

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

**Procès-verbal de la 70^e séance du lundi 8 mars 2010
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

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

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 30 novembre 2009
2. Communications du Président
3. Actualisation de la classification des avions aux fins de la surtaxe bruit – état des travaux
4. Plan d'actions environnementales 2010
5. Brèves environnementales
6. Divers

Préambule

M. Deillon salue la participation de deux collaborateurs de la division environnement et affaires juridiques, MM. Dumas et Teuscher qui interviendront respectivement au point 3 et 4 de l'ordre du jour.

M. Deillon se réfère au courrier de M. François Longchamp, Conseiller d'Etat, aux membres de la commission consultative des nuisances du 22 janvier 2010 concernant la nouvelle loi sur les commissions officielles (LCO, RS GE A 2 20) entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2009. Les dispositions transitoires de la nouvelle loi prévoient que le mandat des membres d'entités qui ne sont plus assujetties à la LCO, mais qui l'étaient sous l'empire de l'ancienne loi, voient leur mandat prolongé sans nouvelle élection jusqu'à l'entrée en vigueur de dispositions spéciales, mais au plus tard pour une durée de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi (art. 23 LCO).

M. Deillon s'assure que l'ensemble des membres a bien été rétribué (jetons de présence) pour leur participation aux séances de la commission des nuisances en 2009.

M. Deillon rappelle l'ordre du jour et recueille l'assentiment des membres de la commission sur les points y afférents. M. Haralambof informe qu'il devra prendre de congé de l'assemblée à 18 heures et s'en excuse. Compte tenu de l'importance pour les compagnies aériennes que représente l'actualisation de la classification des avions aux fins de la surtaxe bruit, M. Deillon propose de permuter ses communications avec le point 3 de l'ordre du jour pour permettre à M. Haralambof d'assister à la présentation prévue sur ce sujet.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 30 novembre 2009

Relativement au point sur le plan de mobilité des personnels de l'aéroport, M. Philippe Calame relève que l'adresse Internet de mise en relation pour le covoiturage indiquée en page 9 n'est pas correcte : « [...] une version améliorée du site Internet www.geneve.ch/mobilite [recte] www.gva.ch/mobilite ».

Avec cette correction le procès-verbal de la 69^{ème} séance de la commission consultative des nuisances du 30 novembre 2009 est approuvé.

2. Communications du Président

Rapport de la Commission pour l'année 2009

Au sujet du réajustement des classes de bruit des avions en page 4 (séance du 14 septembre 2009), M. Boris Calame demande que le compte rendu soit introduit par la formule : « Les membres de la commission sont informés que [...] ».

Avec cet amendement, le projet de rapport de la Commission pour l'année 2009 est accepté. Il sera soumis au Conseil d'administration de l'AIG conformément à la loi sur l'Aéroport International de Genève, puis transmis au Conseil d'État pour information.

Évolution du trafic

M. Deillon communique un bref bilan de l'année 2009. Le nombre de passagers ayant transité par l'aéroport de Genève (11'324'000 pax) est en baisse de -1,7% par rapport à l'année précédente (2008). Le nombre de mouvements, en recul de -9,2% par rapport à 2008, s'élève à 172'671 mouvements (mouvement totaux), soit un nombre inférieur même à l'année 2007. Le nombre de mouvements ligne et charter est en recule de -6% par rapport à l'année 2008.

S'agissant plus particulièrement des mouvements nocturnes, ceux-ci ont diminués de -16.9% en 2009 (en comparaison avec l'année 2008). Il y a eu 7'097 mouvements entre 22 heures et 6 heures en 2009, soit 1'445 mouvement de moins qu'en 2008. La plupart des mouvements nocturnes (85%) sont des atterrissages. La baisse des mouvements nocturnes est 1,8 fois plus importante que celle des mouvements totaux. En 2009, la proportion des mouvements nocturnes par rapport à l'ensemble des mouvements est de 4,1 % (4,5% en 2008).

L'essentiel du trafic nocturne a eu lieu entre 22 heures et minuit (6'859 mouvements, soit 95,8% du trafic nocturne), respectivement 0 heure 30 (6'990 mouvements, soit 98,5% du trafic nocturne). Une proportion de 68,7% du trafic s'est déroulée durant la première heure de la période nocturne, entre 22 heures et 23 heures. Sur les 107 mouvements intervenus après minuit trente, 68 vols n'étaient pas soumis aux restrictions nocturnes, tandis que dans 39 cas, une dérogation a été octroyée par l'AIG en raison de circonstances exceptionnelles et imprévues.

La diminution des mouvements nocturnes est liée à la réduction générale du trafic, mais également à la politique restrictive de l'AIG, qui s'entretient avec les compagnies afin d'éviter, dans la mesure du possible, que des vols (notamment des décollages) soit planifiés en fin de soirée et qui demeure très restrictif dans l'octroi de dérogation après 0 heure 30.

M. Philippe Calame demande s'il est possible d'évaluer quelle proportion de la baisse de mouvements nocturne correspond à une diminution du nombre de mouvements planifiés après 22 heures et quelle proportion résulte de la diminution des mouvements prévus à l'horaire avant 22 heures, mais qui sont retardés après 22 heures. La réponse à cette question est difficile. M. Deillon indique qu'en 2009, la part des mouvements nocturnes dits « retardés » (prévus à l'horaire avant 22 heures mais opérés après cette échéance) représente environ 20% du trafic entre 22 heures et minuit.

Au cumul des deux premiers mois de l'année 2010, le trafic passagers a augmenté de +6.0% par rapport à la même période de l'année précédente. Cette variation s'accompagne en termes de mouvements par une légère hausse de +1.7% (soit +495 mouvements), qui s'explique essentiellement par une augmentation de +14.9% du nombre de vols de l'aviation générale (soit +470 mouvements). Le nombre de mouvements du trafic de ligne est encore en baisse par rapport à la période correspondante l'année précédente (-1.7%). Les mouvements nocturnes

(entre 22 heures et 6 heures) durant les deux premiers mois de l'année, sont en augmentation de +10.4% (1'346 mouvements contre 1'219 en 2009, soit 127 mouvements en plus). Durant les deux mois écoulés, 26 dérogations (19 atterrissages et 7 décollages) ont été accordées par l'AIG au-delà de 0 heure 30 en raison de circonstances exceptionnelles liées essentiellement aux conditions météorologiques de ce début d'année, qui ont affecté le transport aérien dans toute l'Europe. Tous ces cas ont été dûment notifiés à l'OFAC.

M. Boris Calame demande si les dérogations accordées au-delà de 0 heure 30 ont suscité une recrudescence de plaintes. M. Helfer indique que tel n'est pas le cas.

M. Philippe Calame demande des informations sur l'évolution du trafic des hélicoptères. M. Deillon indique que le trafic d'hélicoptères en provenance et à destination de l'aéroport de Genève est en baisse de -29 % en 2009 (4'265 mouvements contre 5'986 en 2008, soit 1'721 mouvements en moins), notamment en raison de la mauvaise situation économique. Pour ce début d'année (janvier-février 2010), le trafic d'hélicoptères de/vers l'aéroport est légèrement en hausse par rapport à la même période l'année précédente (940 mouvements contre 801 en 2009, soit 139 mouvements en plus), compte tenu notamment des conditions météorologiques plutôt favorables. Depuis le début l'année, il y a eu en moyenne 25 mouvements par jour le samedi et le dimanche, tandis que le nombre de mouvements d'hélicoptères est bien moindre les autres jours de la semaine. M. Helfer précise que 70 mouvements d'hélicoptères ont été opérés de/vers l'aéroport durant la journée la plus chargée de cette saison d'hiver (samedi 13 février 2010).

Comptes 2009 du fonds environnement

Sur la base de l'état des comptes au 31 décembre 2009 distribué en séance (joint au procès-verbal pour les membres excusés, **annexe 1**), M. Deillon commente quelques éléments saillants des dépenses du fonds environnement.

S'agissant du programme d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit, M. Deillon souligne que l'AIG a financé pour plus de CHF 6 millions de travaux en 2009. L'importance de cet investissement témoigne de l'ampleur de l'effort consenti par l'AIG l'année dernière dans l'avancement du programme d'insonorisation.

S'agissant du projet de construction d'un mur anti-bruit autour du parking P48, M. Deillon précise que le montant de CHF 1'500'000.- prévu au budget 2009 du fonds environnement comprenait les coûts pour la constitution du dossier d'approbation des plans et pour la réalisation de travaux. Les coûts pour la constitution du dossier d'approbation des plans seront pour l'essentiel imputés sur l'exercice 2010. Le montant de CHF 500'000.- inscrit au budget 2010 comprend une part du coût des travaux, dont l'exécution pourrait démarrer en 2010.

Du fait que les panneaux solaires prévus en toiture du satellite 10 n'ont pas pu être installés en 2009, M. Deillon indique que le montant de CHF 650'000.- initialement alloué à cette opération est reconduit au budget 2010, auquel s'ajoute un montant de CHF 500'000 pour l'installation de panneaux solaires sur le toit d'un bâtiment (à construire) destiné aux contrôles de sûreté des marchandises embarquées en soute (bâtiment Cargo Security).

M. Boris Calame demande comment sont déterminés les intérêts portés en compte du fonds environnement (0.281% en 2009). M. Deillon explique que ce taux correspond au taux de rendement moyen 2009 des disponibilités de l'AIG (cf. Rapport financier 2008⁽¹⁾). En d'autres

⁽¹⁾ Rapport financier 2008 publié sur le site Internet de l'AIG : www.gva.ch > Institutionnel > About us > Publications institutionnelles > Rapport financier 2008. Voir en particulier les notes relatives aux états financiers Nr. 10 (Fonds environnements) en page 16 et Nr. 1 (Disponibilités) en page 10 du rapport financier 2008.

termes, il s'agit du taux de rémunération qui serait servi à l'AIG si la valeur nominale fonds était placée sur un compte, tout en restant disponible pour être affectée à des projets. M. Boris Calame considère que l'AIG rémunère le fonds à un taux qu'il lui est très favorable et, de fait, au détriment de l'évolution positive du fond environnement. M. Philippe Calame estime que ce taux pourrait être plus élevé si ce montant était investi selon une autre formule financière (p. ex. Bons de la Confédération). M. Wermelinger observe que la baisse du taux d'intérêt servi sur le fonds environnement entre 2008 et 2009 lui semble plus importante que la baisse générale des taux d'intérêts entre 2008 et 2009.

Aile Est

Le projet de construction d'une nouvelle Aile Est doit remplacer le pavillon gros-porteurs provisoire existant, construit en 1973. Cette réalisation constitue la dernière étape du plan directeur 2006-2015. A ce stade, il est prévu que l'Aile Est comporte trois niveaux au-dessus du niveau du tarmac, afin pour répondre aux contraintes résultant de la mise en place du dispositif des accords de Schengen. Le gabarit de l'Aile Est devrait correspondre à environ deux fois celui de l'Aile Ouest. Cette nouvelle installation permettra, comme aujourd'hui, d'accueillir simultanément six appareils à cellule large, avec une position dimensionnée pour des appareils à cellule très large du type A380. Le pavillon gros-porteur offre actuellement trois positions au contact pour traiter les quatre vols long-courriers planifiés en matinée. Environ cinq ans de travaux seront nécessaires à la réalisation de cet ouvrage, qui représentera pour l'AIG un investissement conséquent de l'ordre de CHF 350 millions. Les travaux devraient débuter à la fin de cette année. Une présentation plus détaillée du projet sera faite aux membres de la commission lors d'une prochaine séance de la commission.

En réponse à une question de M. Boris Calame, M. Deillon précise que des exigences élevées ont été inscrites dans le cahier des charges pour que le bâtiment réponde aux exigences de confort thermique hivernal et estival avec une grande efficacité énergétique.

M. Boris Calame demande si le projet de construction de l'Aile Est fera l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. M. Deillon indique que l'OFAC doit se déterminer sur cette question. Ce projet permettra d'améliorer le traitement des passagers, tant au niveau qualitatif que quantitatif. Cela étant, cette évolution a été prise en compte dans les prévisions de trafic à l'horizon 2020 qui ont servi de base à la décision de renouvellement de la concession fédérale et d'approbation du règlement d'exploitation en 2001. En termes de passagers, 10,8 millions de passagers (ligne et charter) avaient été anticipés à l'horizon 2010, tandis que 11,2 millions de passagers ligne et charter ont été enregistrés en 2009. S'agissant des mouvements d'avions, 152'100 mouvements ligne et charter avaient été anticipés à l'horizon 2010, tandis que 124'040 avions (ligne et charter) ont fait mouvement sur l'aéroport au cours de l'année 2009.

M. Boris Calame souhaite que la commission puisse se déterminer sur le rapport d'impact. Il demande quel sera le délai d'opposition dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. M. Mounier rappelle que, s'agissant d'une installation aéroportuaire, l'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFAC. L'Office doit encore se déterminer sur la procédure applicable. Une fois toutes les pièces du dossier déposées, il est probable que le projet sera mis à l'enquête publique, en parallèle avec la consultation du canton. En vertu des dispositions applicables de la loi sur l'aviation, le canton est invité à se prononcer dans les trois mois (art 37d LA), tandis que le délai pour faire opposition est de 30 jours (art. 37f LA). Une information sur la procédure d'approbation des plans d'installations aéroportuaires est publiée sur le site Internet

de l'OFAC⁽²⁾. M. Boris Calame suggère au Président une communication par anticipation dudit projet, notamment auprès des membres et des milieux représentés au sein de la commission.

3. Actualisation de la classification des avions aux fins de la surtaxe bruit – état des travaux

Monsieur Deillon passe la parole à M. Helfer pour présenter l'état des travaux du groupe de travail constitué par les services concernés des aéroports de Zurich et de Genève chargé d'étudier le réajustement des différentes classes de bruit au niveau des aéroports suisses aux fins de la surtaxe bruit.

Présentation

M. Helfer livre l'état des travaux du groupe de travail sur la base d'une présentation jointe à la présente (**annexe 2**).

Il rappelle tout d'abord la raison d'être de la redevance bruit, notamment l'incitation des compagnies aériennes à opérer sur la plate-forme avec des avions aux performances acoustiques les meilleures possibles.

Un graphique fait apparaître la répartition du trafic par classes de bruit depuis 1982. Plus de 90% des avions qui opèrent sur Genève sont aujourd'hui rangés en classe V (avions aux performances acoustiques les meilleures). Cet état de fait témoigne des efforts consentis par les compagnies aériennes pour renouveler leur flotte et opérer avec des avions de la dernière génération. Tandis que la proportion d'avions en classe V a toujours augmenté par le passé, le graphique fait apparaître une certaine stabilité depuis 2004. L'évolution des recettes, qui se montent aujourd'hui à CHF 1,8 millions par an, confirme cette tendance. La surtaxe bruit constitue un levier économique incitatif qui ne vise pas prioritairement à rapporter des recettes. Cela étant le produit de la surtaxe bruit est exclusivement affecté au financement de mesures dans le cadre du système de management environnemental de l'AIG (notamment les mesures d'insonorisation des habitations riveraines).

Après un rappel de la méthodologie utilisée pour répartir les avions dans les différentes classes⁽³⁾, publiée dans l'AIP Switzerland (GEN 4.1 – 79), M. Helfer explique les objectifs et les contraintes du projet d'actualisation des classes de bruit. Un des objectifs est de parvenir à une meilleure distribution du trafic sur l'ensemble des classes.

Un tableau montre la répartition du trafic par classe auquel on parviendrait en procédant une mise à jour des classes de bruit en application de la méthodologie actuelle. On observerait une diminution de 92% à 33% de la part des avions rangés en classe V au profit des classes III et IV, dont la part passe respectivement de 1% à 8% (classe III) et de 5% à 55% (classe IV) à Genève.

L'évolution des recettes pour l'aéroport serait très conséquente. A Genève, la recette globale calculée sur le trafic de l'année 2008 s'élèverait à un montant de l'ordre de CHF 13.6 millions, soit une augmentation d'un facteur 7 à 8 par rapport au produit de cette redevance perçu en 2008. A Zurich, avec le même scénario, le montant de la recette globale passerait de CHF 4.7 millions à CHF 25.2 millions.

⁽²⁾ www.bazl.admin.ch > Espace professionnel > Aéroports > Procédure d'approbations des plans d'installations aéroportuaires

⁽³⁾ Le modèle est basé sur l'ampleur de la différence entre le niveau de bruit mesuré à l'atterrissage pour chaque type d'avions et la moyenne énergétique équivalente globale calculée à partir de tous les types d'avions mesurés. La moyenne énergétique équivalente globale correspond au centre de la classe de bruit III.

A Genève, sur plus de deux cents de type d'appareils différents, la famille des A320 et B737 représente plus de 50% des atterrissages en 2009. M. Helfer précise que ni Boeing, ni Airbus ne prévoient de mettre sur le marché d'appareils moyen-courriers de 150 places qui puissent remplacer la famille des Airbus A320 et Boeing 737 avant l'horizon 2025⁽⁴⁾. Les projets d'autres constructeurs d'avions (chinois et russes) sont encore empreints d'une grande incertitude. A cela s'ajoute le temps nécessaire aux compagnies aériennes pour renouveler leur flotte.

Compte tenu des objectifs poursuivis (not. maintien de l'effet incitatif) et du résultat de la modélisation d'une actualisation des classes de bruit en application de la méthodologie existante (augmentation très conséquente des recettes et, par conséquent, des montants à payer par les compagnies), ainsi que de l'absence à moyen terme d'améliorations qualitative marquée (quantum leap) des aéronefs de 150 sièges, le groupe de travail s'est vu confié la mission de poursuivre ses travaux en vue de présenter des alternatives acceptables, aussi bien du point de vue des riverains (maintien de l'effet incitatif) que pour les compagnies aériennes et les aéroports (maintien du cost-relationship et neutralité des recettes globalement).

Discussion

M. Deillon rappelle le principal objectif poursuivi, à savoir l'incitation des compagnies aériennes à opérer sur la plate-forme avec des avions aux performances acoustiques les meilleures possibles. Il observe qu'aujourd'hui, la plupart des avions qui opèrent à Genève sont des avions de la dernière génération, comme en témoigne la proportion d'avions en classe V. Cette évolution témoigne des efforts consentis par les compagnies aériennes dans ce domaine, dont le bénéfice pour les riverains est indéniable. Les compagnies ne comprendraient pas qu'une augmentation significative de la surtaxe bruit vienne aujourd'hui « pénaliser » leurs efforts, tandis qu'il n'existe pas d'autres appareils sur le marché pour ce segment du marché (150 places). En outre, les recettes doivent rester proportionnelles aux coûts (cost-relationship) et l'AIG ne pourrait justifier de recettes notablement supérieures pour ses besoins. Le montant du fonds environnement, augmenté chaque année du produit des redevances bruit et émissions gazeuses, suffit pour faire face aux dépenses prévues ces prochaines années.

M. Haralambof indique qu'à partir de 2014 et sur une durée d'au moins deux ans, la compagnie aérienne SWISS remplacera ses avions de type Avro RJ100 par les C Series de Bombardier, d'une capacité de 100 à 125 sièges. Les principales raisons ayant motivé la décision sont un confort accru pour les passagers, de moindres coûts opérationnels, des réacteurs nettement moins bruyants et une réduction des émissions de CO₂.

M. Philippe Calame estime qu'il n'est pas nécessaire de parvenir à une neutralité absolue des recettes globalement pour l'aéroport. Rapporté au nombre de passagers enregistrés (au départ à l'arrivée) en 2009 (11,3 millions), le montant de CHF 13,6 millions correspond à une augmentation du montant à payer (par la compagnie) d'un peu plus que CHF 2.- par passager au départ. M. Deillon indique qu'une augmentation de cet ordre n'est pas insignifiante, eu égard à la faible marge bénéficiaire des compagnies.

Compte tenu des éléments présentés, MM. Rochat et Boris Calame demandent s'il ne serait pas opportun de prononcer des mesures complémentaires de restrictions en soirée pour les avions les plus bruyants. Il rappelle à cet effet que la gêne ressentie par les riverains se situe principalement en soirée et c'est donc là qu'il faut agir en priorité. Ils suggèrent ainsi d'étudier la possibilité d'établir une classification différenciée en soirée, dans l'esprit de la surtaxe additionnelle pour les décollages après 22 heures.

⁽⁴⁾ Un récent article paru dans la revue The Economist fait état de ce fait
(référence : http://www.economist.com/business-finance/displaystory.cfm?story_id=15719170)

M. Deillon partage la volonté de maîtriser l'évolution des mouvements nocturnes et la suggestion de MM. Rochat et Boris Calame constitue peut-être une piste. Cela étant, il ne peut être question de supprimer les mouvements nocturnes, ceux-ci répondant à un besoin, comme le montre l'étude soumise par l'AIG et discutée entre les parties dans la cadre de la procédure CRINEN. Le nombre de mouvements nocturnes reste limité à Genève. Ils sont en baisse en 2009 (-16,9%). En été 2010, 26 arrivées après 22 heures sont prévues, contre 28 en été 2009. Il y a pour l'instant 2 arrivées prévues après 23 heures, contre 9 en été 2009. S'agissant des départs, il n'y en a aucun prévu après 22 heures en été 2010.

M. Deillon partage également l'idée d'agir en priorité sur les avions les plus bruyants. Il indique toutefois qu'il y a très peu d'avions en classe I. S'agissant de la classe de bruit II, plusieurs types d'avions long-courriers qui opèrent régulièrement à Genève et, surtout, à Zurich, y figurent et on ne peut les empêcher d'opérer en introduisant des restrictions opérationnelles trop drastiques.

M. Helfer précise que les avions rangés en classe de bruit I, II et III sont déjà interdits sur les routes de départ KONIL. Avec la nouvelle classification, cette restriction opérationnelle toucherait des long-courriers (A330, A340, B767) et quelques moyen-courriers (B737 400/800/900).

M. Philippe Calame demande s'il est envisageable de fixer un barème qui tienne compte du nombre de passagers embarqués. M. Helfer indique que cette idée a été considérée par le groupe de travail, mais qu'elle soulève beaucoup de difficultés dans son application.

En conclusion, M. Deillon souligne l'opportunité de trouver une solution commune pour tous les aéroports suisses. Le groupe de travail poursuit ses travaux dans cette perspective. A terme, la solution devra être adoptée par les instances décisionnaires des exploitants d'aéroports (i.e. le conseil d'administration de l'AIG) et mise en consultation auprès des compagnies aériennes.

4. Plan d'actions environnementales 2010

M. Deillon passe la parole à MM. Teuscher et Mounier pour présenter le plan d'actions environnementales 2010 de l'AIG.

En complément au plan d'actions 2010, le bilan du plan d'actions environnementales 2009 est distribué en séance (joint au procès-verbal pour les membres excusés, **annexe 3**).

Présentation

MM. Teuscher et Mounier passent en revue les actions environnementales significatives prévues en 2010. Sur la base d'un tableau synoptique qui présente par domaine l'ensemble des objectifs et moyens dédiés, la discussion est ouverte.

Discussion

S'agissant du domaine de la lutte contre le bruit (point 1.4.2), M. Boris Calame demande s'il est possible de recevoir copie de la convention de coopération signée entre la Ville de Ferney-Voltaire et l'AIG portant sur la mise en œuvre du dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation des habitations sises en territoire français. M. Deillon indique qu'une copie de la convention signée le 22 octobre 2009 sera jointe au procès-verbal (**annexe 4**).

S'agissant le domaine de la qualité de l'air (point 2.1.3), M. Boris Calame demande s'il est possible de recevoir copie du guide d'aide à l'achat de véhicules, engins et équipements éco-compatibles à l'attention partenaires du site. M. Mounier explique que ce guide est encore au stade de projet, mais qu'il sera volontiers communiqué aux membres de la commission une fois réalisé.

S'agissant du domaine de la gestion de l'énergie (point 4.1.1), M. Philippe Calame demande si l'AIG a établi une estimation des économies d'énergie qui seront réalisées par les mesures envisagées. Pour mémoire, les mesures mises en place dans le cadre de l'objectif d'entreprise 2008 représentent une économie de 1,2 GWh. La mise en place de mesures d'économie s'est poursuivie en 2009, avec à la clef une économie supplémentaire de 1,5 GWh. Le plan d'actions environnementales 2010 témoigne de la détermination de l'AIG à poursuivre la démarche.

S'agissant du domaine de protection des milieux naturels (point 9.1.1), compte des mesures en place pour maintenir la biodiversité sur le site, M. Boris Calame réitère sa demande, formulée depuis plusieurs années pour que l'AIG œuvre à une certification par la Fondation Nature & Economie. Il se réfère à la récente publication de la Fondation intitulée « 15 Entreprises pour la biodiversité à Genève », coéditée avec l'Etat de Genève, qui démontre que des actions relativement simples peuvent être mises en œuvre pour favoriser à la biodiversité sans nuire à l'activité de l'AIG. Cette publication est téléchargeable sur la page "Nature et Paysage" du site Internet du canton de Genève⁽⁵⁾.

M. Mounier indique que l'AIG entend mener un « gap analysis » pour déterminer la conformité des mesures en place et les éventuelles mesures complémentaires nécessaires pour obtenir la certification, en état actuel. Monsieur Deillon indique cependant que l'exploitation actuelle et future de l'aéroport ne doit pas être entravée par des mesures requises dans le cadre d'une telle certification, la vocation première et essentielle du site aéroportuaire restant le développement du transport aérien au départ et à destination de Genève, dans l'intérêt de toute la région desservie.

5. Brèves environnementales

Les sujets qui auraient pu faire l'objet d'une brève environnementale ont été abordés cette fois sous le point 4 de l'ordre du jour, dans le cours de la discussion relative au plan d'actions environnementales 2010.

6. Divers

Question de Monsieur Boris Calame du 19 décembre 2009

M. Deillon propose que la question soulevée par M. Boris CALAME dans son courriel du 19 décembre 2009 relative à l'évolution de retards ATC (graphique communiqué aux membres de la commission le 6 janvier 2010) soit discutée lors de la prochaine séance.

⁽⁵⁾ www.ge.ch/nature > A votre service > Publications > BROCHURES > Nature & Economie :
15 Entreprises pour la biodiversité à Genève !

La séance est levée à 19h00.

Prochaines séances de la commission des nuisances

lundi 21 juin 2010 à 17h00

lundi 20 septembre 2010 à 17h00

lundi 29 novembre 2010 à 17h00

Pascal HELFER

[signé le 16 avril 2010]

Le secrétaire

Annexes

1. *Fonds environnement – bilan des dépenses au 31 décembre 2009 (pour les membres excusés)*
2. *Présentation faite au point 3 de l'ordre du jour*
3. *Bilan du plan d'actions environnementales 2009 de l'AIG (pour les membres excusés)*
4. *Copie de la convention de coopération entre la Ville de Ferney-Voltaire et l'AIG du 22 octobre 2009*