

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

**Procès-verbal de la 72^e séance du lundi 20 septembre 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 Pierre-Etienne DUTY Claude ETTER Serge GOBBI 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
Excusés :	MM.	Antoine GINI Christian GOUMAZ Ivan HARALAMBOF Mario LEVENTAL (expert) Patrick MALEK-ASGHAR

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 21 juin 2010
2. Communications du Président
3. Rémunération du Fonds Environnement
4. Impacts environnementaux du projet d'Aile Est
5. Brèves environnementales
6. Divers

Préambule

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

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 21 juin 2010

A l'unanimité des membres présents, le procès-verbal de la séance du 21 juin 2010 est approuvé, avec l'ajout (**annexe 1**) du courrier électronique de M. Gérard du 19 septembre 2010 par lequel il complète un certain nombre de ses interventions.

2. Communications du Président

Évolution du trafic

M. Deillon indique qu'avec 1'133'000 passagers, le mois de juillet est le 3^{ème} mois le plus chargé de l'histoire de l'aéroport (augmentation de 7,3% par rapport au mois de juillet 2009). En août, le trafic passagers a progressé de 3.8% seulement, en raison notamment du Ramadan depuis le 11 août.

Cumulativement à fin août, le trafic passagers a augmenté de 3.9% par rapport à la même période l'année précédente. En termes de mouvements, l'aviation de ligne et charter enregistre respectivement une baisse de -0.5% (soit -365 mouvements) et de -14.7% (soit -679 mouvements). Les mouvements nocturnes (entre 22h et 6h) sont en légère hausse de 3.6% (5'152 mouvements contre 4'974 en 2009, soit 178 mouvements en plus).

Pour les mois de juillet et d'août, quatre (4) dérogations ont été accordées par l'AIG au-delà de minuit trente en raison de circonstances exceptionnelles. Tous ces cas ont été dûment notifiés à l'OFAC.

A la fin de l'année le nombre de passagers devrait se situer autour des 11.8 millions.

M. Rochat demande si un sens de piste en particulier est attribué de façon préférentielle après minuit trente et s'il existe des statistiques de mouvements par sens de piste. M. Hochstrasser indique qu'il n'y a pas un sens de piste qui est préféré plutôt qu'un autre, mais qu'en fonction de

la provenance ou de la destination de l'avion si les conditions météorologiques et opérationnelles l'autorisent, en application des procédures en vigueur, une trajectoire plus directe est accordée par les services de la navigation aérienne en fin de soirée.

3. Rémunération du Fonds Environnement

Présentation

M. Mounier explique que le montant du Fonds environnement ne correspond pas à un avoir monétaire thésaurisé sur un compte bancaire. Il s'agit d'une écriture comptable, figurant au bilan de l'établissement comme fonds propres. Le Fonds environnement ne constitue pas une dette à la charge de l'AIG mais une recette dédiée pour financer les initiatives prises par l'établissement pour améliorer de manière continue la performance environnementale de la plate-forme aéroportuaire.

Du fait de la nature comptable du Fonds environnement, l'AIG ne saurait investir dans un portefeuille de titres sans recourir à un emprunt pour disposer du capital nécessaire. Pour obtenir un taux de rémunération supérieur à celui du Fonds environnement, l'investissement requerrait d'être immobilisé à moyen - long terme, impliquant dès lors d'importantes contraintes en matière de disponibilité dans la gestion des montants dédiés.

En matière d'emprunt, le taux d'intérêt moyen de la dette de l'AIG est de 2.78% ⁽¹⁾ (état juillet 2010). Dans l'hypothèse d'un placement dans des obligations de la Confédération portant un intérêt de 1.48% ⁽²⁾, l'AIG enregistrerait une perte consécutive au *spread* de crédit de 1.30%.

M. Mounier ajoute qu'en matière de gestion de la trésorerie, l'AIG a adopté le 22 juin 2009 une charte de trésorerie qui stipule qu'en matière de stratégie de placement, l'AIG adopte un profil défensif et privilégie les placements à court terme auprès d'établissements bancaires ou de PostFinance (**annexe 2**). Hormis le caractère économiquement irrationnel d'un tel emprunt pour financer l'achat de titres, une telle stratégie serait contraire à la charte de Trésorerie de l'Établissement.

Discussion

M. Boris Calame indique que depuis 2002, date de son arrivée dans cette commission, cette dernière ne s'est pas prononcée au sujet du mécanisme de rémunération du Fonds environnement. M. Deillon indique que la gestion du Fonds environnement est de la compétence du Conseil d'administration de l'AIG.

M. Boris Calame rappelle qu'une des prérogatives de la commission est de préaviser l'utilisation et le traitement du fond environnement. Il demande formellement qu'une ou la décision du Conseil d'administration y relative soit produite. De mémoire, M. Karr rappelle que le Fonds environnement était un Fonds bruit à l'origine (avant l'introduction de la redevance sur les émissions gazeuses en 1998) et qu'à cette période (1997/1998) la mode de rémunération de ce Fonds n'a pas été remise en cause, ni même discuté. Le cas échéant, une décision du conseil d'administration à ce propos serait antérieure à 1998.

⁽¹⁾ Intérêts bancaires à taux fixe : note 6, page 13 du rapport financier 2009 de l'AIG

⁽²⁾ Banque Nationale Suisse : snb.ch > Statistiques > Taux d'intérêts en cours de change (du jour)
1.48% - rendement enregistré le 17 septembre 2010

M. Philippe Calame demande si l'Etat de Genève rémunère les différents fonds cantonaux. M. Etter indique que tel n'est pas le cas.

4. Impacts environnementaux du projet d'Aile Est

Présentation

Sur la base d'une présentation *Power point* (**annexe 3**), M. Mounier présente les impacts environnementaux du projet d'Aile Est dans les différents domaines, tels que identifiés à ce jour.

L'Aile Est va remplacer le pavillon gros-porteurs provisoire existant, construit en 1973. Cette réalisation constitue la dernière étape du plan directeur 2006-2015. Ce nouveau bâtiment devra gérer les flux distincts «Schengen – Non-Schengen». Le projet comportera des surfaces commerciales, de livraison et de stockage ainsi qu'un garage avec une septantaine de places de stationnement pour véhicules légers en sous-sol (côté tarmac).

Au vu des prévisions de trafic établies dans le cadre du plan directeur 2016 – 2025 actuellement en cours d'élaboration, l'aéroport de Genève prévoit avec ou sans la réalisation de l'Aile Est d'accueillir 15 millions de passagers en 2020 et 16.5 millions en 2025. Cette évolution correspond à un taux de croissance annuel moyen de 2.6% entre 2010 et 2020 et de 2.4% entre 2010 et 2025. Les prévisions du trafic passagers ligne et charter à l'horizon 2020 correspondent aux prévisions ayant servi de base à la décision de renouvellement de la concession fédérale et à l'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG en 2001 (RIE 2000 et Avenant de mai 2001). Un nouveau bâtiment gros-porteurs (« Y ») figurait déjà dans le plan directeur de 1995, avec pour vocation, déjà à l'époque, de permettre l'accueil de nouveaux vols long-courriers. En soi, la réalisation du projet d'Aile Est n'engendre pas un trafic supplémentaire par rapport aux prévisions concordantes mentionnées ci-dessus.

S'agissant de gestion énergétique, le projet d'Aile Est est conforme à un standard de haute performance énergétique qui vise à limiter les besoins en énergie des nouvelles installations et à augmenter la part des énergies renouvelables. Le projet prévoit la mise en place d'un champ de sondes géothermiques permettant de remplir une part significative de la demande en chauffage et en refroidissement, ainsi que l'installation en toiture de panneaux solaires thermiques et photovoltaïques.

L'éclairage artificiel sera fait par des luminaires modernes à rendement élevé et adaptés aux différents types de locaux. Le concept architectural devra assurer dans toute la mesure du possible un éclairage naturel des locaux.

En matière de qualité de l'air, les besoins de chaleur pour le chauffage des locaux et la production d'eau chaude sanitaire seront en grande partie assurés par des pompes à chaleur couplées à des sondes géothermiques, ainsi que par des panneaux solaires thermiques. Une chaudière à gaz à condensation est prévue en appoint. Au vu des dépenses énergétiques envisagées, les émissions anticipées de polluants atmosphériques induites par la chaudière à gaz seront faibles.

Aucune émission gazeuse supplémentaire ne sera engendrée par le trafic aérien, du fait que le projet d'Aile Est n'entraînera pas d'augmentation directe du nombre de cycle d'atterrissage et de décollage.

S'agissant du bruit des installations techniques, les activités liées à l'exploitation de l'Aile Est seront situées à l'intérieur des locaux ou côté tarmac. Les exigences au sens de l'annexe 6 de

l'OPB pour les locaux d'habitation les plus proches seront respectées. En outre, la réalisation de l'Aile Est contribuera à faire écran au bruit de l'activité de l'aéroport. Concernant le bruit du trafic aérien aucune émission sonore supplémentaire ne sera générée du fait que le projet n'entraîne pas, en soi, une augmentation du nombre de mouvements.

L'implantation de l'Aile Est est prévue sur des surfaces imperméables ne figurant pas à l'inventaire d'un secteur de protection des eaux. Le projet prévoit un système de rétention des eaux pluviales en toiture et la mise en place de régulateurs de débit sur les collecteurs. Ces installations faciliteront la gestion et le contrôle des eaux pluviales dont les débits alimenteront le Nant d'Avanchet. Il est également prévu d'installer six séparateurs de graisse pour prétraiter les eaux usées provenant des sanitaires, cafétérias et restaurants.

L'évacuation des déchets de l'Aile Est se fera selon les règles pratiquées au niveau du T1. Pour les zones réservées aux passagers, un système de collecte et de tri sélectif sera mis en place. Concernant l'exploitation des bars et des boutiques, le tri portera notamment sur les cartons, le verre, le PET et l'aluminium. Des clauses particulières relatives au tri des déchets seront intégrées dans les contrats des concessionnaires, à l'instar de ce qui se pratique déjà.

Une zone de décharge est recensée dans l'emprise du projet d'extension Aile Est. Il s'agit de remblais comprenant des matériaux d'excavation et des déchets de chantier. Durant la phase de chantier, les mesures usuelles d'examen des matériaux d'excavation seront réalisées afin de garantir leur élimination, conformément à l'Ordonnance sur le traitement des déchets (OTD) et aux directives d'application, notamment la directive relative aux matériaux d'excavation.

En raison de la durée, de la nature et de la dimension du chantier de construction de l'Aile Est, il conviendra de respecter les exigences générales relatives aux différentes phases de chantier en matière de protection de l'air, de protection contre le bruit, de gestion des eaux et de gestion des déchets.

Discussion

M. Rochat estime que la réalisation de ce projet favorisera le développement du « marché » des vols long-courriers à Genève. M. Deillon répond que pour une compagnie aérienne susceptible d'implanter un vol long-courrier au départ de Genève, ce n'est pas l'infrastructure aéroportuaire en soi qui est déterminante, mais bien le marché que représente la région et les passagers potentiels. Cette région offre un potentiel limité pour le développement de vols long-courriers au départ de Genève. Depuis le désengagement de l'ex compagnie SWISS durant les années '90, les milieux économiques et internationaux implantés à Genève ne cessent de demander le renforcement de la desserte à destination de l'Asie au départ de Genève, mais les compagnies aériennes potentiellement intéressées considèrent que le rentabilité d'une telle liaison n'est pas évidente. Aujourd'hui, l'aéroport compte quatre liaisons transatlantiques avec United Airlines vers Washington, Continental vers New York (Newark), Swiss vers New York (JFK) et Air Canada vers Montréal. Aujourd'hui, les installations aéroportuaires existantes sont insuffisantes pour assurer un positionnement au contact (débarquement/embarquement par passerelle) de ces quatre vols en matinée. Cette situation n'est pas optimale pose des problèmes en termes d'organisation des opérations et de qualité du service.

M. Beffa relève que le renforcement de vols directs au départ de Genève aurait pour conséquence de réduire le nombre de vols d'apport à destination des hubs. M. Deillon ajoute que l'arrivée d'une nouvelle destination long-courrier favorise le développement économique local, notamment par la création de nombreux emplois directs et indirects.

M. Duty demande si les travaux de l'Aile Est auront un impact sur le secteur France. M. Deillon indique que le fonctionnement du secteur France ne sera pas affecté par la réalisation de cette nouvelle aile.

M. Philippe Calame demande si l'Aile Est est susceptible d'augmenter l'exposition au bruit des personnels travaillant sur le tarmac du fait de l'effet réfléchissant de la façade Nord Ouest (coté tarmac). M. Helfer explique que les phénomènes de réflexion ou d'écho n'ont pas fait l'objet d'une évaluation particulière. Cependant, se basant sur les résultats d'une étude menée dans le cadre du projet Geneva Airpark concernant cette problématique, il n'y a pas lieu d'anticiper une augmentation perceptible (augmentation inférieure à 1 dB) du bruit due à l'écho contre la façade du bâtiment. Néanmoins, par souci pour les collaborateurs travaillant sur le tarmac, une attention sera apportée sur ce point dans le cadre du projet.

Par extension de ses demandes régulières en matière de protection des milieux naturels et de maintien de la biodiversité, M. Boris Calame demande quel type d'entretien est envisagé pour la végétation prévue en toiture. M. Mounier répond qu'un entretien extensif sera en principe privilégié, avec la contrainte que les mesures retenues n'endommagent pas les installations photovoltaïques.

M. Boris Calame demande s'il est prévu de certifier l'Aile Est selon un des standards MINERGIE. Il estime opportun que l'AIG s'enquiert auprès de MINERGIE pour déterminer les actions nécessaires qu'exigerait une éventuelle certification. M. Mounier souligne 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 correspondant à un standard de haute performance énergétique. Il relève cependant qu'un pavillon aéroportuaire constitue une installation hors de l'ordinaire qui ne correspond pas forcément à un standard au niveau de sa conceptualisation et de son exploitation. Une réponse plus précise sur ce point sera apportée aux membres de la commission lors d'une prochaine séance.

M. Boris Calame souligne l'importance que soit prévu, en plus de l'ordinaire, des points de collecte pour les piles et batteries usagées dans la nouvelle Aile Est. M. Mounier indique que des points de collecte seront installés pour recueillir ce type de déchets, comme partout ailleurs.

5. Brèves environnementales

SIG Vital Vert

En 2009 et 2010, l'AIG a acheté aux Services industriels de Genève (SIG) pour l'équivalent de 2.1 GWh (soit 3.4% sur un total de 61 GWh d'électricité achetée en 2009) d'énergie Vital Vert, certifié *naturemade star*, garantissant la provenance et la production de l'énergie selon les critères écologiques les plus exigeants.

Certification Nature & Economie

En réponse au courrier électronique de M. Boris Calame du 20 août 2010 (**annexe 4**), M. Mounier fait observer à titre liminaire que le label de qualité décerné par la Fondation Nature & Economie s'intitule dorénavant « Site d'activités proche de l'état naturel » au lieu de « Parc naturel », ceci afin d'éviter une confusion avec le label protégé « Parc naturel régional » de la Confédération.

M. Mounier indique que l'AIG a mené une étude succincte avec la Fondation pour déterminer l'écart entre les pratiques existantes sur la plate-forme aéroportuaire et les exigences minimales pour considérer les surfaces proches de l'état naturel.

	Exigences minimales	Résultats de l'analyse succincte
n°1	Au moins 30 % des terrains entourant les bâtiments doivent être aménagés de façon naturelle	<i>A priori</i> , l'exigence de 30% devrait être atteinte
n°2	Ces surfaces doivent comporter des espèces indigènes et adaptées à la station	Moyennant le remplacement de quelques espèces allogènes, cette exigence devrait être atteinte
n°3	L'usage de biocides (fongicides et insecticides) et d'engrais sur les surfaces naturelles du site est interdit	<i>A priori</i> , cette exigence devrait être atteinte
n°4	L'usage d'herbicides est proscrit sur l'entier du site	L'AIG remplit partiellement cette exigence, les herbicides sont actuellement utilisés le long des clôtures, dallage bord de piste, voies de circulation avions. Cela étant, il est envisagé que cette exigence soit revue par la Fondation, car il apparaît que sur certains sites, un usage ciblé et maîtrisé de tels produits est inévitable. La Fondation ne souhaite pas que cette exigence soit excessivement contraignante
n°5	Les prairies naturelles ne seront pas fauchées plus de deux fois par année	Le plan de gestion de fauche des prairies de l'aéroport prévoit au maximum deux fauches par année dans les zones éloignées de l'axe de la piste (fauches plus fréquentes à proximité de la piste pour des raisons de sécurité)
n°6	Les surfaces carrossables sont recouvertes d'un revêtement perméable d'origine régional sauf pour des raisons de sécurité (p. ex. protection de la nappe phréatique)	Pour des raisons de sécurité, cette exigence ne devrait pas s'appliquer à l'AIG
n°7	Si possible, l'eau de pluie doit s'infiltrer directement dans les sols, pour autant qu'elle ne soit pas polluée et que le sol s'y prête	Les terrains du site aéroportuaire ne se prêtent pas à l'infiltration. Avant d'être rejetées dans le milieu naturel, les eaux de ruissellement du tarmac doivent subir un prétraitement. Afin de remplir pleinement cette exigence, il apparaît <i>a priori</i> nécessaire que les ouvrages qui doivent être dimensionnés dans le cadre du PGEE soient réalisés. Cela requière du temps et un investissement conséquent
n°8	La planification, la réalisation et l'entretien du terrain sont effectués en suivant les conseils d'un spécialiste	<i>A priori</i> , cette exigence devrait être atteinte

Au regard de ces premiers résultats, l'AIG entend établir un dossier qui sera présenté à la Fondation. Une information sera donnée aux membres de la commission aux termes de cette démarche. M. Boris Calame demande une planification y relative.

Dès lors que le choix d'une option et la réalisation du ou des ouvrages dans le cadre du PGEE sont susceptibles d'être un facteur bloquant, M. Boris Calame demande, pour sa part, qu'un

point soit fait lors de la prochaine séance sur l'avancement de ces projets (labellisation et PGEE).

Systeme informatique

Depuis le 1^{er} septembre 2010, toutes les données de l'ancien système informatique de gestion aéroportuaire (WINCOTIN) ont été basculées dans le nouveau système AIMS+ (Airport Information Management System).

Miel de tarmac

Dans le cadre du projet GVApis, l'AIG a installé six ruches à proximité de la forêt de Ferney-Voltaire sur le territoire aéroportuaire. Le travail des quelques 30'000 abeilles qui butinent sur la centaine d'hectares en végétation de l'aéroport a permis de récolter du « miel de tarmac ». Le Service de la consommation et des affaires vétérinaires (SCAV) ainsi que le laboratoire Michaud (agréé France AGRIMER) ont procédé à une analyse physico-chimique et organoleptique de ce miel. Un pot est distribué aux membres présents de la commission.

ProKilowatt

ProKilowatt ⁽³⁾ est un instrument fédéral de promotion de l'efficacité électrique. Des programmes et projets contribuant à une consommation d'électricité plus économe dans l'industrie et les services sont identifiés dans le cadre d'appels d'offres publics et bénéficient ensuite d'un soutien financier. Le budget pour les appels d'offres s'élève à neuf millions de francs pour 2010. L'AIG a soumis un certain nombre de projets, dont cinq ont été retenus. L'AIG est l'entreprise qui voit autant de projets bénéficier de cet instrument. Les cinq projets acceptés sont les suivants :

1. Modernisation de l'éclairage extérieur (côté airside)
2. Éclairage performant du hall enregistrement
3. Rénovation de quatre groupes de ventilation installés dans l'aérogare
4. Éclairage intérieur des satellites 20 ,30 et 40 (lustrerie performante)
5. Éclairage des parkings P21 et P22 du bâtiment tri bagages (lustrerie performante)

En outre, un programme d'économie d'énergie de l'AIG intitulé « *Demand Side Managment* » a aussi été retenu par la Confédération dans ce même cadre. Il s'agit d'un programme.

6. Divers

Aucun divers.

* * *

⁽³⁾ www.bfe.admin.ch/prokilowatt

La séance est levée à 19h00.

Prochaine séance de la Commission des nuisances

La prochaine séance est fixée au :

lundi 29 novembre 2010

La séance sera suivie d'un repas

Pascal HELFER
[signé le 5 novembre 2010]
Le secrétaire

Annexes

- 1. Courrier électronique de M. Mike GERARD du 19 septembre 2010*
- 2. Charte de trésorerie du 22 juin 2009*
- 3. Présentation faite au point 4 de l'ordre du jour*
- 4. Courrier électronique de M. Boris Calame du 20 août 2010 (y compris le document attaché)*