

Monsieur André Schneider
Directeur général de
Genève Aéroport
Case postale 100
CH - 1215 Genève 15

Genève, le 31 mai 2017

Concerne : retour des vols Air Mauritius à Genève

Cher Monsieur,

Le site Web de l'AIG annonce le retour avec « grand plaisir » de la compagnie Air Mauritius à Genève-Cointrin.

Ce choix de développement laisse la CARPE dubitative. L'AIG se dit en effet prêt à discuter avec notre association afin de parvenir à une stratégie de développement qui ne pèjore pas davantage ni la qualité de l'air, ni la qualité de vie des habitants. L'accueil chaleureux que l'AIG réserve à Air Mauritius va cependant à l'encontre de ces propos. Cette compagnie prévoit en effet de revenir avec la même flotte que par le passé, composée d'Airbus A 340, avions extrêmement polluants et bruyants.

Par exemple, les données ci-dessous – obtenues le 3 mars 2012 à la suite du décollage de l'Airbus A 340/313 du vol 3B-NBD/MAU75 à Genève – permettent de quantifier l'importance de l'impact sur la qualité de l'air qu'un seul mouvement des appareils de ladite compagnie a provoqué, ceci mis en relation avec un cycle d'atterrissage/décollage (entre parenthèses) considéré comme standard.

Emission de kérosène :	3'263 kg (2'020 kg)	No _x :	87 kg (35 kg)
Charge CO ² :	10'146kg (6'279 kg)	Hydrocarbures non-brûlés :	2 kg (4 kg)
Gaz à effet de serre :	30'438kg (18'838 kg)	CO :	14 kg (25 kg)

A titre d'information, ces chiffres équivalent à un tour et demi de la Terre en voiture en termes de dépense en kérosène et d'émissions de CO² et à 36 tours en ce qui concernent les NO_x¹.

La détérioration de la qualité de l'air provoquée par les avions d'Air Mauritius n'est pas le seul facteur qui a pu nuire à la qualité de vie des riverains de l'aéroport par le passé. Les A 340 sont en effet des avions peu puissants et extrêmement bruyants, enregistrant des chiffres allant jusqu'à 90 dB au passage sur Vernier (données relevées le samedi 21 mars 2008, à 21'53''12²).

Les horaires prévus (décollage de Genève à 21h05) alarment également la CARPE. Notre

¹ Sources : annexe 1

² Sources : annexe 2

association craint en effet une répétition de ce qui s'est passé en 2008, c'est-à-dire une demande par Air Mauritius pour un départ plus tard dans la soirée, décalant ainsi les nuisances sonores à des moments encore moins opportuns. Il est également important de rappeler ici que l'heure de décollage indiquée ne correspond pas à la réalité du terrain. Cette dernière fait en effet référence au moment où l'avion quitte son terminal. Le bruit lié au décollage effectif peut cependant se faire entendre bien plus tard, d'autant plus si l'avion doit tourner au-dessus de Genève pour prendre de l'altitude.

A la vue de la pollution de l'air et du bruit engendrée par les appareils d'Air Mauritius par le passé sur les territoires genevois et de France voisine, et étant donné que la compagnie n'a pas modernisé sa flotte depuis, la CARPE s'attend donc, sauf preuve du contraire, à des externalités négatives similaires.

Malgré ces faits, l'AIG réserve un accueil enthousiaste à la compagnie, allant ainsi à l'encontre du discours officiel que ce dernier tient à la CARPE sur son bon vouloir de développement respectueux de la population et de l'environnement. Le retour d'Air Mauritius permet donc de douter de la réelle volonté de l'AIG d'arriver à un compromis acceptable visant à protéger le climat et la vie des riverains tout en répondant aux besoins de l'économie locale et du secteur diplomatique.

Par conséquent, il paraît légitime à la CARPE de questionner l'AIG sur l'intégration d'Air Mauritius dans sa stratégie de développement à moyen-long terme que ce soit pour des vols en journée ou en soirée. Comment entend-il conjuguer les objectifs climatiques, que le canton de Genève s'est engagé à respecter, ainsi que la qualité de vie des riverains, avec le retour de ladite compagnie à l'aéroport de Genève ?

Nous attendons votre réponse avec impatience et restons à votre disposition pour toutes discussions.

Dans l'attente, nous vous adressons, cher Monsieur, nos salutations les meilleures.

Lisa Mazzone
Présidente de la CARPE

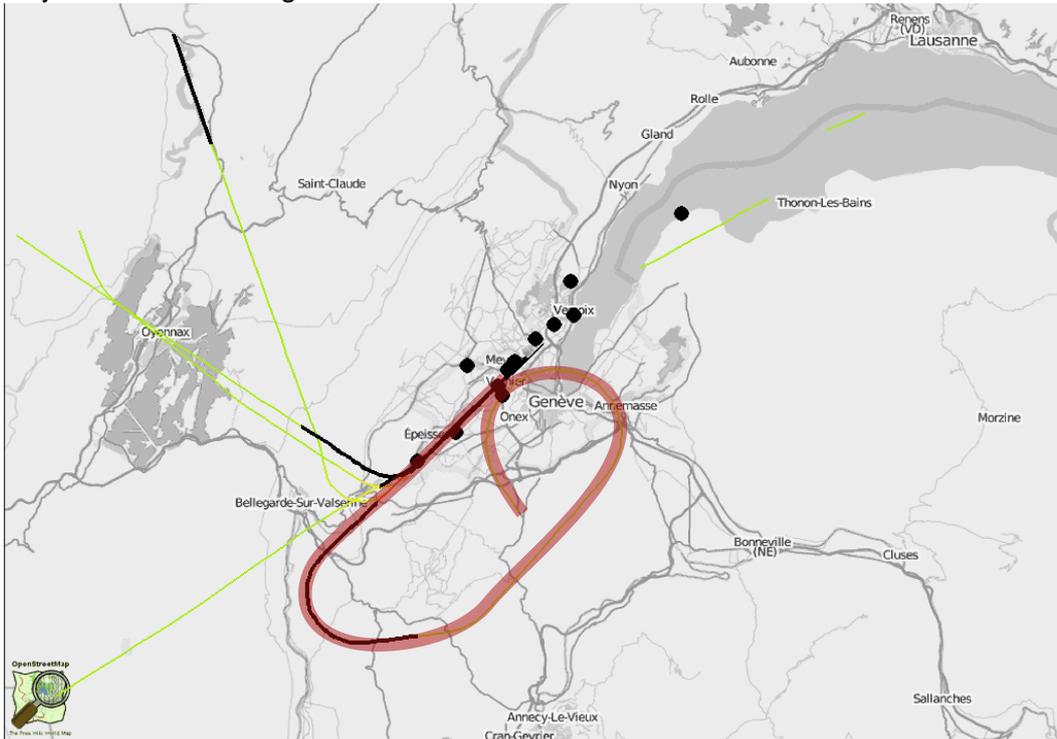


Nigel Lindup
Président de l'ARAG



Annexe 1

Trajectoire du décollage du vol 3B-NBD/MAU75 le 3 mars 2012 :



<http://www.eans.net/Link.php?E=E&URL=Mess/ShowTrack.php?L=E!E=E!RegNr=602!D=03.03.2012!Z=20:25:29!V=450!N=450!T=1!NC=0!DR=1!SR=1>

Emissions du décollage du vol 3B-NBD/MAU75 le 3 mars 2012 :

EANS.NET European Aircraft Noise Services
Member of WW-ANS, UECNA, DFLD and BVF

Accueil
Informations
Objectifs
Contact

Accès réservé

Emissions

Emission calculation for:
Flight: 3B-NBD/MAU75: 03.03.2012 / 20:20:23 - 20:29:40
Aircraft: Airbus A340-313X
Engine: 4 x CFM56-5C4

	Fuel	CO ₂	GHG ^[3]	NO _x	HC	CO
Flight ^[1]	3,263 kg	10,146 kg	30,438 kg	87 kg	2 kg	14 kg
LTO-Cycle ^[2]	2,020 kg	6,279 kg	18,838 kg	35 kg	4 kg	25 kg

This flight period corresponds to going ... times round the world in a car:
[Globe perimeter = 40,075 km]

Euro5 ^[4] <small>(Gasoline)</small>	1.56 ^[5]	1.54 ^[5]	4.61 ^[5]	36.07	0.49	0.36
Euro5 ^[4] <small>(Diesel)</small>	1.96 ^[6]	1.91 ^[6]	5.73 ^[6]	12.02	0.98	0.72

[1]: The data refers only to the **part of the flight track which is shown!**
The rest of the flight is **not evaluated!**
[2]: **LTO-Cycle** (Landing-Takeoff-Cycle) describes the typical emissions of **one** arrival and **one** departure.
[3]: GHG = Greenhouse Gases incl. CO2
[4]: See en.wikipedia.org/wiki/Euro4#Emission_standards_for_passenger_cars
[5]: With a fuel consumption of 7 l/100km
[6]: With a fuel consumption of 5 l/100km

With welcome help from Bruno Brenier (Ensam Aix-en-Provence-France)

[http://www.eans.net/Link.php?URL=Mess/Emission.php?L=E!E=E!IP=5150844!F=602@2012@\(120303\)!R=602!D=03.03.2012!!=060014_MAU75!A=A343](http://www.eans.net/Link.php?URL=Mess/Emission.php?L=E!E=E!IP=5150844!F=602@2012@(120303)!R=602!D=03.03.2012!!=060014_MAU75!A=A343)

Annexe 2

Données sur le bruit du vol 3B-NBD/MAU75 du 21 mars 2008 :

Deutscher Fluglärmdienst e.V. (www.DFLD.de)

Infos sur la trajectoire

Date: 21.03.2008 (Vendredi)

Détails: Air Mauritius (MU)

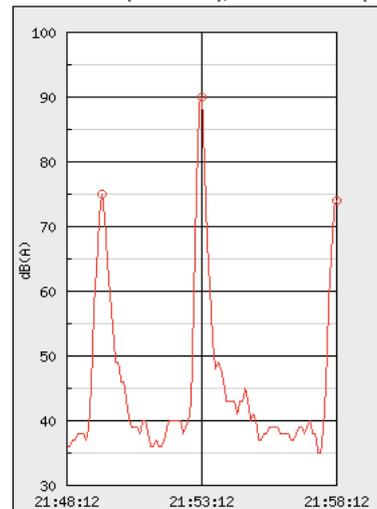
Indication: [Profil d'altitude](#)

Indication: [Emissions](#)

[Vol avec GoogleEarth](#) [Aide pour GoogleEarth](#)

Choix de la station de mesure: Vernier M-G ...

Station de mesure: Vernier M-G ...
Distance: 0.2 km (horizontal), Altitude 980 m (AMSL)



http://www.dfld.de/Mess/TrackInfo.php?L=F&E=E&P=2770898&I=_060014_MAU59&Z=21.03.2008/22:02:30&H=16400&R=602&AD=%5E&S=0&A=&NC=1