

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

**Procès-verbal de la 68<sup>e</sup> séance du lundi 14 septembre 2009  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h25**

<b>Présents :</b>	MM.	Robert DEILLON, Président Robert BEFFA Boris CALAME Philippe CALAME Jean-Marc COMTE Jean-Marc DEVAUD Pierre-Etienne DUTY Claude ETTER Serge GOBBI Antoine GINI Christian GOUMAZ Pascal HOCHSTRASSER Patrick MALEK-ASGHAR Marc MOUNIER Claude PIOTTON Ermanno SCHENA Jean-Marc THEVENAZ Simon WERMELINGER
<b>Observateur du CA :</b>	M.	Jean-Michel KARR
<b>Secrétaire :</b>	M.	Pascal HELFER
<b>Participent également :</b>	Mme	Martine VOUTAZ THOMAS
	M.	Philippe QUAGLIA
	M.	Davide TAMBURINI
<b>Excusés :</b>	MM.	Ivan HARALAMBOF Mario LEVENTAL (expert) Yvan ROCHAT

## ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 8 juin 2009 ;
  2. Communications du Président ;
  3. Point de la situation en matière de gestion des déchets à l'aéroport ;
  4. Présentation du site de mise en relation pour le covoiturage dans le cadre du plan de mobilité de l'aéroport ;
  5. Brèves environnementales ;
  6. Divers.
- 

### Préambule

Monsieur DEILLON salue la participation de trois collaborateurs de l'AIG, Madame Martine VOUTAZ THOMAS, responsable de projets au sein de la division environnement et affaires juridiques, qui interviendra au point 3 de l'ordre du jour, Monsieur Philippe QUAGLIA, également responsable de projets au sein de la Div. E, qui interviendra au point 4 de l'ordre du jour et Monsieur Davide TAMBURINI, nouveau collaborateur de l'AIG, responsable de projets au sein du service de lutte contre le bruit de la Div. E.

### 1. Approbation du procès-verbal de la séance du 8 juin 2009

Le procès-verbal de la 67<sup>e</sup> séance de la Commission consultative des nuisances du 8 juin 2009 est approuvé sans commentaire.

### 2. Communications du Président

#### *Évolution du trafic*

A fin août, le nombre de passagers (ligne + charter) est en baisse de -3,8 % par rapport à la même période de l'année précédente (passagers totaux y compris aviation générale, -4 %). L'aéroport de Zurich connaît une évolution semblable, témoignant d'une plus grande résistance du trafic aérien en Suisse que ailleurs en Europe, où les aéroports connaissent une baisse de trafic de l'ordre de -8 à -12 %, étroitement liée à la crise économique.

Le maintien du volume de trafic cet été (juillet et août), en grande partie lié au tourisme, ne préjuge toutefois pas de l'évolution de la situation d'ici la fin de l'année, qui reste tributaire d'impondérables tels que le succès de TELECOM 09 ou l'évolution de la situation sur le front de la grippe H1N1.

Les mouvements totaux sont en recul de -11,2 % (ligne + charter, -6 % environ).

### *Mouvements nocturnes*

Fin août, les mouvements nocturnes (22h-6h) sont en recul de -17,3 %.

Depuis la séance du mois de juin, aucune dérogation n'a été accordée par l'AIG après 00h30, les mouvements intervenus durant cette période étant tous des vols sanitaires (avion et hélicoptère) ou des vols d'Etat autorisés par l'OFAC (*Diplomatic Clearance*).

Depuis le mois de juin, plusieurs vols en retard sur l'horaire ont été détournés sur Lyon en raison des restrictions applicables aux vols nocturnes à Genève, avec pour conséquence un transfert des passagers en car jusqu'à Genève et une prise en charge de ceux-ci tard dans la nuit.

S'agissant du vol easyJet qui a atterri à Genève à 00h30 dans la nuit du 10 au 11 septembre signalé par M. GERARD, M. MOUNIER indique que ce vol (EZS450C) en provenance de Lisbonne (STA 22h50) a effectivement atterri à Genève à 00h30 (précisément 00:30:17). En vertu des procédures applicables à Genève, les atterrissages après 0 heures 29 doivent faire l'objet d'une demande de dérogation ad hoc. En l'occurrence, une demande a été dûment faite pour faire mouvement jusqu'à 00h29 et le pilote pensait effectivement pouvoir rejoindre le sol avant 00h30. Les causes du retard sont une accumulation d'évènements durant les escales successives au cours de la journée, que l'opérateur s'est efforcé de combler afin de permettre finalement à cet appareil de rejoindre sa base 17 secondes après 00h30. Le cas sera signalé à l'OFAC.

L'arrivée du vol étant prévu à 22h50, M. Boris CALAME suggère de se pencher sur les raisons du retard de plus d'une heure accumulée durant la journée plutôt que celles liées à 17 secondes à l'arrivée, afin d'envisager une marge de manœuvre éventuelle de l'AIG ou de Skyguide pour contribuer à atténuer ce retard. En l'occurrence, les aléas opérationnels sont inhérents au transport et les retards accumulés durant la journée pour diverses causes (problèmes techniques, météo, ATC, etc.) sont souvent difficiles à compenser intégralement, nonobstant à un changement des machines dans les différentes rotations. Il n'y a pas, a priori, d'aéroport de provenance « à risque », compte tenu de la durée de rotation adaptée à la situation locale sur les différentes plates-formes. Enfin, il est vain pour l'AIG d'appeler le directeur des grandes plates-formes d'échange afin d'insister sur le temps de rotation des vols à destination de Genève en particulier, compte tenu des autres priorités sur les *hubs* européens.

M. Philippe CALAME souhaiterait avoir une information sur les statistiques des retards ATC. Cette information sera communiquée, étant toutefois précisé que depuis le début de l'année, la situation se présente favorablement, notamment compte tenu des capacités supplémentaires dégagées par Skyguide pour le trafic en soirée. M. HOCHSTRASSER précise que l'information peut être donnée pour l'une ou l'autre des semaines écoulées, la comparaison de deux semaines significatives permettant de se faire une opinion sur l'évolution de la situation.

M. GOUMAZ observe que les retards occasionnent non seulement des nuisances, mais également des coûts pour les opérateurs et les exploitants des aéroports, ainsi que des récriminations de la part des passagers. Par conséquent, tous les acteurs du transport aérien ont un intérêt commun à limiter ces retards dans toute la mesure du possible. M. Boris CALAME pose la question de savoir qui supporte en fin de compte ces coûts. A ce jour, en règle générale, chacune des parties concernées supportent ses coûts en vertu d'un *gentleman agreement* entre les acteurs de la chaîne du transport aérien. De même, les responsabilités des uns et des autres ne sont pas systématiquement décortiquées en cas de déroutements pour cause de santé (une fois par semaine pour l'ensemble des vols easyJet par exemple) ; chacun supporte ses coûts suite à un tel aléa.

M. MOUNIER apporte également des précisions sur le vol *DASNAIR* parti à 00h17 dans la nuit du 8 au 9 septembre dernier. Renseignements pris à tête reposée le lendemain, il s'agit d'un vol

commercial (hors ligne charter) d'un appareil de type Falcon 2000EX vers une destination en Asie, avec une escale intermédiaire. La planification de ce vol répond à des contraintes opérationnelles très fortes, notamment s'agissant des slots d'arrivée sur l'aéroport de destination autorisés dans une plage horaire étroite. Le « *duty time* » des équipages à respecter pour un long vol empêche un positionnement trop anticipé de l'avion à l'escale pour faire mouvement « just in time » vers la destination finale. L'heure de départ idéale aurait été aux alentours de 1 heure du matin, raison pour laquelle le mouvement a été finalement prévu peu avant minuit. Dans la soirée du 8 septembre, le passager de cet appareil a été retenu et il est arrivé légèrement en retard pour l'embarquement et pour le départ de l'avion dans le slot PPR réservé par l'opérateur entre 23h40 et 23h59. L'agent AAU de l'AIG s'est enquis du retard dès 23h30, mais c'est à 23h50 que le retard a été confirmé et que l'autorisation du Piquet de direction sollicitée. L'opérateur a souligné l'importance de ce vol pour le client au moment de sa demande. Dans le temps extrêmement limité imparti pour décider, le représentant de l'AIG ne s'est pas estimé en mesure d'évaluer dans toute leurs ampleurs les conséquences de l'annulation d'un tel vol dans une plage horaire de toute façon susceptible d'accueillir encore du trafic (lignes ou charters). Par conséquent, la décision a été prise d'accorder la dérogation. Cela étant, la situation étant insatisfaisante, l'opérateur a été interpellé.

### *Mouvements hélicoptères*

La tendance indiquée au mois de juin se poursuit, le trafic hélicoptères étant en recul de 50 % en raison de la situation économique. Des précisions sont apportées sur la part non négligeable du trafic de l'hélicoptère des HUG basé à l'aéroport de Genève, ainsi que des hélicoptères militaires suisses et étrangers. S'agissant du renforcement de mesures envisagées par l'AIG afin de limiter les nuisances du trafic hélicoptères au départ et à destination de l'aéroport, le jugement du Tribunal administratif fédéral du 12 mai dernier est entré en force, aucune des parties n'ayant jugé opportun de faire recours. Cela étant, l'opportunité demeure de prendre des mesures dans la perspective d'une recrudescence du trafic d'hélicoptères qui pourrait être associée à moyen terme avec la reprise économique espérée.

Dans l'intervalle, la problématique a été élargie au trafic d'hélicoptères en provenance et à destination d'autres plates-formes en France voisine (not. base SKYCAM à Archamps sous le Salève et plate-forme hélicoptères JIVA HILL PARK HOTEL à Crozet dans le Pays de Gex).

A ce stade, l'AIG œuvre à clarifier avec l'OFAC le cadre juridique dans lequel des mesures peuvent être prises, étant entendu qu'en dehors de la zone de contrôle de l'aéroport, le trafic VFR (y compris hélicoptères) est en principe libre. M. Boris CALAME souligne que la Commission est compétente pour le trafic sur l'ensemble du territoire genevois. M. BEFFA se demande sur quelle base la Confédération a interdit les ULM<sup>(1)</sup>. M. GOUMAZ indique la nécessité, le cas échéant, d'œuvrer à une modification du droit fédéral pour forger la base légale nécessaire. M. DEVAUD demande des précisions sur le trafic hélicoptères au-dessus de la commune de Meyrin. Il lui est confirmé que l'hélicoptère « jaune » est bien celui des HUG autorisé à voler en ligne directe vers les lieux d'accident. M. Boris CALAME suggère à l'AIG la rédaction d'un article sur la part de trafic et les conditions opérationnelles des vols sanitaires, afin de clarifier la situation dans l'esprit des populations. L'AIG souligne toutefois que les rares plaintes reçues pour ce type de trafic sont pour ainsi dire toujours clarifiées par téléphone,

---

<sup>(1)</sup> Interdiction de l'exploitation des avions avec occupants dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m<sup>2</sup> fixée dans l'ordonnance sur l'aviation (OSA<sub>v</sub>) du 14 novembre 1973 (RS GE 748.01), fondée sur une disposition de la loi sur l'aviation (LA) du 21 décembre 1948 (RS GE 748.0) qui prévoit que le Conseil fédéral peut exclure de la circulation dans l'espace aérien suisse des aéronefs de catégories spéciales afin de sauvegarder la sécurité de l'aviation ou pour des motifs relevant de la protection de l'environnement (Art. 2 al. 2 LA).

l'appelant concerné faisant toujours preuve de compréhension une fois les explications fournies.

S'agissant des mesures opérationnelles supplémentaires étudiées conjointement par l'AIG, SKYGUIDE et l'OFAC, il a été convenu que deux d'entre elles fassent pour l'instant l'objet d'une étude préalable de sécurité par les services de SKYGUIDE (publication sur la carte AIP HEL d'une altitude minimale de 3'500 ft à l'intérieur de la CTR et publication de minima de visibilité verticale de 1'200 ft au sud et 900 ft au nord de l'aéroport). Ce travail représente une charge non négligeable pour les experts de SKYGUIDE, de sorte qu'un délai de plusieurs mois sera nécessaire pour connaître le résultat de cette étude.

### *Évolution des plaintes*

A la fin du mois d'août, l'AIG a reçu et traité trente-trois (33) plaintes et demandes de renseignements dont vingt (20) concernent le trafic d'hélicoptères, deux (2) les mouvements VFR avions, six (6) les trajectoires IFR, quatre (4) le bruit lié aux mouvements IFR et un (1) le bruit lié à l'exploitation de l'aéroport. M. DEILLON précise que les nombreuses demandes de l'ARAG, formulées par M. GERARD relatives aux mouvements de l'aviation générale entre 22h00 et 24h00 et visant à la limitation drastique, sinon la suppression de ces mouvements durant cette période horaire, ne sont pas légitimes, en ce sens que les aéroports nationaux, en particulier l'aéroport de Genève, sont ouverts au trafic commercial (ligne + charter + aviation générale) jusqu'à minuit, en vertu du droit fédéral.

### *Réunion de la Commission mixte franco-suisse du 11 septembre dernier*

M. DEILLON fait état des conclusions de la Commission mixte qui s'est réunie à l'aéroport de Genève le 11 septembre dernier. Les quatre premiers points de l'ordre du jour ont porté sur le suivi des conclusions des précédentes réunions :

#### a. Dispositif d'aide à l'insonorisation des habitations en France voisine

La Commission mixte a pris acte de l'avancement des travaux en vue de la signature prochaine d'une convention de collaboration entre l'AIG et la ville de Ferney-Voltaire incorporant la création d'un organisme de coopération transfrontalier (sans personnalité juridique). La prochaine étape consistera à sélectionner un expert acousticien pour le suivi de ce projet en France voisine, au terme d'une procédure d'appel à candidatures. Pour mémoire, les coûts liés à ces processus sont intégralement supportés par l'AIG. Ils sont estimés (première estimation) à l'équivalent de CHF 12 millions environ.

#### b. Rapport du groupe de travail sur l'aviation légère

La Commission mixte a pris connaissance du rapport du groupe de travail sur l'aviation légère du 18 décembre 2008. La Commission mixte a considéré que la mission assignée à ce groupe de travail a pris fin et elle a par conséquent entériné la dissolution du groupe de travail. Cela étant, il a été convenu de renforcer la représentation française au sein de la Commission consultative des nuisances, où siège actuellement un représentant des communes françaises concernées, proposé par la sous-préfecture de Gex (représentant de la commune de Ferney-Voltaire). M. DEILLON rappelle également la participation au conseil d'administration de l'AIG d'un membre désigné sur proposition des présidents des Conseils généraux des départements français limitrophes de l'Ain et de la Haute-Savoie. Une modification des dispositions de la loi sur l'Aéroport International de Genève (LAIG) sur la composition de la Commission consultative des nuisances n'étant pas envisagée à moyen terme, il a été convenu que la Commission des nuisances, dans sa nouvelle composition au printemps 2010, serait invitée à s'adjoindre le concours d'un expert français en application de l'article 29 LAIG. M. GOUMAZ précise que si la nomination des experts est bien de la compétence de la Commission des nuisances, tout projet de modification de la loi est du ressort du département de tutelle de l'AIG, à savoir le

Département de la Solidarité et de l'Emploi (DSE). M. KARR suggère dès lors que la représentation de la partie française serait renforcée au sein de la Commission des nuisances, les compétences de celle-ci devraient être élargies géographiquement à l'ensemble du bassin genevois, également sur le territoire français. Il estime que si l'on entend véritablement penser et agir à une échelle régionale, il convient d'élargir la participation des communes françaises au sein de la CCLNTA. M. GOUMAZ souligne la nécessité, le cas échéant, que de telles propositions entrent dans le cadre d'une réflexion d'ensemble sur l'organisation des institutions de droit public et des commissions officielles. La multiplication d'initiatives individuelles est contre-productive.

c. Forêt de Ferney-Voltaire

La Commission mixte a pris acte de l'achèvement des travaux visant au respect du plan de servitude de dégagement d'obstacles de la piste principale de l'aéroport de Genève. Une convention relative au remboursement du coût des travaux pourra ainsi être signée prochainement entre l'AIG et la Direction générale de l'aviation civile française. Un groupe d'experts, sous la conduite du Préfet de l'Ain, se penche actuellement sur certains aspects du réaménagement de cette forêt, avec la participation d'un représentant suisse. Après la signature de la convention, les parties devront s'accorder sur les conditions dans lesquelles les coûts d'entretien des aménagements réalisés seront pris en charge.

d. Rapport NLR

Les conclusions du rapport sur la compatibilité entre l'aviation légère et l'aviation commerciale à Genève établi par le bureau NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, Pays-Bas), ainsi que les mesures mises en œuvre dans l'intervalle ont été présentées à la Commission mixte, qui en a pris acte. La Commission mixte sera tenue informée de la situation lors de sa prochaine réunion.

Les points suivants de l'ordre du jour de la réunion de la Commission mixte ont porté sur des questions liées au fonctionnement et à l'avenir du secteur affecté aux services français de contrôle des voyageurs, marchandises, capitaux et bagages en provenance ou à destination de la France (« secteur France ») instauré par la Convention de 1956.

e. Application de la TVA au secteur France

Le régime de la TVA sur le chiffre d'affaires pour les commerces du secteur France présente actuellement des inconvénients pratiques et suscite des questions de droit fiscal. Afin de se pencher sur cette problématique technique, la Commission mixte a créé un groupe de travail chargé d'analyser la situation et de proposer une solution.

f. Mise en œuvre de Schengen

La Commission mixte a entériné la restitution de locaux dans le secteur France de l'aéroport par la Police aux frontières françaises suite à l'adhésion de la Suisse aux accords de Schengen, effective sur les aéroports depuis le printemps 2009.

g. Modernisation de la Douane française

La Partie française a présenté la modernisation du dédouanement découlant des exigences communautaires et ses conséquences sur le fonctionnement des Douanes françaises à la halle fret. La dématérialisation des opérations de dédouanement permet la restitution à l'AIG de surfaces actuellement occupées par des agents français chargés du dédouanement des marchandises dans la halle fret.

h. Réflexion sur l'avenir du secteur France

L'évolution de la situation depuis la création du secteur France en 1956, avec notamment

l'adhésion récente de la Suisse aux accords de Schengen, suscite une réflexion sur l'avenir du secteur France. La Commission mixte a créé un groupe de travail paritaire pour se pencher sur le statut et le développement de ce secteur. Toutes les parties prenantes seront associées à la réflexion. Le groupe de travail fera part de l'avancement de ses travaux lors de la prochaine réunion de la Commission mixte.

L'après-midi s'est tenu un comité de concertation qui a permis un échange entre les représentants des deux Etats, les responsables de l'AIG et les élus des communes intéressées de part et d'autre de la frontière, ainsi que des associations de riverains et les partenaires économiques.

La prochaine réunion de la Commission mixte est prévue dans le courant du deuxième semestre 2011, à l'initiative de la Partie française.

### 3. Point de la situation en matière de gestion des déchets à l'aéroport

Sur la base d'une présentation jointe en annexe (**annexe 1**), Mme VOUTAZ THOMAS a présenté la nouvelle filière d'évacuation des sous-produits animaux, donné un aperçu de l'évolution des statistiques de collecte de déchets jusqu'en 2008 et présenté un rapport sur la gestion des déchets de chantier du Satellite 10.

S'agissant premièrement de la filière d'évacuation des sous-produits animaux, conformément à l'Ordonnance concernant l'élimination des sous-produits animaux (OESPA), Mme VOUTAZ THOMAS a apporté des précisions sur la définition des produits visés par la réglementation, rappelé le contexte de la modification de la réglementation européenne du mois d'avril 2008, (à mettre en œuvre pour le mois de septembre 2008), ainsi que les conséquences pour l'aéroport des nouvelles exigences. Elle a ensuite présenté les modalités de mise en œuvre de cette réglementation à l'aéroport de Genève, qui ont permis la reconnaissance de l'aéroport comme Point d'Inspection Frontière (PIF) national, reconnu au niveau de la Commission européenne (Food and Veterinary Office), permettant ainsi le maintien de l'importation directe de certains produits en Suisse (sans transfert par voie terrestre depuis un autre Point d'Inspection Frontière aux frontières du territoire de l'Union européenne). Les parties concernées sont les sociétés de catering, le vétérinaire frontière (halle de fret), des Douanes suisses, les sociétés responsables de l'évacuation des déchets des avions, l'AIG, les transporteurs, ainsi que les exploitants des centres de traitement et d'incinération des sous-produits animaux. La Commission européenne a un audit en septembre 2008. Un nouvel audit est susceptible d'intervenir en 2011.

S'agissant de l'évolution de la statistique des déchets ordinaires, triés et spéciaux jusqu'en 2008, le pourcentage de déchets recyclés au cours des années est présenté au regard des objectifs du plan de gestion des déchets du canton 2009/2012. Des précisions sont apportées sur la notion de déchets « recyclés » par rapport à la notion de déchets « valorisés » (y compris valorisation par incinération aux fins de chauffage à distance) utilisée sur d'autres plates-formes aéroportuaires.

M. Philippe CALAME regrette la tendance de la restauration « à l'emporter » avec de la vaisselle jetable et la multiplication de tels points de vente dans la zone commerciale de l'aéroport. M. DEILLON explique que cette offre répond à une demande. Si un tel besoin existe, demeure la possibilité, sur ces points de vente, d'être servis dans de la vaisselle. Par ailleurs, le manque de surfaces disponibles empêche de pouvoir dimensionner des cuisines de manière à assurer un service avec de la vaisselle lavable pour tous les passagers. Mme VOUTAZ THOMAS présente la nouvelle version du plan des points de collecte des déchets à l'attention des partenaires du site (**annexe 2**). M. Boris CALAME demande des explications sur la diversité des matériaux collectés aux différents points de collecte et suggère que les matériaux collectés sur

chaque point soient partout les mêmes. Mme VOUTAZ THOMAS explique la vocation différenciée des points de collecte. La déchetterie de Pré-Bois est à ciel ouvert, avec des grandes bennes, permettant notamment une collecte centralisée des déchets de bureau. Chacune des deux déchetteries du terminal principal, en partie aménagées sur la base des infrastructures existantes, sont vouées à la collecte des cuisines (chambres froides regroupées à l'aplomb du bâtiment des restaurants dans la déchetterie T1 Ouest). Les piles sont regroupées en différents points de collecte dans les bâtiments (non marqués sur le plan) et les piles regroupées pour leur collecte finale dans la déchetterie T1 Ouest notamment. Pour les usagers de la déchetterie de Pré-Bois, Mme VOUTAZ THOMAS précise enfin que conformément à une pratique en place depuis plusieurs années, chaque déposant remplit une fiche déclaratoire, permettant d'avoir une meilleure visibilité sur les utilisateurs de cette déchetterie et de répartir les coûts en conséquence.

M. DEVAUD demande si l'économie liée au tri des déchets a été évaluée, en précisant que Meyrin a fait l'exercice et a conclu à une économie pour la commune de l'ordre de CHF 1 million/an. Une telle évaluation est jugée intéressante.

En troisième lieu, Mme VOUTAZ THOMAS présente certains éléments du rapport de la gestion des déchets du chantier du Satellite 10, en indiquant que 49% des déchets ont été triés à la source sur les 660 m<sup>3</sup> de déchets générés dans le cadre de ce chantier. Ce volume ne comprend pas les excavations. M. Boris CALAME trouve intéressant d'avoir les statistiques aussi bien en volume (m<sup>3</sup>) qu'en poids (t), les deux unités de mesure étant utiles à la réflexion. M. Philippe CALAME se demande quelle est la part des déchets triés sur les autres chantiers du canton. En l'occurrence, le taux de recyclage (massique) des déchets de chantier varie entre 70 et 80% et s'élevait à 77% en 2007.

S'agissant de la part des déchets non triés, M. Philippe CALAME indique que SERBECO les accepte (au même prix que celui facturé par les Cheneviers) avec pour objectif de procéder à un tri supplémentaire subséquent, aux fins de valoriser encore une part de ces déchets. M. ETTER souligne que le tri subséquent reste dans tous les cas moins effectif que le tri à la source, les différents matériaux mélangés, ayant été souillés dans l'intervalle.

M. DEILLON indique qu'il a eu une discussion avec le canton sur la possibilité éventuelle de valoriser le glycol récupéré sur les places d'avion pour le dégivrage des routes du canton.

#### **4. Présentation du site de mise en relation pour le covoiturage dans le cadre du plan de mobilité de l'aéroport**

Sur la base d'une présentation jointe en annexe (**annexe 3**), M. QUAGLIA présente les objectifs de la création d'un site Internet de mise en relation pour promouvoir efficacement le covoiturage. Le site est dédié aux collaboratrices et collaborateurs des sociétés et instances de la plateforme aéroportuaire (AIG et sociétés partenaires). M. QUAGLIA présente la situation actuelle au regard du potentiel évalué en fonction du lieu d'habitation et du lieu de travail des employées et employés du site. Il précise que le public ciblé est bien les gens qui, aujourd'hui, viennent en voiture individuellement à l'aéroport, et non ceux qui empruntent déjà les transports publics ou les adeptes de la mobilité douce. Le site Internet, développé avec une société partenaire sélectionnée au terme d'un appel d'offres, est en cours de finalisation. Cela étant, l'AIG entend accompagner le lancement d'un tel projet d'une campagne de communication structurée, dont M. QUAGLIA partage les principaux éléments avec les membres de la Commission.

M. Boris CALAME demande quels avantages seront offerts à ceux qui « *jouent le jeu* ». M. QUAGLIA rappelle les avantages intrinsèques liés au covoiturage (économie de carburant et usure moindre des véhicules) et indique la possibilité offerte par l'AIG de bénéficier d'un

abonnement de parking à moindre prix « 120h » en lieu et place de « 240h », qui permet aussi d'envisager une économie sur le coût du parking. En outre, une solution est à l'étude pour donner aux covoitureurs la possibilité de rentrer en urgence le cas échéant.

M. Boris CALAME demande si les questions de responsabilité d'assurance en cas d'accident ont été clarifiées. M. QUAGLIA indique que cet aspect sera précisé dans les conditions générales d'utilisation actuellement en cours de rédaction. Le site de covoiturage restant un outil de mise en relation (et non un service de transport), les normes générales régissant la responsabilité des conducteurs et l'assurance des passagers demeurent, a priori, applicables au même titre que lors du transport occasionnel d'un passager dans sa voiture.

M. QUAGLIA profite de l'opportunité pour présenter aux membres de la Commission, en particulier aux représentants des communes, le résultat d'une étude menée par l'AIG sur les accès cyclables à proximité du site. Il rappelle que cette étude est l'une des mesures prises par l'AIG en faveur de la mobilité douce qui a valu à l'Etablissement le prix décerné par Pro Vélo Suisse d'entreprise cyclophile 2009. Cette étude a été menée en concertation avec un urbaniste spécialisé qui a constitué près de 150 fiches avec divers « points d'entrées », notamment un regroupement par communes concernées. M. Philippe CALAME demande auprès de quelles audiences ce document va être diffusé. M. QUAGLIA explique qu'à ce jour, cette étude a été présentée aux représentants de la Direction générale de la mobilité (DGM), dans le cadre du groupe « Mobilité Aéroport Palexpo Arena » (MAPA), ainsi qu'aux services concernés de la Police. Il a également été présenté à la commune de Ferney-Voltaire. M. QUAGLIA entend justement profiter de la présente séance de la Commission pour informer les représentants des communes représentées, auprès desquelles ce document sera déposé prochainement. M. Boris CALAME demande si l'AIG envisage de participer financièrement à la réalisation de certaines mesures prioritaires, selon des critères à déterminer. M. DEILLON répond que ce n'est pas le rôle de l'AIG de participer financièrement au renforcement du réseau des pistes cyclables des communes riveraines. Les pistes cyclables permettent certes aux collaborateurs d'accéder au site aéroportuaire, mais dans leur ensemble, celles-ci profitent à un nombre très élargi d'utilisateurs. Enfin, il est à craindre que la définition et l'application des critères donneront lieu à des différends, la limite n'étant pas facile à tracer entre les projets devant, par hypothèse, bénéficier d'un soutien financier de l'AIG et ceux qui ne peuvent en bénéficier. M. DEVAUD indique que la commune de Meyrin a mené une telle étude et entend financer les mesures proposées qui seront retenues. Les conclusions de cette étude sont actuellement à l'examen. Il se réjouit de prendre connaissance du résultat de l'étude menée par l'AIG afin d'examiner les convergences et les éventuels compléments à apporter à l'étude menée par la commune. M. QUAGLIA indique qu'une telle synergie est précisément le but recherché.

## 5. Brèves environnementales

### *Fonds environnement – budget 2010*

M. MOUNIER indique par anticipation quelques éléments saillants du budget 2010 du Fonds environnement, qui sera présenté, dans sa forme finale soumise au conseil d'administration, lors de la prochaine séance<sup>(2)</sup>.

S'agissant du programme d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit en Suisse et en France voisine, M. MOUNIER indique que les prévisions financières ont été affinées afin de permettre la planification, dans les communes suisses, des travaux jusqu'aux valeurs d'alarme moins deux décibels (VA-2dB) d'ici fin décembre 2011. Cette année, des travaux à

<sup>(2)</sup> Projet de budget du Fonds environnement, tel qu'il a été soumis au Conseil d'administration de l'AIG pour discussion le 16 octobre 2009, soumis en annexe (**annexe 4**)

concurrence de CHF 6,8 millions sont planifiés, tandis que le budget s'élève à CHF 8 millions en 2010 et CHF 5 millions en 2011. Avec le montant réservé pour les insonorisations en France voisine (CHF 12 millions selon première estimation), l'enveloppe globale de CHF 40 millions décidée par le Conseil d'administration en 1999, augmentée d'un montant de CHF 10 millions (encore à valider par le Conseil d'administration) aura ainsi été épuisée. La poursuite du programme d'insonorisation au-delà du périmètre des valeurs d'alarme moins deux décibels (VA-2dB) devra, le cas échéant, faire l'objet d'une décision du Conseil d'administration dans sa nouvelle composition.

M. MOUNIER indique que l'AIG entend mener en 2010 une étude pour la construction d'un amortisseur de bruit sur l'aire sud, dimensionné pour permettre des essais moteurs avec des aéronefs type A320 ou B737. La Commission des nuisances sera associée à la réflexion sur la base de propositions concrètes, une fois celles-ci existantes. MM. Philippe CALAME et Boris CALAME estiment que l'utilité, respectivement l'affectation de cette infrastructure, doit être documentée afin de servir de base à une discussion de Commission sur une éventuelle clé de répartition des coûts de sa construction. M. DEILLON précise que des essais moteurs sont indispensables dans le cadre du trafic de lignes (maintenance en ligne et problèmes techniques) et qu'en outre la construction envisagée d'une extension de l'aérogare vers l'est (Aile Est) ne permettra plus d'utiliser la position 19 pour les essais moteurs, déjà durant la phase des travaux (dès 2012 selon les premières estimations). En 2010, un montant de l'ordre de CHF 50'000.- est prévu au budget du fonds environnement pour des études, notamment la constitution du dossier d'approbation des plans par l'OFAC.

L'AIG envisage également de construire un mur anti-bruit au parking P48 (stationnement avions durant toute l'année ; stationnement véhicules durant la période du salon de l'auto), un appel d'offres (procédure sur invitation) ayant été lancé pour la réalisation du dossier d'approbation des plans. Un montant de l'ordre de CHF 500'000.- est prévu au budget 2010 du fonds environnement, pour la réalisation du dossier d'approbation des plans et permettre, le cas échéant, le démarrage des travaux.

S'agissant du projet de PGEE qui sera présenté lors de la prochaine séance le 30 novembre, un montant de l'ordre de CHF 100'000.- est prévu au budget 2010 pour la poursuite des travaux de réalisation du concept (phase 2 du PGEE). M. MOUNIER rappelle que dans l'intervalle des mesures urgentes ont été prises en concertation avec les autorités cantonales pour la saison d'hiver 08/09, dont le bénéfice a pu être mesuré lors de la campagne de mesurage de la qualité du cours d'eau récepteur du Vengerons durant de la saison hivernale écoulée. Le dossier est poursuivi en concertation avec le service cantonal de l'écologie de l'eau (SECOE) et le service cantonal de l'évacuation de l'eau (SEVAC).

## 6. Divers

### *Carburant sans plomb pour moteurs à piston*

M. KARR fait savoir qu'une évolution est intervenue en matière de carburant pour l'aviation légère (moteur à piston) avec la certification reconnue par les constructeurs américains Lycoming et Continental, suite à de nombreuses années d'essais, d'une essence pour avions sans plomb (94UL). Cette essence serait déjà en production, notamment en Suède. Des renseignements complémentaires peuvent être pris auprès de M. RINDLISBACHER à l'OFAC. M. KARR souhaite que l'AIG œuvre à la fourniture d'une telle essence sans plomb sur l'aire

nord, en lieu et place de l'actuel Avgas (100LL), aussitôt que possible<sup>(3)</sup>.

#### *Compensation des émissions de CO2*

M. Boris CALAME a consulté le site Internet des compagnies aériennes permettant la compensation des émissions de CO2 indiquée dans le procès-verbal de la précédente séance. Il estime la possibilité de compenser les émissions lors de l'achat du billet proposée par easyJet particulièrement conviviale, et suggère que l'AIG encourage les autres compagnies aériennes à mettre en place un tel système. M. DEILLON transmettra cette demande à l'association ATAG (Air Transport Action Group), qui paraît être l'institution la plus appropriée pour relayer une telle information auprès des compagnies<sup>(4)</sup>.

#### *Surtaxe bruit*

M. Philippe CALAME demande où en est le projet de mise à jour des classes servant de fondement à la perception de la surtaxe bruit perçue sur les aéroports suisses. M. DEILLON indique que les travaux du groupe de travail instauré au sein de la SIAA (Suisse International Airports Association) ont progressé et qu'un point de la situation sera présenté à la Commission des nuisances début 2010.

#### *Etude coût-bénéfice des mouvements nocturnes*

M. Philippe CALAME demande où en est la procédure pendante devant l'OFAC relative à l'étude menée par l'AIG sur les coûts et bénéfices des mouvements nocturnes. M. DEILLON répond que selon les informations récentes communiquées par l'OFAC, ce projet est toujours pendant devant les autorités fédérales, notamment l'Office fédéral de l'environnement, qui doit se prononcer sur les documents qui lui ont été transmis par l'OFAC.

#### *Indice de bruit pour les décollages après 22 heures*

M. Philippe CALAME demande quelle est la base légale pour la limitation des décollages après 22 heures aux avions dont l'indice de bruit ne dépasse pas 96 EPNdB, respectivement en 98 EPNdB pour les vols d'une distance de plus de 5'000 km sans escale. Cette règle figure à l'article 39a de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) du Conseil fédéral, modifiée sur ce point en 2000. M. Philippe CALAME demande s'il y aurait du sens techniquement à fixer la limite de manière plus contraignante au niveau de l'aéroport ou en suggérant une modification de l'ordonnance au niveau fédéral. L'idée pourrait être de fixer aux compagnies un objectif à moyen terme afin de leur suggérer d'envisager dès aujourd'hui, sinon une modification de leur flotte, du moins un changement - à terme - des appareils qui desservent

---

<sup>(3)</sup> Renseignement pris, les pétroliers nous confirment qu'ils sont en train de travailler sur la certification de cette essence, qui sera vraisemblablement disponible l'année prochaine sur la plate-forme. Cependant, cette essence ne pourra pas remplacer l'Avgas 100LL pour les vieux moteurs et l'utilisation de l'Avgas 94UL dépendra fortement du prix auquel cette essence sera facturée aux utilisateurs (pas encore fixé) par rapport à celui de l'Avgas 100LL.

<sup>(4)</sup> Le 19 octobre, Messieurs MOUNIER et QUAGLIA ont rencontré une représentante de l'association ATAG, accompagnée de M. Jon GODSON, Assistant Director Environment - Best Practices Aviation Environment chez IATA, afin de leur faire part de la remarque formulée au cours de la séance de la Commission de nuisances et de discuter de la politique des compagnies aériennes en matière de vente de compensations carbone. En l'occurrence, IATA a mis en place un groupe de travail sur ce thème, afin de normaliser le processus de vente des compensations carbone, tant au stade du processus de vente (pour l'intégrer à l'achat du billet), que sur le plan du calcul des émissions de carbone et la qualité des compensations vendues. La brochure de IATA ci-jointe présente ce programme (**annexe 5**). Actuellement, neuf (9) compagnies ont rejoint ce programme (trois compagnies de plus que lors de l'édition de la brochure en annexe). IATA travaille à rallier les compagnies ayant un programme indépendant.

les aéroports suisses.

De l'avis de M. Philippe CALAME, la question se pose notamment pour le vol d'Air Mauritius qui a fait récemment l'objet d'un abondant échange de correspondances entre l'AIG et l'ARAG. S'agissant du vol d'Air Mauritius, outre les réponses déjà apportées à l'ARAG par écrit, M. DEILLON rappelle que l'indice de bruit des appareils utilisés par Air Mauritius est conforme aux exigences de l'OSIA et souligne que ce vol hebdomadaire ou bihebdomadaire opère au départ de Genève depuis de nombreuses années et correspond manifestement à une demande de la population de la région. Depuis le mois de janvier de cette année, la compagnie a pris le parti de maintenir le vol au départ de Genève, en renonçant à desservir Zurich. L'adoption de règles plus strictes à Genève aurait pour conséquence d'induire une distorsion de la concurrence au détriment de Genève, avec pour conséquence concrète l'abandon de Genève par cette compagnie et son positionnement, vraisemblablement, à Zurich. Demeure la possibilité pour l'OFAC d'induire au niveau fédéral un changement de l'indice de bruit admissible pour les vols après 22 heures, après considération de tous les éléments pertinents (évolutions techniques, disponibilités d'avions ou performances meilleures dans la même catégorie et situation concurrentielle de l'infrastructure aéronautique suisse dans le contexte européen). L'adoption d'une norme plus restrictive dans l'ordonnance aurait en particulier un impact sur le transporteur national (Swiss) qui opère des vols long-courriers de son hub à Zurich, en concurrence avec les autres compagnies de réseaux implantées sur les autres aéroports européens. S'agissant enfin du type d'appareil opéré (A340), la capacité offerte par Air Mauritius avec un appareil de ce type paraît optimale. Air Mauritius n'a pas dans sa flotte d'appareil équivalent aux performances acoustiques meilleures. L'AIG a une influence très marginale sur la décision de la compagnie de procéder à un changement de sa flotte (on rappellera que l'AIG a introduit déjà une surtaxe bruit additionnelle pour les décollages après 22 heures).

M. DEILLON souligne que la question ne se pose pas seulement eu égard à la liaison long-courriers vers l'Île Maurice, mais aussi par rapport aux attentes des usagers de l'aéroport (milieu d'affaires et industrie du tourisme) de voir se développer à Genève de nouvelles liaisons long-courriers au départ de Genève, notamment vers l'Asie. De telles liaisons directes long-courriers ont été perdues avec le repositionnement à Zurich des vols Swissair tout au long des années '90. La desserte de destinations long-courriers reste un segment du marché que l'AIG ne souhaite pas abandonner, mais au contraire conquérir à nouveau.

M. MALEK-ASGHAR soutient l'ambition de l'AIG de conquérir de nouvelles lignes long-courriers mais il exprime l'idée que le vol d'Air Mauritius en particulier est susceptible de susciter un émoi parmi la population riveraine préjudiciable à l'image de l'AIG, et par voie de conséquence, à la capacité d'accueillir de nouvelles destinations long-courriers dans le futur, notamment pour des décollages en soirée.

M. BEFFA rappelle que la certification de l'OACI tient compte à la fois du bruit et du tonnage (MTOM) des appareils. La relation qui permet de calculer l'indice de bruit s'infléchit avec l'augmentation du tonnage des avions. L'incidence de la masse sur l'indice de bruit est dès lors réduite pour les gros porteurs qui s'envolent avec le plein de carburant vers une destination lointaine.

M. THEVENAZ précise qu'un appareil quadrimoteurs (type Airbus A340) restera toujours moins performant qu'un bimoteur (type Airbus A330), compte tenu de la puissance respective des moteurs dans ces deux cas de figure. Une interdiction des appareils quadrimoteurs à Genève n'est pas envisageable.

***Prochaine séance de la Commission des nuisances***

La prochaine séance est fixée au :

**lundi 30 novembre 2009**  
**(suivie d'un repas)**

La séance est levée à 19h25.

Pascal HELFER

*[signé le 22 octobre 2009]*

Le secrétaire

***Annexes***

- 1. Copie de la présentation faite au point 3 de l'ordre du jour*
- 2. Plan des points de collecte des déchets sur le site aéroportuaire, édition juin 2009*
- 3. Copie de la présentation faite au point 4 de l'ordre du jour*
- 4. Projet de budget du Fonds environnement, tel qu'il a été soumis au Conseil d'administration de l'AIG pour discussion le 16 octobre 2009*
- 5. IATA Industry Carbon Offset Program*