

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

**Procès-verbal de la 69^e séance du lundi 30 novembre 2009
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h20**

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

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 septembre 2009
 2. Communications du Président
 3. Avancement du projet de PGEE de l'aéroport de Genève
 4. Évolution des courbes de bruit autour de l'aéroport de Genève
 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 Daniel Dumas, assistant technique au sein du service de lutte contre le bruit de la division environnement qui interviendra au point 4 de l'ordre du jour, et Monsieur Eric Brändli de la division technique qui interviendra également au point 3 de l'ordre du jour.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 septembre 2009

Le procès-verbal de la 68^e séance de la Commission consultative des nuisances du 14 septembre 2009 est approuvé sans remarque.

Monsieur Deillon indique que l'Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG) entend publier les procès-verbaux des séances de la commission consultative des nuisances sur son site internet. Un échange de correspondances est intervenu à ce propos entre le webmaster de l'ARAG et le département de tutelle de l'AIG (Département de la solidarité et de l'emploi), dont les membres de la commission ont eu connaissance. Le cas échéant, les membres de la commission sont invités à indiquer s'ils estiment que certaines discussions intervenues doivent être soustraites au droit de regard du public conformément à la loi cantonale sur l'information et l'accès aux documents (LIPAD).

Les représentants de l'Etat observent que les procès-verbaux des séances des commissions officielles de l'Etat ne sont pas publics ⁽¹⁾. Pour les commissions qui dépendent des corporations et établissements de droit public, soustraites au champ d'application de la nouvelle loi sur les commissions officielles, la question demeure ouverte jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions spéciales nouvelles qui régiront ces entités.

Certains membres de la commission expriment l'avis que si les discussions intervenues au sein de la commission devaient être rendues publiques, il serait opportun qu'elles apparaissent sur le site de l'AIG. Monsieur Deillon prend note de la proposition de publier les procès-verbaux des séances de la commission sur le site internet de l'AIG. Cette proposition sera examinée en interne.

⁽¹⁾ Art. 15 al. 1 de la Loi sur les commissions officielles du 18 septembre 2009 (RS GE A 2 20).

2. Communications du Président

Évolution du trafic

S'agissant du trafic des passagers, la fréquentation de l'aéroport au cours des mois de juin, juillet et septembre 2009 est comparable à celle de l'année précédente. Pour les mois d'octobre et de novembre 2009, le trafic des passagers a renoué avec une croissance de l'ordre de +5 %. Au cumul à fin novembre, l'AIG enregistre une baisse du nombre de passagers de -2 %.

Concernant les mouvements à fin novembre, le recul est de -9.8% (-17'359 mouvements). Plus particulièrement, l'aviation générale est en recul de -20,4 % (-6'020 mouvements), tandis que l'aviation non commerciale est en recul de -15,6 % (-4'000 mouvements). Le trafic hélicoptères est en recul de -30,4 % (-1'722 mouvements).

A fin octobre, les mouvements nocturnes sont en recul de -17,1 % (-1'258 mouvements). Durant la période entre 22 heures et 23 heures, les mouvements nocturnes sont en recul de -14.6 % (décollages -36.4 %), tandis que durant la période entre 23 heures et 24 heures les mouvements nocturnes sont en recul de -23.0 % (décollages -24.3 %). Le ratio des mouvements nocturnes par rapport à l'ensemble des mouvements est de 4,1 % à fin octobre. Cette diminution des mouvements nocturnes est liée à la réduction générale du trafic, mais également à l'augmentation de la capacité de Skyguide en soirée.

Budget 2010 du fonds environnement

Par rapport au projet de budget du 16 octobre joint au procès-verbal de la séance du 14 septembre dernier, Monsieur Deillon distribue le budget du fonds environnement tel que approuvé par le Conseil d'administration lors de sa séance du 27 novembre dernier (**annexe 1 pour les membres excusés**), en attirant l'attention des membres de la commission sur deux changements intervenus. Un montant de CHF 200'000.- a été inscrit pour la poursuite des études du PGEE et le montant afférant à l'installation de panneaux solaires sur le satellite 10 (CHF 650'000.-) a été reporté en 2010.

Monsieur Philippe Calame exprime le souhait que les montants correspondants à la consommation, respectivement à la vente de l'électricité produite par les installations financées par le fonds environnement (tels les panneaux solaires du Satellite 10) retombent dans l'escarcelle du fonds environnement, par exemple au prix de l'offre SIG Vital Vert. Monsieur Deillon prend note de cette demande.

Votation relative à la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien

Monsieur Deillon revient brièvement sur un des objets soumis en votation le week-end précédent, à savoir la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien. Ce projet a été accepté par une proportion particulièrement importante de genevois (72,5 %) qui témoignent ainsi de l'importance qu'ils accordent au transport aérien. Monsieur Deillon rappelle que la clé de répartition des recettes de l'impôt sur les carburants utilisés dans l'aviation (après déduction de la part réservée à la caisse générale de la Confédération) sera définie par le Parlement. Un montant de l'ordre de CHF 40 millions sera affecté à des mesures de sécurité et de sûreté, ainsi que de protection de l'environnement. Cela étant, il est probable qu'une grande partie de ces sommes profite aux aérodromes régionaux et aux petits aérodromes, plutôt qu'aux aéroports nationaux.

Monsieur Boris Calame souligne l'importance pour la desserte de l'aéroport de la votation cantonale relative au CEVA. Pour l'aéroport, les efforts doivent être poursuivis afin que le projet soit complété par une liaison directe entre la Praille et l'aéroport à l'horizon 2016. Monsieur Deillon rappelle que l'AIG rencontre régulièrement les acteurs des transports publics pour demander constamment l'amélioration de la desserte de l'aéroport en lien avec les efforts importants consentis par l'AIG pour promouvoir les transports publics auprès des passagers aériens et des collaboratrices et collaborateurs de la plateforme. Monsieur Deillon suggère aux membres de la commission de relayer sans cesse ce message au sein de leur cercle d'intérêts respectifs. Monsieur Boris Calame insiste pour que la commission, qui a une représentativité plus large que l'AIG, s'exprime par écrit aux autorités politiques afin que l'aménagement de la liaison directe La Praille-Aéroport soit mis en service en même temps que la nouvelle infrastructure. Monsieur Karr rappelle que le Conseil d'administration avait pris position auprès du Conseil d'Etat en 2003 et qu'il pourrait être opportun de réitérer une telle démarche.

3. Avancement du projet de PGEE de l'aéroport de Genève

Monsieur Deillon passe la parole à Mme Martine Voutaz Thomas de la division environnement et affaires juridiques et Monsieur Eric Brändli de la division technique afin de présenter l'état d'avancement du projet de PGEE de l'aéroport.

Présentation

Sur la base d'une présentation (**annexe 2**), Madame Voutaz Thomas rappelle les trois phases du PGEE (diagnostic, concept et mise en œuvre) et explique que le concept doit s'appuyer sur les objectifs généraux fixés dans le plan régional d'évacuation des eaux (PREE) Lac-Rive Droite (rapport pré-PREE de l'état du Vengeron branche-aéroport du 15 juillet 2009).

Mme Voutaz Thomas présente les objectifs fixés dans ce document, par ordre de priorité, ainsi que les mesures réalisées en parallèle à l'élaboration du PGEE, notamment les résultats de la campagne de mesures de la qualité des eaux du Vengeron durant l'hiver 2008-2009. Elle énonce aussi les nouvelles mesures en cours, menées également dans le contexte du PGEE.

Monsieur Brändli présente ensuite les options étudiées à ce jour pour le traitement quantitatif et qualitatif des eaux du bassin versant du Vengeron (aéroport + Grand Saconnex, environ 25'000 m³). Il indique que le rapport final du mandataire spécialisé devrait être terminé au début de l'année 2010. Le coût des ouvrages à réaliser s'élèvera à un montant très important de l'ordre de CHF 10 à 20 millions.

Discussion

Les avantages et les contraintes liés à l'aspersion de tout ou partie des eaux récoltées suscitent une discussion. Monsieur Philippe Calame demande quel serait l'impact de l'aspersion de concentrations relativement élevées de glycol sur la flore et la faune. Monsieur Brändli explique que dans le concept de l'aspersion totale ou partielle, un bassin de rétention est dans tous les cas nécessaire en amont et l'effet des hyper-pointes serait ainsi atténué. S'agissant de la durée de dégradation des produits, celle-ci varie en fonction d'un certain nombre de paramètres, notamment la température. Cette durée peut être estimée entre 40 et 150 heures. Enfin, Monsieur Brändli indique que cette option bénéficierait du retour d'expérience de l'aéroport de Zurich, où la totalité du glycol est aspergée sur les prairies de l'aéroport d'une étendue bien supérieure à celle des zones vertes du site aéroportuaire de Genève.

Monsieur Boris Calame demande si l'aspersion intervient par voie aérienne (buses d'arrosage) ou souterraine (tuyaux sous-terrains). Monsieur Eric Brändli explique que les eaux mélangées au glycol sont récoltées et acheminées par une tuyauterie jusqu'à des buses d'arrosage qui aspergent les eaux au-dessus du terrain. Les résidus de glycol, mélangés aux produits de déverglaçage de la piste, des taxiways et du tarmac sont biodégradables, mais particulièrement abrasifs, de sorte que toute la tuyauterie et la robinetterie doit être en acier inox, ce qui renchérit considérablement les installations à réaliser.

Monsieur Boris Calame observe que les eaux sont susceptibles de ruisseler plutôt que de pénétrer dans le terrain si celui-ci est gelé. Monsieur Brändli concède que si le terrain est complètement gelé, les eaux vont ruisseler. Cela étant, l'expérience à Zurich montre que tel n'est pas le cas très fréquemment. Par ailleurs, il est évident que cette solution est subordonnée à une analyse préalable du terrain qui doit permettre la filtration. Enfin, les eaux claires devront dans tous les cas être récoltées et réacheminées vers le Vengeron.

Monsieur Beffa observe que dès lors que ces eaux sont réacheminées dans le Vengeron et que le cours du Vengeron passe sous la zone d'aspersion, les eaux pourraient être canalisées à l'endroit de la zone d'aspersion.

Une autre solution consisterait à collecter les eaux claires de la forêt de Ferney à la limite de la zone aéroportuaire, afin d'éviter qu'elles se mêlent aux eaux mélangées de glycol de l'aéroport. Monsieur Karr demande s'il ne serait pas envisageable, dans ce cadre, de renaturer le Vengeron en le faisant s'écouler à l'air libre à la périphérie du périmètre aéroportuaire jusqu'au Gobet. Monsieur Brändli observe que la contrainte demeure de réalimenter le Vengeron avec des eaux de bonnes qualités à l'exutoire au sud du site aéroportuaire, de sorte que l'écoulement de toutes les eaux drainées, par hypothèse, depuis la forêt de Ferney-Voltaire ne pourra s'effectuer vers le Gobet. Il rappelle par ailleurs le cheminement du Vengeron avant la prolongation de la piste, qui marquait en partie la frontière entre la Suisse et la France. Monsieur Boris Calame exprime une certaine préférence pour cette solution consistant à collecter les eaux de la forêt de Ferney-Voltaire en amont du site aéroportuaire, en accord avec le principe de la « séparation à la source ».

Monsieur Boris Calame demande à quelle échéance le projet final pourra être mis en œuvre. Monsieur Brändli indique que du point de vue du traitement qualitatif des eaux, l'avancement du projet dépend de l'aéroport et que des mesures urgentes ont d'ores et déjà été prises et dont le bénéfice a pu être mesuré. Cela étant, le traitement des eaux au niveau quantitatif (bassin versant aéroport + Grand-Saconnex) dépend également de l'avancement du concept de la commune du Grand-Saconnex et de l'aboutissement des négociations entre l'aéroport et cette commune pour valider une solution globale qui bénéficiera aux deux entités. En tout état de cause, l'avancement de ce projet reste une priorité, en accord avec le canton, avec pour conséquence que la mise en séparatif de la zone nord du périmètre sera traitée en deuxième priorité.

Monsieur Devaud demande ce qu'il en est de l'écoulement des eaux du bassin versant du Nant d'Avanchet. Monsieur Brändli explique que cet aspect sera également traité dans le cadre du PGEE, avec un degré d'urgence toutefois moindre, les eaux du bassin versant du Nant d'Avanchet s'écoulant dans la STEP d'Aire. Par ailleurs, le PREE pour ce bassin versant n'a pas encore été réalisé par le canton.

4. Évolution des courbes de bruit autour de l'aéroport de Genève

Monsieur Deillon passe la parole à Monsieur Helfer pour présenter l'évolution des courbes de bruit du trafic aérien à Genève durant les années 2006, 2007 et 2008.

Présentation

Monsieur Helfer livre les éléments d'analyses de l'AIG sur la base d'une présentation (**annexe 3**), en précisant que cette analyse n'a pas encore été approuvée par les autorités fédérales compétentes.

Monsieur Helfer présente tout d'abord l'évolution du trafic et de la flotte opérant sur l'aéroport de Genève, en donnant des indications utiles sur l'évolution de la flotte à l'intérieur même de la classe de bruit 5. Monsieur Helfer présente ensuite des éléments statistiques relatifs à la répartition du trafic IFR par sens de piste (piste 23 / piste 05) et par secteur survolé (secteur Nord-Est / secteur Sud-Ouest) en 2000, 2006, 2007 et 2008. Il apparaît que chacun des secteurs est globalement survolé par 50% du trafic environ.

Une brève discussion intervient sur les facteurs déterminant le sens de piste, Monsieur Hochstrasser rappelant que la piste 23 est utilisée de manière préférentielle, non seulement pour des raisons environnementales (approche sur le lac), mais également pour des raisons opérationnelles (moins d'obstacles naturels, moins de contraintes liées aux secteurs adjacents des aéroports de Chambéry et de Lyon). De ce fait, les installations d'aide à la navigation de la piste 23 sont plus performantes que ceux de la piste 05. A la demande de Monsieur Boris Calame, Monsieur Hochstrasser explique que la mise à niveau des équipements de la piste 05 a été considérée, mais jugée disproportionnée par rapport au bénéfice opérationnel que ces travaux sont susceptibles d'apporter. Monsieur Thévenaz complète en expliquant qu'en piste 23, à l'approche, l'axe final peut être intercepté en plusieurs endroits, ce qui facilite la gestion du trafic, et qu'une fois au sol les pilotes ont plus d'options pour sortir de la piste sans occuper longtemps la piste ou freiner brusquement. Tous ces éléments contribuent à l'amélioration de la sécurité de la fluidité du trafic, que les services de la navigation aérienne ont pour mission de garantir.

Monsieur Helfer poursuit avec la présentation des courbes « enveloppantes » 2006, 2007 et 2008 par rapport à l'état de référence 2000.

Enfin, il présente par une équation et de manière graphique l'évolution de la charge sonore les trois années considérées, au regard de la condition fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG en 2001 (augmentation de +1dB(A) durant deux années consécutives par rapport à l'état de référence 2000) et conclut que cette condition n'est réalisée pour aucune de ces trois années, sous réserve de la confirmation de cette analyse par les autorités fédérales. S'agissant de l'écart en terme d'habitants, Monsieur Helfer précise que la population indiquée dans les slides 17 à 19 correspond à la « marge » dans laquelle la population pourrait encore croître dans le périmètre des courbes considérées avant que ne soit réalisée la condition fixée dans la décision de l'OFAC du 31 mai 2001.

Monsieur Helfer précise qu'en l'absence de valeurs géo-référencées relatives au dénombrement de la population sur le territoire français, il n'est pas possible de prendre en considération la population française dans les différents calculs.

Discussion

Monsieur Philippe Calame demande s'il est possible de déterminer la cause de l'étirement, respectivement le rétrécissement de l'empreinte définie à partir des valeurs limites d'immissions depuis 2000. Monsieur Helfer et les autres experts dans la salle expliquent que l'étirement est dû à l'augmentation du nombre d'atterrissages et le rétrécissement des courbes est lié à l'amélioration de la flotte (rétrécissement de l'empreinte de bruit au sol des nouveaux types d'appareils).

Monsieur Philippe Calame observe l'allongement des courbes en direction du Sud-Ouest au-dessus de la commune de d'Aire-la-Ville et demande si le critère déterminant fixé par l'OFAC s'applique globalement ou localement ? En d'autres termes, il demande si l'augmentation éventuelle de +1dB(A) de la charge de bruit sur la commune d'Aire-la-Ville commande l'extension du concept d'insonorisation jusqu'aux valeurs limites d'immissions dans cette direction ? Monsieur Mounier indique que le critère a été considéré globalement, sous réserve de l'appréciation des autorités fédérales compétentes sur la question. Par ailleurs, l'extension du concept d'insonorisation au-dessus d'un territoire créerait une inégalité de traitement par rapport à la population exposée à des valeurs semblables de l'autre côté de l'axe de la piste (par exemple à Versoix) qui, pour leur part, n'auraient pas varié de +1dB(A) deux années consécutives. Par ailleurs, Monsieur Dumas rappelle qu'il convient de se souvenir que les courbes enveloppantes sont, par définition, globales et la limite marquée par ces courbes ne signifient pas nécessairement que les valeurs considérées (VA, VLI ou VP) sont dépassées pour toutes les périodes de la journée, respectivement de la nuit.

En matière d'aménagement du territoire, Monsieur Wermelinger demande s'il ne conviendrait pas de prendre en considération les courbes les plus récentes pour autoriser ou au contraire refuser des autorisations de construire et/ou définir de nouvelles zones à bâtir. Monsieur Wermelinger concède que le cadastre de bruit publié reflète l'état 2000. Cela étant, il pense utile que la Direction de l'aménagement du territoire (DGAT) soit informée à intervalle approprié des nouvelles courbes, pour prendre des décisions en toute connaissance de cause. L'AIG communiquera cette information au DGAT. Cela étant, Monsieur Beffa rappelle les discussions déjà intervenues sur l'opportunité de publier des courbes plus étroites afin de « libérer » de nouvelles zones à bâtir ou autoriser des constructions plus proches de l'aéroport. Les membres de la commission s'accordent pour considérer qu'une telle pratique ne serait pas opportune, la situation étant susceptible d'évoluer défavorablement les années suivantes. Il faut s'en tenir pour l'instant au cadastre de bruit fondé sur l'état de référence 2000⁽²⁾.

Monsieur Karr se demande ce qu'il en est s'agissant du cadastre du bruit routier. Les données les plus récentes font-elles l'objet d'une publication ? Monsieur Dumas indique que les données de base actuellement publiées datent de 1999. Elles sont mise à jour « *quand nécessaire* »⁽³⁾. Monsieur Etter observe que la situation n'est de toute façon pas en tous points comparables, les étendues concernées n'étant pas d'une surface comparable.

Monsieur Gobbi indique qu'il est régulièrement interpellé par des propriétaires d'immeubles qui souhaitent connaître la situation de ceux-ci au regard des courbes de bruit, lesquelles ont une influence sur la valeur fiscale.

⁽²⁾ Cadastre de bruit de l'aéroport de Genève publié en mars 2009 sur le site internet de l'OFAC (www.bazl.admin.ch > Thème > Environnement > Bruit > Cadastre de bruit > GE)

⁽³⁾ Lien vers SITG : www.sitg.ch

Monsieur Karr demande quel est l'impact de ces courbes sur le développement possible d'une zone industrielle à Colovrex. Monsieur Etter rappelle que la volonté du canton de déplacer la zone industrielle de la Praille à cet endroit s'est quelque peu estompée à ce jour. En termes de bruit, une telle zone serait affublée du degré de sensibilité IV, avec pour conséquence que l'exposition au bruit des avions ne serait vraisemblablement pas un obstacle. Demeurent que d'autres contraintes, le cas échéant, devraient être considérées par rapport à l'exploitation de l'aéroport (respect du plan de dégagement d'obstacles, risque de chute d'avion pour les tiers au sol). En tout état de cause, l'aménagement du territoire n'est évidemment pas du ressort de l'AIG.

Monsieur Karr se soucie de velléité de la ville de Ferney de remettre en cause le périmètre des courbes de bruit, en particulier la courbe Lden 57 pour développer l'urbanisation de la commune plus proche de l'aéroport. Monsieur Mounier rappelle que la courbe Lden 57 marque la limite de la zone C du plan d'exposition au bruit (PEB), qui a maintenant été promulgué par arrêté préfectoral. Il a connaissance des démarches entreprises par le Maire de Ferney afin de faire recalculer éventuellement cette limite, mais Monsieur le Maire a indiqué à l'AIG qu'il a eu depuis lors confirmation que les calculs étaient corrects et que cette idée n'est plus poursuivie.

Les courbes de bruit présentées et leurs analyses n'ayant pas encore été approuvées par les autorités compétentes (OFAC, OFEV), plusieurs membres de la commission expriment le souci qu'elles ne soient pas rendues publiques afin de ne pas induire une confusion par rapport aux courbes officiellement publiées. Tous les membres s'accordent pour considérer que la présentation et la discussion y afférente ne doivent pas être versées dans le domaine public tant que l'approbation de l'OFAC n'est pas formellement intervenue.

Monsieur Etter demande si les courbes de bruit ont un degré de précision suffisant pour apprécier le critère de la décision de l'OFAC de 2001 (+1dBA). Monsieur Helfer rappelle que le logiciel de l'EMPA (FLULA2) permet d'établir des courbes isophones distantes de 1 dB(A). Les valeurs calculées ont été comparées aux valeurs mesurées et calées sur ces dernières. Fondé sur les trajectoires effectivement volées, le logiciel FLULA1 est très élaboré en comparaison internationale (voir présentations et discussions lors de la séance de la commission du 6 octobre 2003).

Monsieur Beffa observe que l'extrême précision du résultat est moins importante que la tendance susceptible d'apparaître à l'analyse des résultats d'une année à l'autre. Si une tendance forte se dessine, il y a matière à réflexion et adoption de mesures le cas échéant.

5. Brèves environnementales

Lutte et protection contre le bruit

L'ambition de faire des travaux à concurrence de CHF 6,7 millions en 2009 demeure, des travaux d'insonorisation à concurrence de CHF 6 millions ayant déjà été financés par l'AIG à ce jour. Pour l'année 2010, il est rappelé qu'un montant de CHF 8 millions a été inscrit au budget dans la perspective de réaliser un certain nombre de barres d'immeubles au terme de négociations longues et compliquées, sous réserve des surprises susceptibles de surgir sur des chantiers d'une telle ampleur.

DOAS de la station EOLE

Le DOAS de la station EOLE a été installé en 1993. Depuis lors, les concentrations de NO₂, O₃ et SO₂ sont mesurées et partagées avec le canton. En 2004, l'installation a été complétée par un appareil de mesure des particules fines (PM₁₀). Après bientôt 15 ans de fonctionnement, le DOAS montre des signes de fatigue. Cet automne, il a été nécessaire de changer le miroir de l'émetteur qui s'était oxydé et ne transmettait plus assez de lumière. La rénovation ou le remplacement de ce système paraît inéluctable en 2010 si l'AIG veut assurer la continuité des mesures de la qualité de l'air sur le site.

Le remplacement du DOAS par un autre système entièrement neuf coûterait environ CHF 160'000.-. Le remplacement de ce système par des analyseurs est classique (mesures ponctuelles avec prélèvements ponctuels réguliers) coûterait entre CHF 80'000.- et CHF 100'000.- avec des coûts de fonctionnement plus élevés qu'actuellement.

Après discussion avec le fournisseur, celui-ci a fait une offre intéressante consistant à remplacer les éléments électroniques et optiques. Le système ainsi remis à jour serait couvert par une garantie d'un an, comme un système neuf. Les frais de maintenance devraient pouvoir être un peu diminués. Le coût de cette remise à neuf est de l'ordre de CHF 70'000.-. Cette solution paraît la plus avantageuse.

Monsieur Boris Calame demande si le résultat des mesures amène l'AIG à prendre des mesures ponctuelles en fonction des concentrations révélées. S'agissant du trafic aérien, Monsieur Mounier répond que tel n'est pas le cas, en soulignant que le réseau de capteurs passifs indique qu'il n'y a pas d'incidence significative du trafic aérien sur la qualité de l'air au niveau local. Pour le surplus (concentration d'ozone ou de particules fines), la problématique de la zone aéroportuaire (côté ville) est la même que pour le reste du canton lorsque des mesures sont décidées, le cas échéant, par les autorités cantonales.

Plan de mobilité des personnels de l'aéroport

L'adaptation et le développement des mesures du plan de mobilité des personnels de l'aéroport se sont poursuivis, avec notamment la mise en ligne prochainement d'une version améliorée du site Internet www.geneve.ch/mobilite. On y trouvera notamment un renvoi au nouveau site de mise en relation pour le covoiturage www.geneve.ch/covoiturage, également mis en ligne prochainement, son lancement officiel étant toutefois subordonné à la finalisation de la campagne de communication qui y sera associée.

S'agissant du réseau des navettes personnels aéroport (NPA), il a été développé en fonction de la demande, notamment la fréquentation des navettes sur appel dans la zone de Onex qui a permis l'ouverture d'une troisième ligne fixe (NPA 4) et la création de deux nouvelles zones sur appel à Malagnou et Florissant. Le plan du nouveau réseau est joint en annexe (**annexe 4**).

Gestion de l'énergie

La mise en place de mesures d'économies d'énergie (objectif d'entreprise 2008) s'est poursuivie cette année avec à la clé l'économie de 1,5 GWh, respectivement 40 tonnes d'émissions de CO₂. Au nombre des mesures mises en place, figure le remplacement de l'éclairage des caissons publicitaires (éclairage à LED) et la fermeture, respectivement le démontage d'un certain nombre de radiateurs installés à des endroits qui sont, depuis le temps, devenus inappropriés. Deux urinoirs secs ont été installés dans les WC publics pour hommes, situés au niveau des arrivées, à côté des salons DUFAUX (près de la sortie de l'aérogare au niveau

arrivée, en direction de la gare CFF). Un autre urinoir sec a été installé il y a quelques jours dans les toilettes des locaux administratifs du cinquième étage de l'aérogare. Ces installations sont trop récentes pour avoir un retour sur les économies d'eau. Les membres de la commission expriment leur intérêt sur le retour d'expérience de ce test.

6. Divers

Déclaration de Monsieur Karr

Monsieur Karr indique qu'après avoir siégé trois législatures au sein du Conseil d'administration, il ne pourra se présenter à nouveau, de sorte que le Conseil d'administration nommera un nouvel observateur au sein de la commission consultative des nuisances au printemps prochain.

Il rappelle que ce rôle d'observateur de Conseil d'administration a été décidé en 1998, sa mission étant de faire le lien en qualité de « témoin de moralité » entre la commission et le Conseil d'administration, aux côtés du directeur général. Cette fonction a été occupée en premier lieu par Monsieur Pierre Meyll qui était un écologiste avant l'heure et qui a pleinement joué son rôle.

Monsieur Karr exprime sa satisfaction à avoir pu observer l'élargissement progressif du cercle des préoccupations de la division environnement et affaires juridiques, avec l'appui de la direction générale, notamment suite au renouvellement de la concession fédérale en 2001. Il pense que la représentation des riverains reste capitale et indissociablement liée à la vision d'avenir d'un aéroport fort et ambitieux. S'agissant des charges imputées au fonds environnement, il suggère aux membres de la commission de se pencher sur l'opportunité des différentes lignes du budget. Il se réjouit que l'aéroport dispose de moyens (recettes des surtaxes environnementales) afin de prendre des mesures en faveur de l'environnement et de la protection des riverains, mais il estime que la question se pose de déterminer aujourd'hui ce qui relève de l'exploitation courante de la plateforme aéroportuaire par opposition aux mesures supplémentaires que l'AIG est susceptible de prendre en faveur de la protection de l'environnement.

Vol Air Mauritius

Les membres de la commission discutent du vol Air Mauritius. Au niveau de sa planification, les riverains s'accordent pour constater que durant cette saison d'hiver, ce décollage est le seul planifié, deux fois par semaine, après 22 heures. Les contacts entretenus avec la compagnie aérienne montrent que sa planification plus tôt dans la soirée n'est pas possible. La seule alternative consisterait donc à refuser ce vol. A cet égard, le succès de cette liaison depuis de nombreuses années démontre qu'il correspond à un besoin. Beaucoup de passagers embarquent au départ de Genève.

Une réflexion est partagée avec les membres de la commission sur les circonstances du retard du vol de la veille (ATD 00h33). A Genève, il semble qu'il n'y a rien de plus à faire pour inciter le décollage de cet appareil avant minuit, respectivement 00h30, l'AIG ayant exercé toute la pression possible sur la compagnie, respectivement son agent d'assistance. Les efforts doivent se concentrer sur l'escale à Francfort, respectivement la planification de ce vol. S'agissant de l'escale à Francfort, des contacts ont été pris aussi bien avec les autorités aéroportuaires de Francfort qu'avec la compagnie aérienne, afin de demander une amélioration de la situation. Les prestataires de services à Francfort ont été sollicités par la compagnie pour prendre des mesures et éviter dans la mesure du possible que l'avion prenne du retard, étant rappelé que les agents

d'assistance ont de toute manière un grand intérêt à ce que l'appareil parte à l'heure, afin de ne pas être pénalisés pour la rémunération de leurs services aux termes des accords qui les lient aux compagnies aériennes (Service Level Agreement).

Au niveau de la planification, les compagnies doivent faire preuve de grande retenue dans la planification des vols après 22 heures. Les compagnies aériennes n'ont toutefois pas l'interdiction de planifier des vols après 22 heures. Cela étant, il convient d'œuvrer de manière constructive à une solution pour l'avenir, respectueuse de tous les intérêts en présence aujourd'hui, même si par le passé, la situation a pu être nettement pire, avec le départ d'avions de type DC10 à destination de Rio et Johannesburg en fin de soirée trois jours par semaine. Les milieux économiques et du tourisme appellent de leurs vœux le développement de telles liaisons, notamment à destination de l'Asie. Nul ne conteste le bien fondé d'une telle ambition.

Afin d'œuvrer en permanence à l'amélioration de la situation présente, une idée consisterait à mieux informer les riverains de toutes les démarches entreprises, en particulier, auprès de la compagnie Air Mauritius et de son agent d'assistance. Une autre action pourrait consister à créer sur le site internet un module qui permettrait de donner à brève échéance des explications sur les causes des vols nocturnes tardifs. Une statistique de l'heure de départ effective des dix derniers mouvements du vol Air Mauritius est demandée, afin d'être discutée lors d'une prochaine séance.

S'agissant du type d'avion opéré par Air Mauritius pour cette destination, il n'y a pas d'autre appareil de capacité équivalente sur le marché.

Enfin, pour un tel décollage retardé au-delà de 00h29, il est confirmé que la compagnie s'acquitte d'une surtaxe bruit additionnelle supérieure à celle applicable si l'appareil avait décollé à l'heure.

Renouvellement de la commission

Une nouvelle loi sur les commissions officielles du 18 septembre 2009 est entrée en vigueur le 1^{er} décembre de cette année (RS GE A 2.20). Il y a une volonté du parlement de restreindre le champ d'application de cette nouvelle loi par rapport à la situation actuelle. La question se pose par conséquent de l'application de cette nouvelle loi à la commission consultative des nuisances. Le département (DSE) ne s'est pas encore prononcé sur la question. Les règles sur le renouvellement de la commission consultative des nuisances étant différentes selon le cas de figure retenu, il y a une certaine incertitude sur le moment auquel la commission devra être renouvelée. Cette question sera clarifiée prochainement. Dans l'intervalle, il est jugé prudent de fixer des dates pour les séances de la commission des nuisances en 2010. De plus amples informations sur le renouvellement de la commission seront adressées aux membres, aussitôt la situation clarifiée.

Dates des prochaines séances

Les dates des séances de la commission consultative des nuisances en 2010 sont les suivantes, sous réserve des aléas éventuellement inhérents au processus de renouvellement de la commission mentionnés ci-dessus :

lundi 8 mars 2010 à 17h00

lundi 21 juin 2010 à 17h00

lundi 20 septembre 2010 à 17h00

lundi 29 novembre 2010 à 17h00

La séance est levée à 19h20. Elle est suivie d'un repas auquel participent les membres inscrits.

Pascal HELFER

[signé le 18 décembre 2009]

Le secrétaire

Annexes

1. *Budget du fonds environnement approuvé le 27 novembre 2009 (pour les membres excusés)*
2. *Présentation faite au point 3 de l'ordre du jour*
3. *Présentation faite au point 4 de l'ordre du jour*
4. *Plan du nouveau réseau des NPA*