. Cette stabilisation de la consommation énergétique globale correspond à une baisse de la consommation d'énergie thermique et d'une augmentation de la consommation d'électricité.

En 2007, l'AIG a consommé 95.8 GWh, ce qui équivaut à la consommation énergétique d'environ 20'000 ménages sur une année. L'économie de 1 GWh représente environ 3 jours de consommation d'énergie par l'ensemble des sociétés et instances aéroportuaires. Cela représente aussi la consommation électrique de 300 ménages.

Les membres du personnel de l'AIG ont déposé près de 300 propositions, dont 20 ont déjà été mises en œuvre permettant l'économie d'environ 0.9 GWh/an par des solutions technologiques et comportementales. L'objectif de mise en place de mesures permettant d'économiser 1 GWh sera atteint. Le travail d'optimisation des consommations va se poursuivre même après la fin d'objectif 2008, dans le but de stabiliser la consommation globale et diminuer les consommations spécifiques.

Discussion

M. Deillon remercie M. Quaglia pour sa présentation.

M. Philippe Calame demande s'il a été envisagé de réduire la température des bâtiments de l'aéroport. M. Quaglia répond qu'il est prévu d'améliorer la gestion de la température dans l'aérogare par un certain nombre d'actions sur le système de chauffage et de rafraîchissement. Il s'agit, par exemple, comme cela a été fait cette année de différer le redémarrage de la centrale thermique de l'aéroport d'une quinzaine de jours. Cette action a permis d'économiser environ 0.5 GWh.

Sur question de M. Etter, M. Deillon indique que dans le cadre des réaménagements des trois niveaux de l'aérogare de nouveaux systèmes d'éclairage en plafond plus économes ont été installés notamment dans les nouveaux espaces de restauration situés dans le T1+ (extension du terminal). M. Quaglia ajoute que l'AIG a proposé à la boutique de fleur *Fleuriot* de remplacer entièrement son système d'éclairage et d'installer, à la charge de l'AIG, un équipement équivalent au niveau de l'éclairage et du rendu des couleurs, mais plus économe en terme de consommation énergétique. Il s'agit pour l'AIG d'utiliser la boutique de fleur comme plate-forme de démonstration sur l'éclairage pour inciter d'autres boutiques à investir dans des systèmes d'éclairage moins "énergivore".

M. Karr demande quelle sera la réduction occasionnée par l'économie de 1 GWh sur le bilan des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), réduction dont il craint que le bénéfice se voit attribué par un amalgame spécieux au fait du transport aérien. M. Deillon rappelle que le but poursuivi par l'objectif de direction d'économiser 1 GWh est avant tout d'initier un changement de comportement auprès des membres du personnel face à la problématique énergétique. Il ne s'agit pas d'une démarche financière ou publicitaire, bien que pour ces deux aspects il y ait des répercussions positives en terme de coût et d'image pour l'aéroport avant tout, mais également pour l'ensemble des acteurs du trafic aérien. M. Quaglia indique qu'il est possible de calculer la quantité de CO₂ que les mesures envisagées devraient contribuer à économiser. Les résultats de ce calcul seront présentés aux membres de la commission.

4. Plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère

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

Un CD-ROM incluant le projet de plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère (ci-après : le rapport) et ses annexes est distribué en séance.

Se référant au projet de rapport dans sa version du 12 novembre 2008 transmis par courrier électronique aux membres de la commission, M. Mounier rappelle le contexte dans lequel ce rapport s'inscrit et informe les membres de la commission que le Groupe de travail sur l'aviation légère (GTAL) a approuvé le 19 novembre dernier ce rapport, considérant qu'il reflétait les travaux menés en son sein pour réduire les nuisances occasionnées par l'aviation légère. En outre, le rapport sera présenté à la prochaine séance de la commission mixte franco-suisse. Dans l'intervalle, il sera soumis à l'OFAC en application du dispositif de la décision de la Commission fédérale en matière d'infrastructures et d'environnement du 23 mars 2006 relative à l'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG.

M. Mounier présente en substance les trois parties principales du rapport. La première partie définit les mouvements considérés dans le cadre de l'étude et indique un certain nombre d'éléments factuels propres à circonscrire la problématique de l'aviation légère. La deuxième partie dresse l'inventaire des mesures mises en place avant la constitution du GTAL pour réduire les nuisances occasionnées par l'aviation légère. Celles-ci sont ordonnancées selon le principe de l'approche équilibrée préconisée par l'OACI (mesures à la source, aménagement du territoire, mesures opérationnelles, restrictions opérationnelles). La troisième partie présente les mesures étudiées et mises en œuvre après la constitution du GTAL en 2003, en distinguant les mesures relatives aux mouvements d'avions de celles concernant les mouvements d'hélicoptères. Enfin, M. Mounier présente les actions qui devront faire l'objet d'un suivi et ouvre la discussion.

Discussion

M. Beffa demande si les activités de l'aviation légère sont considérées dans le calcul des courbes d'exposition au bruit. M. Helfer répond par l'affirmatif et explique, en outre, que la détermination de l'exposition au bruit des petits aéronefs tient compte d'un facteur de correction recalculé chaque année à partir du nombre de mouvements annuels, selon la méthode définie à l'annexe 5 de l'OPB. En 2007, la valeur du facteur de correction calculé par l'EMPA était de + 5 dB(A). Cela étant, les petits aéronefs n'ont sur le plan acoustique qu'une importance subordonnée par rapport aux grands avions.

M. Beffa demande s'il existe des systèmes d'échappement situés au-dessus des ailes. M. Gini explique que de tels systèmes n'existent pas et que les moteurs qui équipent l'essentiel des petits avions ont été conçus à la fin de la seconde guerre mondiale. Aujourd'hui, le secteur de l'aviation légère est trop petit pour qu'une entreprise puisse espérer amortir les coûts de R&D nécessaires pour la mise sur le marché d'un nouveau type de moteur.

M. Rochat souhaiterait que les conséquences en matière de nuisances et de sécurité des opérations d'une modification de la géométrie de la volte fassent l'objet d'une étude. M. Deillon indique qu'une évaluation des incidences, pour tous les intéressés, d'une modification de la géométrie de la volte requerrait une expertise et un investissement conséquent, ainsi qu'une enquête publique. M. Hochstrasser rappelle que les circuits d'aérodromes répondent à des exigences strictes en matière de sécurité aérienne et qu'une modification du tracé de la volte exigerait de réaliser une étude de sécurité (*safety assessment*) pour évaluer les conséquences sur les opérations dans la CTR. M. Deillon ajoute que l'opportunité d'une telle étude pourrait faire l'objet d'une demande à l'OFAC, respectivement à la DGAC.

Au regard des tracés radar enregistrés durant la campagne de mesures d'août 2007, en particulier ceux au décollage par la route NOVEMBER effectués par des pilotes n'étant pas membre de l'Aéroclub de Genève (cf. figure 25 du rapport), M. Karr suggère de déterminer un nouveau point de compte rendu au niveau de Collex pour contraindre les pilotes de ne pas initier prématurément un virage à gauche et ainsi éviter de survoler les communes de Prévessin-Moëns et de Ornex.

M. Levental précise que le niveau de pression acoustique diminue de 3 dB(A) à chaque doublement de distance (sans atténuation due à l'absorption par l'air et par le sol) dans le cas d'une source linéaire. Sur le plan acoustique, compte tenu de cette réalité, les bénéfices d'une réduction des niveaux de bruit à la source seront plus grands que ceux potentiellement réalisables dans le cas d'une modification de la géométrie de la volte. Le remplacement, par l'Aéroclub de Genève, de leurs appareils d'écolage de type BRAVO par des appareils plus modernes de type TECNAM ont permis une réduction des niveaux de bruit au décollage de 10 dB(A) (**annexes 2 et 3**). Par ailleurs, M. Gini rappelle que le pilote dans sa phase d'approche est tenu de s'assurer, pour des raisons de sécurité, qu'aucun obstacle ne se trouve sur la piste. Déplacer plus au nord le tracé de la volte rendrait, cette procédure de contrôle encore plus difficile, du fait de la distance qui sépare la trajectoire publiée de la piste.

M. Philippe Calame demande si les annexes peuvent être transmises à des tiers. M. Deillon rappelle que le rapport et ses annexes ont été soumis à l'OFAC dans le cadre d'une procédure contentieuse. L'intervention de tiers (autres que les communes, les associations de riverains et les particuliers recourants) est de nature à compliquer la procédure à ce stade. Cela étant, l'AIG ne s'oppose pas à la communication des ces documents à des tiers directement intéressés, en leur recommandant d'en faire un usage approprié.

5. Brèves environnementales

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

Comptes 2008 du fond environnement

M. Mounier commente les dépenses du fonds environnement sur la base de l'état des comptes au moins de décembre 2008 distribué en séance (joint au présent procès-verbal pour les membres excusés).

Projet de plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport

Une délégation du conseil d'administration a rencontré Monsieur Robert Cramer, Conseiller d'Etat en charge du département du territoire, pour trouver les termes d'un règlement amiable au différend qui oppose l'Etat de Genève à l'AIG relatif aux projets de plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans six communes riveraines de l'aéroport. A ce stade, l'AIG a fait part à de ses prétentions et serait disposé à retirer les oppositions formulées à ce jour. Il s'agit maintenant au Conseil d'Etat d'analyser cette proposition.

PEB

Le préfet de l'Ain et celui de la Haute-Savoie ont adopté par arrêté préfectoral du 15 juillet 2008 le Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Genève.

M. Philippe Calame demande s'il est possible d'obtenir une copie du PEB. M. Deillon explique que l'AIG doit préalablement obtenir l'assentiment de la DGAC avant de satisfaire à cette demande.

6. Divers

Néant

* * *

Prochaines séances de la commission des nuisances

Les prochaines séances sont fixées au :

lundi **23 mars** 2009

lundi **8 juin** 2009

lundi **14 septembre** 2009

lundi **30 novembre** 2009

La séance est levée à 19h00.

Pascal HELFER

[Signé le 2 février 2009]

Le secrétaire

Annexes

1. *Copie de la présentation faite au point 3 de l'ordre du jour*
2. *Copie du certificat acoustique de l'appareil immatriculé HB-HGB de type BRAVO de l'Aéroclub de Genève*
3. *Copie du certificat acoustique de l'appareil immatriculé HB-KPC de type TECNAM de l'Aéroclub de Genève*
4. *Fonds environnement au 12.12.2008 - comptes 2008*