

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

**Procès-verbal de la 74^e séance du lundi 7 mars 2011
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 Pierre-Etienne DUTY Claude ETTER Antoine GINI Serge GOBBI Ivan HARALAMBOF Pascal HOCHSTRASSER Marc MOUNIER Claude PIOTTON Yvan ROCHAT Ermanno SCHENA Simon WERMELINGER
Observateur du CA :	M.	Jean-Michel KARR
Secrétaire :	M.	Pascal HELFER
Participaient également :	MM.	Eric BRANDLI Yvan MARTIGNAGO (SD Ingénierie SA)
Excusés :	MM.	Jean-Marc DEVAUD Christian GOUMAZ Mario LEVENTAL (expert) Jean-Marc THEVENAZ

ORDRE DU JOUR

1. Nomination de M. François MEYLAN, Maire de Ferney-Voltaire, en qualité d'expert
2. Approbation du procès-verbal de la séance du 29 novembre 2010
3. Communications du Président
4. Avancement du projet de PGEE de l'aéroport de Genève
5. Brèves environnementales
6. Divers

Préambule

M. Deillon salue la participation de M. Eric Brändli, chef du service de génie civile, ainsi que M. Yvan Martignago, collaborateur de la société SD Ingénierie SA, membre de la communauté d'ingénieurs mandatés pour la réalisation du PGEE de l'aéroport.

M. Deillon indique que M. Genequand, conseiller administratif de la commune de Versoix, s'est abstenu de participer à la séance en attendant sa nomination par le Conseil d'Etat en remplacement de M. Malek-Asghar.

Conformément à la volonté du Conseil d'Etat exprimée dans un courrier du 16 février 2011, M. Deillon propose la nomination de M. François Meylan, Maire de Ferney, en qualité d'expert jusqu'au renouvellement des membres de la commission, différé en raison du projet de loi sur l'organisation des institutions de droit public. Cette nomination répond à une volonté exprimée par la partie française à l'occasion de la 22^e réunion de la commission mixte franco-suisse en septembre 2009. M. Deillon demande l'adjonction d'un point à l'ordre du jour en conséquence. Les membres de la commission expriment leur consentement à l'ordre du jour ainsi modifié.

1. Nomination de M. François MEYLAN, Maire de Ferney-Voltaire, en qualité d'expert

M. François Meylan, Maire de Ferney, est proposé en qualité d'expert au sens de l'article 29 LAIG jusqu'au renouvellement des membres de la commission, à l'occasion duquel M. François Meylan pourrait être proposé par la Sous-préfecture de Gex comme représentant des communes françaises.

Vote

POUR : 11 voix. CONTRE : 1 voix. ABSTENTION : 2.

M. François Meylan est ainsi nommé en qualité d'expert au sein de la commission consultative des nuisances de l'AIG jusqu'au prochain renouvellement de ses membres.

2. Approbation du procès-verbal de la séance du 29 novembre 2010

Le procès-verbal de la séance du 29 novembre 2010 est approuvé sans remarque.

M. Boris Calame demande pourquoi les procès-verbaux de la commission dûment approuvés ne sont pas accompagnés de leurs annexes sur le site de l'AIG. M. Mounier répond que la question a été considérée. Il fait observer que les annexes concernent souvent des présentations, dont les termes sont retranscrits dans le procès-verbal. Faire figurer les annexes sous chacun des procès verbaux ferait vite apparaître la liste comme très longue. Finalement, la solution retenue consistera à proposer les annexes aux personnes intéressées, qui s'adresseront à l'AIG pour les obtenir. Si ces annexes contiennent des données confidentielles pour des raisons de sûreté, sécurité, protection de la personnalité ou autres, les documents seront transmis dépouillés de leurs éléments sensibles.

M. Boris Calame suggère que le nombre de consultations de la rubrique contenant les procès-verbaux soit suivi et que les annexes soient simplement produites dans un document distinct.

3. Communications du Président

Évolution du trafic

En 2010, le nombre de passagers de l'aéroport s'est élevé à 11,9 millions (+ 4,9 %), nonobstant les trois jours de fermeture en avril (éruption du volcan Eyjafjallajökull). Les mouvements ont progressés de + 2,7 % (177'400 mouvements en 2010). Par rapport à l'année 2008, le nombre de mouvements a diminué de – 6.7 %.

Les mouvements nocturnes sont en augmentation de + 10,1 % (7'815 mouvements, soit + 718 mouvements), étant rappelé que durant l'année 2009 les mouvements nocturnes ont fortement baissé (– 16.9 %) par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est en grande partie due aux conditions météorologiques défavorables des mois d'hiver, ainsi qu'aux mouvements sociaux au sein des services de la navigation aérienne en France et en Espagne, qui ont occasionné des perturbations majeures du trafic et, par voie de conséquence, des retards en fin de journée et en soirée.

A fin février 2011, le trafic passagers est en progression de + 8,5 % et les mouvements de + 9,7 %. Les mouvements nocturnes sont en baisse de – 5,7%.

M. Philippe Calame demande si l'évolution en ce début d'année s'explique de manière particulière (horaires, météo, autre). M. Deillon répond que cette progression du trafic s'explique en partie de part le fait qu'un certain nombre de vols avaient été annulés durant cette période l'année passée.

M. Duty demande si le trafic à Genève est perturbé par les évènements politiques en Afrique du Nord. M. Deillon répond que dans l'ensemble, tel n'est pas le cas pour l'instant.

M. Rochat demande quelle est la portée d'une modification de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique dont la presse s'est faite l'écho, qui permet à l'OFAC d'autoriser temporairement les décollages et les atterrissages d'aéronefs durant la période de restriction du trafic nocturne (Art. 39d al. 3 nouveau OSIA). M. Deillon explique qu'il s'agit de clarifier la base légale de la pratique de la Confédération à l'occasion d'évènements particuliers tels l'EURO08 (favoriser le retour chez eux des supporters agités après les matches).

Rétribution du fonds environnement

En juin 2010, un citoyen, dont l'identité n'a pas été révélée, a saisi la Cour des comptes relativement à la gestion du fonds environnement de l'AIG. Afin de se déterminer quant à l'opportunité d'ouvrir une procédure de contrôle, la Cour des comptes a procédé à un examen de la situation, au cours duquel l'AIG a été entendu. Sur cette base, la Cour des comptes a estimé qu'une enquête plus approfondie ne nécessitait pas d'être engagée (décision de non entrée en

matière). Une réponse dans ce sens a été adressée à la personne intéressée le 23 novembre 2010.

La Cour des comptes a tout d'abord rappelé comment est géré le fonds environnement en concertation avec la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

La Cour s'est ensuite penchée sur un point particulier relatif au taux des intérêts portés en compte. L'usage du taux de rendement moyen des disponibilités de l'AIG a été jugé conforme à la charte de trésorerie de l'AIG.

A cet égard toutefois, la Cour suggère qu'il serait envisageable de calculer une proportion du fonds (50%) qui pourrait être rémunéré avec le taux de rendement des obligations de la Confédération à 2 ans, avant de conclure que le choix du taux de rendement à appliquer relève de la compétence du Conseil d'administration de l'AIG. La détermination de la Cour des comptes n'est pas contraignante.

Compte tenu des éléments soulevés dans le cadre de l'examen de la Cour des comptes, il est paru opportun de tenir compte de l'avis exprimé par la Cour et rémunérer en fin d'année (opération comptable) 50% du fonds environnement avec le taux de rendement des obligations de la Confédération à 2 ans, à compter de 2011.

M. Boris Calame indique qu'il a lui-même interpellé la Cour des comptes pour connaître la réponse apportée. Il souhaite que son courrier, ainsi que la réponse de la Cour des comptes au citoyen concerné soient joints en annexe au présent procès-verbal (ci-joint **annexes 1 et 2**).

M. Boris Calame exprime le souci, déjà formulé, de se pencher sur les dépenses anticipées qui seront imputées sur le fonds environnement à un horizon de trois à cinq ans, afin de s'assurer d'une part que les revenus suffiront à couvrir les décaissements à moyen terme et d'autre part que le ratio de 50%, rétribué selon le taux des rendement des obligations de la Confédération, correspond bien à la réalité de gestion du fond.

Rapport de la commission pour l'année 2010

Un projet de rapport de la commission pour l'année 2010 sera communiqué aux membres de la commission pour leurs observations. Considérant que l'approbation du rapport de la commission ne peut se faire par échange d'e-mail, M. Boris Calame demande qu'un point soit prévu à l'ordre du jour pour en discuter.

4. Avancement du projet de PGEE de l'Aéroport de Genève

En qualité de représentant de la communauté d'ingénieurs pour l'étude du PGEE de l'aéroport de Genève (CO.ING – PGEE), M. Martignago du bureau SD Ingénierie Genève SA présente l'état d'avancement du projet. Sa présentation est jointe en annexe (**annexe 3**).

Présentation

Le plan général d'évacuation des eaux de l'aéroport devra être établi d'une part pour le bassin versant du Vengeron et d'autre part pour le bassin versant du Nant d'Avanchet. Les travaux concernant le bassin versant du Vengeron sont menés en priorité, compte tenu de l'impact sur le milieu naturel.

Le PGEE est un outil prévu dans la loi fédérale sur les eaux LEaux du 24 janvier 1991 (Art. 7) qui a pour but d'optimiser la gestion technique, environnementale et financière de l'évacuation des

eaux de la plateforme aéroportuaire, considérée pour cet objet au même titre qu'une commune.

Le projet comporte trois phases ; une première phase de diagnostique, une deuxième phase d'élaboration du concept et une troisième phase de mise en œuvre du concept retenu.

Le projet est mené en étroite collaboration avec la Direction générale de l'eau du canton (DGEau), par délégation de la Confédération (s'agissant d'une infrastructure nationale).

Sept rapports d'état ont été établis sur l'état des canalisations, l'état de l'infiltration, l'état des eaux claires parasites, l'état des cours d'eau, l'état du bassin versant, l'état des zones de danger et les débits d'eaux à évacuer. En réponse à une question de M. Rochat, M. Martignago confirme que la qualité des eaux des bassins du secteur a été étudiée dans le cadre du rapport d'état sur les cours d'eaux récepteurs.

Le bassin versant du Vengeron sur le territoire de l'aéroport s'étend sur une surface de 130 hectares et comporte un point de rejet.

Le problème central identifié est la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel en période hivernale. Aussi bien les aspects qualitatifs (dégradation des produits de dégivrage) et quantitatifs (impact sur le lit du ruisseau, mise en charge de la galerie avec un risque d'inondation de la sous-station électrique du Fortaille) ont été considérés. Les produits de dégivrage (glycol) et de déverglçage des aires de trafic (acétate de potassium et granulés de formiate de sodium) ont un impact sur la biologie du milieu naturel, notamment par la demande en oxygène (cependant moindre que l'urée et le Depatinol) qu'implique leur dégradation.

Les objectifs à atteindre, tant en terme qualitatifs que quantitatifs, sont fixés par le canton compte-tenu d'une appréciation de l'ensemble du bassin versant hydrographique du Vengeron. D'autres études à une échelle plus large sont en cours, dont le bureau SD Ingénierie est également chargé. Il s'agit notamment du préconcept du Pré-PREE (plan régional d'évacuation des eaux) Lac Rive droite Vengeron-Aéroport, actuellement en cours (deuxième phase). Il s'agit en outre du PREE Lac - Rive droite qui comprend également le bassin versant du Gobé qui rejoint le Vengeron en aval du point de rejet de l'aéroport.

M. Boris Calame indique que le schéma de protection, d'aménagement et de protection des eaux (SPAGE) devrait également être pris en compte. M. Martignago répond que c'est effectivement le cas, le SPAGE « Versoix-Marquet-Gobé-Vengeron » étant en cours d'étude.

Compte tenu de ces éléments, le canton a fixé des objectifs pour les rejets dans le Vengeron, au nombre de cinq : supprimer l'impact qualitatif des rejets sur les milieux récepteurs en période hivernale (priorité 1), protéger la sous-station électrique du Fortaille (priorité 1), limiter les rejets de matière en suspension (priorité 2), maintenir la qualité écomorphologique du cours d'eau (priorité 2) et diminuer le stress hydraulique (priorité 3).

L'élaboration de solution visant à atteindre les objectifs précédents doivent prendre compte divers aspects. Il s'agit notamment :

- de la capacité de la station de pompage des eaux usées du Grand-Saconnex ; le débit des eaux polluées par les produits de dégivrage pouvant être évacué en période hivernale par cet ouvrage vers la station d'épuration est limité ;
- de la question de la séparation des eaux polluées des eaux non polluées ; l'évacuation à la station d'épuration d'eaux polluées (par des produits de dégivrage) diluées dans des eaux non polluées augmente les coûts du traitement à la charge de l'AIG ;
- sur la plateforme aéroportuaire, des contraintes constructives au regard des exigences de

- la sécurité aérienne et du développement futur de la plateforme ;
- des contraintes d'exploitation qui ne doivent pas être négligées ;
- du risque de pollution des eaux en cas d'accident (déversement d'hydrocarbure dans les eaux de surface par exemple).

Sur cette base, six variantes ont été étudiées.

Variante 1 – Rétention centralisée

Cette variante prévoit un bassin de rétention centralisé de 12'500 m³ (soit l'équivalent d'environ 4 piscines olympiques) à l'exutoire du Vengeron et la séparation des eaux polluées des eaux non polluées. Le bassin compartimenté permet, en période hivernale et en fonction du degré de pollution, d'évacuer les eaux polluées par les produits de dégivrage vers la station d'épuration. Hors période hivernale, l'intégralité des eaux est restituée au Vengeron après rétention (réduction des débits de pointe en temps de pluie).

Variante 1a – Rétention centralisée et aspersion

La variante 1a est équivalente à la première variante, avec en outre l'aspersion d'une partie des eaux polluées dans un secteur au nord du site aéroportuaire (à l'intérieur du site, à la lisière de forêt de Ferney-Voltaire).

Variante 2 – Rétention décentralisée

La variante 2 prévoit deux bassins de rétention, un à l'exutoire du Vengeron et le deuxième en amont le long de la TWY Alpha, ainsi que la séparation des eaux polluées et des eaux non polluées. A l'image de la variante 1, chaque bassin recueillerait une part des eaux polluées du bassin versant et les évacuerait vers la station de pompage du Grand-Saconnex en période hivernale. Cette solution permettrait d'économiser une partie des mètres linéaires de réseau à créer pour la séparation des eaux.

Variante 3 – Rétention filtration

La variante 3 considère l'aménagement d'une zone de rétention / filtration des eaux chargées en produits de dégivrage. Compte-tenu de l'exiguïté du territoire et des impératifs de la sécurité aérienne (zone d'accotement de 75 mètres solide de part et d'autre de la piste sur toute sa longueur), cette variante a été écartée.

Variante 4 – Répartition des débits entre le Gobé et le Vengeron – eaux polluées séparées

La variante 4 considère le rejet d'une partie des eaux de surface dans le Gobé dont la capacité est accrue du point de vue quantitatif. Un bassin de rétention est prévu à l'exutoire du Vengeron pour récupérer les eaux polluées et les évacuer à la station d'épuration en période hivernale et réduire les débits de pointe des épisodes pluvieux hors période hivernale avant rejet au Gobé. Les eaux claires provenant de la forêt de Ferney-Voltaire, en amont du site aéroportuaire, continueront à s'écouler dans le Vengeron. A ce stade, cette variante est encore subordonnée à la finalisation des études liées au Gobé.

Variante 4a – Répartition des débits entre le Gobé et le Vengeron – eaux polluées non séparées

Comme la variante précédente, la variante 4a considère le rejet des eaux dans le Gobé, à la différence près que les eaux ne seraient pas séparées en amont, tandis qu'un bassin de rétention serait prévu à proximité du Gobé (en dehors du périmètre du site aéroportuaire). En fonction du degré de pollution, les eaux seraient évacuées au réseau des eaux usées raccordé à

la station de pompage du Grand-Saconnex, sinon elles seraient relâchées dans le Gobé.

M. Martignago présente un tableau comparatif des variantes du point de vue de plusieurs critères, notamment les coûts de construction, les coûts d'exploitation, les contraintes d'implantation et de réalisation, des considérations relatives aux aspects quantitatifs et qualitatifs et la maîtrise des délais de réalisation (page 23 de la présentation, annexe 3).

Sur cette base, la discussion est ouverte.

Discussion

M. Brändli observe que la variante 4 présente l'avantage de restituer « l'état initial », en ce sens que les eaux claires en amont du site aéroportuaire (forêt de Ferney-Voltaire) s'écoulent dans le Vengeron, tandis que les eaux polluées du site aéroportuaire font l'objet d'un traitement spécifique. L'opportunité de cette variante reste toutefois subordonnée aux objectifs qui seront fixés pour le Gobé.

M. Philippe Calame demande si une solution impliquant de pomper l'ensemble des eaux du bassin du versant du Vengeron pour les envoyer à la STEP d'Aïre a été envisagée. M. Martignago indique que cette solution n'est pas envisageable, le Vengeron est un cours d'eau et ne peut être mis à sec. D'autre part, cette solution impliquerait des coûts de traitement démesurés. Par ailleurs, M. Brändli indique qu'un débit résiduel (débit d'étiage) dans le Vengeron reste indispensable. Enfin, en termes de coût (coût infrastructure) et de consommation énergétique, cette solution n'est pas opportune.

Dans le même esprit que l'idée exprimée par M. Philippe Calame, M. Boris Calame évoque l'idée de pomper toutes les eaux potentiellement polluées du bassin versant du Vengeron pour les envoyer dans un ouvrage commun avec le bassin versant du Nant d'Avanchet de l'aéroport. Les produits de dégivrages seraient dégradés en tout ou en partie avant d'être relâchés dans le Rhône, respectivement la STEP d'Aïre si un traitement est encore nécessaire. Cette solution n'est pas envisageable non plus et cela pour les mêmes raisons que la question précédente. En outre, les débits à pomper sont importants et la distance sur laquelle les eaux doivent être évacuées est longue. Ces paramètres influencent de manière significative les dimensions et les coûts de construction des ouvrages à réaliser, ainsi que les coûts d'exploitation (dépense énergétique).

M. Etter relève que par le passé, les habitations au bas du chemin des Chânets à Bellevue ont été inondées du fait de l'élévation du niveau du Gobé résultant de l'obstruction des grilles en aval du Gobé, avant sa jonction avec la Vengeron. Ces grilles en contre-bas de l'autoroute sont malaisées d'accès et parfois obstruées par des déchets de bois en provenance de la forêt en amont ou jetés dans le cours d'eau par des personnes.

M. Beffa estime que la variante 1a avec le traitement sur place par aspersion d'une partie des eaux polluées est élégante, mais il se demande dans quelle mesure cette solution est compatible avec les contraintes de sécurité. M. Beffa observe que traiter une partie des eaux à la source est mieux du point de vue de la maîtrise de coûts, notamment en cas de renchérissement du traitement des eaux à la STEP. M. Brändli explique que cette solution a été testée à Zürich, non pas en bordure de la piste, mais le long d'une voie de roulage (taxiway). A Genève, en bordure de piste, les contraintes sont plus importantes, notamment l'exigence d'une bande de 75 mètres de part et d'autre de la piste libre de tout obstacle et pouvant supporter potentiellement le poids d'un avion qui sortirait de la piste. La solution envisagée nécessiterait un examen du point de vue de la sécurité, éventuellement une dérogation par rapport aux normes de l'OACI. M. Brändli mentionne également le problème du brouillard qui pourrait être favorisé par l'aspersion d'eaux

dans l'air et le terrain humide. Enfin, le terrain est argileux (ancienne porterie à proximité !) et la nécessité de substituer un sol plus adéquat au sol existant rendrait cette solution réhabilitaire.

M. Beffa rappelle que le traitement des eaux à la STEP est d'autant plus facile et moins onéreux que les eaux polluées sont concentrées. Cette observation plaide en faveur de la séparation des eaux claires des eaux polluées sur l'aéroport.

M. Brändli évoque le risque que les eaux aspergées au nord de la piste soient soufflées et gèlent sur la piste par temps de bise (variante 3).

Pour l'aspersion, M. Etter évoque l'opportunité de mélanger de l'air à l'eau chargée de produits de dégivrage aspergée au moyens d'hydroéjecteurs, de manière à enrichir le mélange en oxygène et accélérer la dégradation de glycols.

M. Boris Calame demande quel est le planning pour la suite des travaux. M. Martignago indique que les autres études mentionnées dans sa présentation pourraient aboutir durant le premier semestre de cette année, permettant d'orienter le choix vers l'une des variantes étudiées. M. Brändli rappelle que les travaux sont menés en bonne intelligence avec le canton, à qui il incombe de fixer les objectifs pour les cours d'eaux récepteurs du Vengeron, mais aussi du Gobé. Le canton met la pression sur l'AIG, mais doit être tout aussi exigeant avec les communes environnantes, dont le traitement des eaux du point de vue quantitatif est susceptible d'être considéré en commun avec l'aéroport (i.e. la commune du Grand-Saconnex). Cela étant, ce projet revêt un haut degré de priorité, dont chacun reste conscient.

5. Brèves environnementales

Programme d'insonorisation

M. Mounier dresse un bilan succinct de l'état d'avancement du programme d'insonorisation. Il indique que dans le périmètre actuellement considéré des valeurs d'alarme, étendu jusqu'aux valeurs d'alarme -2dB(A) , 1'460 logements ont été insonorisés à ce jour (240 logements terminés en 2010), tandis que 670 logements sont en cours et devraient être terminés d'ici le début de l'année 2012 (parmi les 670 logements en cours, 430 sont des appartements dans des immeubles locatifs ou en copropriétés, dont l'insonorisation nécessite un étroit travail de collaboration avec de nombreuses parties prenantes). CHF 26 millions ont été dépensés à ce jour, étant rappelé que l'ambition demeure de mener le programme d'insonorisation à terme jusqu'à la limite des valeurs d'alarme -2dB(A) en restant dans une enveloppe budgétaire de l'ordre de 40 à 50 millions de Francs (y compris l'insonorisation de 800 logements sur la commune de Ferney-Voltaire en France voisine) conformément à la décision du conseil d'administration de 1999.

Tarifs des abonnements de parking

Le tarif des abonnements de parking pour les employés de l'aéroport en général et de l'AIG en particulier a été augmenté de dix francs au 1^{er} janvier 2011, portant à CHF 90.- en moyenne le tarif mensuel d'un abonnement de parking pour un/une employé d'une société ou instance aéroportuaire, donnant droit à 240 heures de stationnement par mois.

Plan de mobilité des personnels de l'aéroport

Un exemplaire d'un « jeu de cartes » comportant toutes les informations utiles relatives aux offres du plan de mobilité de personnels de l'aéroport est distribué aux membres de la commission. Compte-tenu du développement du site internet dédié gva.ch/mobilite, ce « jeu des cartes » se

substitue dorénavant à la pochette de documents précédemment distribuée.

Gestion des déchets

Conformément à sa politique environnementale, l'AIG a complété les mesures d'incitation au tri sélectif des déchets par l'instauration d'une « taxe au sac » pour les déchets du terminal passagers (T1), visant à faire supporter les coûts d'évacuation des déchets incinérés par les sociétés et instances qui en sont à l'origine, tandis que l'évacuation des déchets triés reste gratuite (financement croisé par la « taxe au sac » pour l'évacuation et l'incinération des déchets non triés).

En outre, les poubelles existantes du T1 ont été « coiffées » d'un couvercle permettant dorénavant aux passagers et employés de séparer trois fractions dans cet espace (papier, PET et aluminium).

6. Divers

Néant.

* * *

La séance est levée à 19h00.

Prochaines séances de la Commission des nuisances

lundi **20 juin** 2011 à 17h00

lundi **19 septembre** 2011 à 17h00

lundi **28 novembre** 2011 à 17h00

Pascal HELFER
[signé le 14 avril 2011]
Le secrétaire

Annexes

1. *Courrier de M. Boris Calame du 1^{er} décembre 2010*
2. *Réponse de la Cour des comptes au citoyen concerné du 23 novembre 2010*
3. *Présentation au point 4 de l'ordre du jour (avancement du PGEE)*