

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

**Procès-verbal de la 76<sup>e</sup> séance du lundi 19 septembre 2011  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

<b>Présents :</b>	MM.	Robert DEILLON, Président Robert BEFFA Boris CALAME Philippe CALAME Jean-Marc COMTE Jean-Marc DEVAUD Pierre-Etienne DUTY Claude ETTER Claude GENECAND Antoine GINI Serge GOBBI Christian GOUMAZ Pascal HOCHSTRASSER Marc MOUNIER Claude PIOTTON Ermanno SCHENA Simon WERMELINGER
<b>Observateur du CA :</b>	M.	Jean-Michel KARR
<b>Expert :</b>	M.	François MEYLAN
<b>Secrétaire :</b>	M.	Pascal HELFER
<b>Participait également :</b>	Mme	Martine VOUTAZ THOMAS
<b>Excusés :</b>	MM.	Ivan HARALAMBOF Yvan ROCHAT Jean-Marc THEVENAZ

## ORDRE DU JOUR

1. Gestion des déchets - premier bilan de la taxe aux sacs
  2. Approbation du procès-verbal de la séance du 20 juin 2011
  3. Communications du Président
  4. Expert au sein de la commission
  5. Brèves environnementales
  6. Divers
- 

### Préambule

M. Deillon salue la participation de Mme Martine Voutaz Thomas, responsable de projets au sein de la division environnement et affaires juridiques, qui interviendra pour le premier point de l'ordre du jour.

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

### 1. Gestion des déchets – premier bilan de la taxe aux sacs

M. Deillon passe la parole à Mme Voutaz Thomas pour présenter les premiers résultats de l'instauration de la taxe au sac et actions d'amélioration du tri des déchets dans le terminal T1. Copie de la présentation figure en **annexe**.

#### *Présentation*

Les déchets du terminal T1 représentent 800 tonnes en 2010 et le taux de déchets triés est de près de 30%.

Dans le but de faire baisser le volume de déchets incinérés et d'appliquer au mieux le principe du pollueur-payeur inscrit dans la loi fédérale sur la protection de l'environnement, Genève Aéroport a instauré depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011 un système de taxe au sac pour les concessionnaires et locataires du terminal T1.

Le système de taxe au sac consiste à vendre aux concessionnaires et locataires des sacs pour déchets incinérables dont le prix inclut les coûts réels liés à la manutention, au transport, à l'incinération de ces déchets, ainsi que les coûts d'amortissement des installations (déchetteries) mises à disposition. Pour tous les déchets dûment triés (PET, verre, plastiques, papier, carton, piles électriques, etc.), aucun frais n'est facturé.

Un monitoring des quantités et des types de déchets collectés a été mis en place afin de suivre l'évolution du taux de tri des déchets. Plus de 500 personnes (concessionnaires, locataires, nettoyeurs) ont suivi une formation pour les sensibiliser à la problématique du tri et afin d'augmenter le taux de récupération.

Les premiers résultats intermédiaires sont positifs. Le tonnage mensuel cumulé des déchets incinérés (non triés) à fin août a baissé de 14% et la part des déchets triés est en augmentation (près de 39% contre 23% en 2010 pour la même période).

Sur le terrain, l'accent a été mis sur la sensibilisation des passagers. Destinés aux passagers, deux clips d'incitation au tri des déchets ont été réalisés et seront diffusés sur les écrans des salles d'embarquement et dans le hall Arrivées.

Pour ce qui est des actions pour réduire la quantité de déchets à la source, des clauses spécifiques sont prévues dans les appels d'offre et les contrats concernant la reprise de certains emballages et déchets par les fournisseurs.

### *Discussion*

M. Boris Calame relève que l'augmentation du taux de tri des déchets est positive mais qu'il reste 62% de déchets du terminal T1 qui sont incinérés. M. Boris Calame demande, sur le bilan global des déchets collectés sur le site, quel est le taux de tri. Mme Voutaz Thomas indique que globalement le taux de tri est de près de 30%. Afin d'améliorer ce taux, une nouvelle déchetterie a été installée à la halle de fret. Il est désormais possible de trier séparément le carton, le bois, la ferraille et le matériel électronique du reste des déchets incinérables. Un *déchettier* a été nommé pour gérer le site de la déchetterie et sensibiliser les locataires de la halle de fret au tri des déchets. En outre, les autres mesures à mettre en place présentées (perspectives) visent précisément à améliorer encore le pourcentage des déchets triés.

M. Boris Calame demande s'il a été envisagé de valoriser sur le site aéroportuaire les déchets du catering grâce à la méthanisation. M. Deillon explique avoir étudié cette filière de traitement des déchets organiques, quand il dirigeait l'unité de Gategourmet à Genève, mais que les exigences réglementaires en matières d'élimination des produits alimentaires exigent aujourd'hui que certains déchets soient incinérés (déchets carnés). En outre, de plus en plus d'emballages sont utilisés pour protéger les produits alimentaires servis à bord des avions. Un tri mécanique serait donc préalablement nécessaire pour séparer les plastiques, cartons, papiers et autres déchets inorganiques, qui sont incinérés, des déchets organiques qui alimentent le digesteur afin d'être méthanisés. Appliquée aux volumes de déchets de catering collectés sur le site, une telle installation n'est pas économiquement supportable.

M. Boris Calame souligne l'importance que soient prévus des points de collecte pour les piles et batteries usagées. Mme Voutaz Thomas indique que plusieurs points de collecte ont été installés sur l'ensemble du site aéroportuaire pour les collaborateurs et les passagers. Par ailleurs, les concessionnaires comme Interdiscount, qui vendent des piles, reprennent les piles usagées. Pour les autres concessionnaires, des boîtes à piles sont distribuées à ceux qui en font la demande.

M. Philippe Calame demande quelle est la qualité du tri des déchets dans les salles d'embarquement et dans le hall Arrivées. Mme Voutaz Thomas explique qu'une partie du tri est effectué manuellement a posteriori par le personnel du service nettoyage de Genève Aéroport. Pour améliorer la qualité et inciter les passagers au tri, les types de déchets à trier sont identifiables au moyen de pictogrammes figurant sur toutes les nouvelles poubelles de tri installées dans le terminal T1.

M. Karr relève que de plus en plus d'emballages ne sont pas recyclables et que le volume de déchets croît en raison de l'augmentation du volume de passagers aériens.

M. Philippe Calame demande quelle est la quantité de déchets par passager. Mme Voutaz Thomas indique que le rapport entre la quantité de déchets incinérables et le nombre de passagers est en moyenne de 0.06 kg de déchets par passager.

M. Boris Calame demande s'il s'avère économiquement intéressant d'employer un *déchettier* au fret. Mme Voutaz Thomas indique que nous n'avons pas assez de recul pour répondre à ce jour, mais que la question sera considérée dans le cadre des bilans à venir.

## **2. Approbation du procès-verbal de la séance du 20 juin 2011**

Le procès-verbal de la séance du 20 juin 2011 est approuvé sans remarque.

## **3. Communications du Président**

### *Évolution du trafic*

Genève Aéroport a accueilli au mois de juillet plus de 1.2 millions de passagers, ce qui constitue le deuxième mois de l'histoire de l'aéroport en termes de fréquentation. Pour la première fois, le nombre de passagers du mois de juillet est supérieur aux mois d'hiver, habituellement les plus importants de l'année. Le développement du tourisme d'été vient équilibrer l'activité aéroportuaire genevoise.

Cumulativement à fin août, le trafic de passagers a progressé de 11.2%. En termes de mouvements, il y a eu une croissance de 7.1% par rapport à la même période l'année précédente. Le nombre de mouvements de l'aviation de ligne a augmenté de 10.6% (+8'523 mouvements), tandis que le nombre de mouvements charter a baissé de 24.7% (-977 mouvements).

Malgré une situation économique défavorable, notamment sur le marché des exportations en raison de la cherté du franc suisse et du fléchissement de l'économie mondiale, l'activité du fret avionné enregistre une hausse de 21.3%.

### *Mouvements nocturnes*

Les mouvements nocturnes (entre 22h et 6h) sont en hausse de 8.4% au cumul à fin août (5'583 mouvements contre 5'152, soit 431 mouvements en plus). Cette hausse concerne la première heure de nuit (entre 22h et 23h), avec une augmentation de 1'164 mouvements au cumul à fin août (+37.1%). Pour la deuxième heure nuit (entre 23h et minuit) et la période de couvre-feu (entre minuit et 6h), le nombre de mouvements est en baisse, respectivement de moins 519 mouvements (-30.6%) et moins 214 mouvements (-66.7%). La diminution des mouvements nocturnes après 23 heures s'explique notamment par l'amélioration de la ponctualité des vols.

Pour les trois mois de juin à août, deux dérogations ont été accordées par Genève Aéroport au-delà de minuit trente en raison de circonstances exceptionnelles et imprévues. Il s'agit d'un décollage et d'un atterrissage, respectivement à 00h32 (ATD) le 7 juillet et à 01h04 (ATA) le 29 juillet dernier. Les motifs de ces dérogations sont publiés sur le site internet gva.ch.

M. Meylan demande des précisions sur les raisons à l'origine de la dérogation du 29 juillet. M. Deillon explique que la dernière rotation au départ de Genève a été opérée avec du retard du fait d'un changement d'appareil en raison d'un problème technique. Lors de la mise en route des réacteurs pour le vol de retour à destination de Genève, une fois l'embarquement des passagers

terminé, un problème technique sur l'avion de remplacement a entraîné un retard additionnel d'environ 30 minutes. L'OFAC a été dûment informé de ces deux dérogations.

M. Philippe Calame demande si Genève Aéroport tient une statistique du nombre de vols déroutés sur un autre aéroport, voir annulés, faute d'avoir obtenu une dérogation au-delà de minuit trente. M. Deillon indique que Genève Aéroport ne connaît pas directement combien de vols sont déroutés ou annulés par les opérateurs. A voir dans quelle mesure ce type d'information pourrait être obtenu auprès des compagnies aériennes.

### *Ponctualité*

La ponctualité des avions à Genève s'est améliorée cet été par rapport à la même période en 2010. Pour le mois d'août, 85% des départs et 84% des arrivées ont été opérés à l'heure, soit dans un délai inférieur à 15 minutes<sup>1</sup>. Genève Aéroport participe, avec 20 autres aéroports européens de taille comparable, à une étude comparative sur la ponctualité de leurs vols au départ et à l'arrivée. Avec plus de 80% de vols à l'heure, Genève Aéroport se situe dans le haut du classement au regard des résultats des autres aéroports participants à cette étude.

Au titre des actions entreprises pour améliorer la ponctualité des vols à Genève, à noter que la compagnie aérienne easyJet a notamment revu ses temps d'escale selon les aéroports et bloqué des créneaux de disponibilité plus longs en milieu de journée pour pouvoir rattraper sur une vague le retard pris lors des précédentes (cf. séance du 20 juin 2011).

Par ailleurs, Skyguide a augmenté le nombre de contrôleurs approche pour garantir une plus grande capacité opérationnelle, en particulier le soir. En outre, Skyguide a investi d'importants moyens de formation pour disposer de nouveaux contrôleurs.

Les conditions météorologiques favorables enregistrées cet été ont également contribué à ce que les vols ne soient pas en retard sur l'horaire. De manière générale, la saison d'hiver est une période plus difficile s'agissant de la ponctualité en raison notamment des opérations de dégivrage des avions. A Genève, le dégivrage est réalisé avant que l'appareil n'ait quitté sa position. Pour l'établissement des statistiques, un retard est déterminé en calculant la différence entre l'heure à laquelle l'avion quitte sa position (*off block*) et l'horaire planifié avec tolérance de 15 min). Or, certains aéroports dégivrent les avions après qu'ils aient quitté leur position au moyen d'installations dédiées. Le temps nécessaire aux opérations de dégivrage n'est ainsi pas comptabilisé dans les statistiques de retards. Ce mode de calcul pénalise donc Genève Aéroport.

M. Boris Calame demande si la ponctualité varie en cours de journée. M. Deillon indique que le risque de subir un retard augmente avec le nombre de rotations effectuées dans la journée. Pour la première vague de départs du matin, la quasi-totalité des vols sont à l'heure. La ponctualité diminue ensuite pour les vagues suivantes (2, 3 et 4<sup>ème</sup> vague).

M. Boris Calame demande quels sont les moyens envisageables pour améliorer la ponctualité de la dernière vague de départs, le soir. M. Deillon explique qu'il est plus facile de rattraper un retard pour un vol long courrier que pour un court courrier. Le décollage d'un avion à l'heure implique toute une série d'acteurs. Ce sont des démarches impliquant l'ensemble des partenaires du transport aérien qui permettent de réduire les retards et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle une démarche de CDM (Collaborative Decision Making) a été mise en place à Genève pour mieux partager les informations opérationnelles entre partenaires et permettre à chacun de prendre les

---

<sup>1</sup> Les partenaires de l'industrie du transport aérien considèrent qu'un vol est à l'heure dès lors que le délai entre l'heure planifiée (arrivée ou départ) et l'heure effective (arrivée ou départ) ne dépasse pas 15 minutes.

décisions les plus appropriées. Le CDM permet de mieux estimer les flux de trafic et les régulations, optimiser le temps de roulage, ainsi que les séquences de dégivrage des avions, avec pour conséquence un meilleur respect des créneaux horaires et une diminution des retards (cf. séance du 21 juin 2010).

### *Evolution des plaintes*

A la fin août, Genève Aéroport a reçu 45 plaintes et demandes de renseignements, dont 18 concernent le trafic d'hélicoptères, 7 les mouvements VFR avions, 7 les trajectoires IFR, 10 le bruit lié aux mouvements IFR et 3 le bruit lié à l'exploitation de l'aéroport. Géographiquement, les plaintes se répartissent de manière homogène autour du site, sans qu'il y ait une concentration dans une région en particulier. On dénombre 36 plaignants à l'origine des 45 plaintes.

S'agissant des plaintes liées à l'exploitation de la plate-forme, dans la nuit du 24 au 25 août 2011, M. Jean-Pierre Stalder a téléphoné à l'aéroport à 1h30 du matin pour se plaindre d'un fort bruit provenant des installations aéroportuaires. La propriété de la famille Stalder jouxte le territoire aéroportuaire. Leur habitation est à 500 mètres de l'axe de la piste au droit du seuil 05 côté Meyrin. Au vu de la charge émotionnelle témoignée par M. Stalder lors de son appel dans la nuit du 25 août 2011, une rencontre a rapidement été organisée le vendredi 26 août avec l'intéressé. L'objectif de cette rencontre, qui s'est tenue au domicile de la famille Stalder à Meyrin en présence d'un représentant des autorités communales de Meyrin, était de comprendre la situation, de réfléchir à des solutions pouvant améliorer leur qualité de vie et d'évaluer le risque d'une action inconsidérée à l'endroit des installations de l'aéroport. Cette rencontre a permis de dégager un certain nombre de pistes qu'il s'agit maintenant d'examiner pour analyser le degré de leur faisabilité. Une deuxième rencontre sera proposée pour faire le point avec l'intéressé.

## **4. Expert au sein de la commission**

Sur la base de la circulaire transmise par courrier électronique le 9 septembre 2011 aux membres de la commission, il est proposé de porter au vote la nomination de M. Philippe Royer, directeur du service cantonal de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (SPBR), comme expert au sein de la commission.

### Vote

POUR : 15 voix      CONTRE : 0 voix      ABSTENTION : 2

M. Royer est ainsi nommé en qualité d'expert au sein de la commission jusqu'au prochain renouvellement de ses membres.

## **5. Brèves environnementales**

### *Passage à faune*

En réponse à la demande de M. Meylan, M. Mounier indique que la fréquentation du passage à faune situé au-dessus du tunnel de Ferney-Voltaire ne fait pas l'objet d'une statistique. Des traces de chevreuils, de sangliers, de renards, de chiens, de vaches, de hérons cendrés et d'humains ont été observées. Les traces les plus fréquentes sont celles de chevreuil.

### *Certification Nature & Economie*

Un dossier de demande de certification est en cours de validation avant d'être soumis à la Fondation. Copie du dossier sera transmis à la commission.

### *Certification carbone*

Genève Aéroport a entamé une démarche de certification carbone (*Airport Carbon Accreditation, ACA*). Dans cette perspective un vérificateur indépendant a procédé le 15 août dernier à une visite du site aéroportuaire genevois et a analysé les informations transmises par Genève Aéroport pour maîtriser ses émissions de gaz à effet de serre. Genève Aéroport est en attente du rapport du vérificateur, lequel sera soumis avec un dossier de candidature à ACI Europe afin d'obtenir la certification ACA.

En réponse à une question de M. Meylan, M. Mounier indique que Genève Aéroport n'achète pas de droits d'émissions de gaz à effets de serre. En l'état, une telle approche ne fait pas partie de la stratégie suivie pour maîtriser les émissions liées à l'activité de la plate-forme aéroportuaire.

## **6. Divers**

### *Route de départ MOLUS*

M. Meylan demande pourquoi la route de départ standard (*Standard Instrument Departure*) MOLUS avec virage à gauche en direction du Nord après le décollage par piste 23 est peu utilisée. M. Hochstrasser explique que cette route est moins efficace en termes de fluidité du trafic. Elle présente le désavantage d'être conflictuelle avec les flux d'arrivées de la Tour-du-Pin (SW) ainsi que ceux en provenance du Mont-Blanc (SE). Les altitudes à cette phase du vol étant similaires pour ces différents flux, la charge de travail du contrôleur aérien est augmentée. Par ailleurs, la route MOLUS n'est autorisée que pour les appareils certifiés selon les méthodes de navigation PRNAV.

### *Loi modifiant la loi sur les commissions officielles*

Le Grand Conseil a adopté le 23 septembre 2011 la loi modifiant la loi sur les commissions officielles qui proroge au 28 février 2012 le mandat des membres des commissions officielles.

### *Centrale solaire à Meyrin*

M. Boris Calame demande si Genève Aéroport a été consulté dans le cadre du projet de centrale solaire Meyrincentre. M. Mounier indique que tel n'est pas le cas.

Consulté sur l'installation de panneaux solaires photovoltaïques en toiture de PALEXPO, Genève Aéroport a préavisé favorablement ce projet.

La séance est levée à 19h00.

***Prochaines séances de la commission***

**en 2011 :**

lundi **28 novembre** 2011 à 17h00

*La séance sera suivie d'un repas*

**en 2012 :**

lundi **5 mars** 2012 à 17h00

lundi **25 juin** 2012 à 17h00

lundi **24 septembre** 2012 à 17h00

lundi **19 novembre** 2012 à 17h00

Pascal HELFER  
[signé le 4 octobre 2011]  
Le secrétaire

***Annexe :***

*Copie de la présentation faite sous le premier point de l'ordre du jour*