

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

**Procès-verbal de la 67<sup>e</sup> séance du lundi 8 juin 2009  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

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

## ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 23 mars 2009 ;
  2. Communications de Monsieur MOUNIER excusant Monsieur DEILLON, Président de la Commission des nuisances ;
  3. Gestion du trafic à GVA : procédures opérationnelles appliquées par Skyguide ;
  4. Campagne d'analyse du sol 2008 ;
  5. Brèves environnementales ;
  6. Divers.
- 

### Préambule

Monsieur Mounier excuse Monsieur Deillon, qui part tout de suite à l'Assemblée générale annuelle de la IATA à l'étranger. Il salue la présence de Monsieur Daniel Dumas, collaborateur technique au sein du service de lutte et de protection contre le bruit, ainsi que Monsieur Denis Teuscher, chef de projets au sein de la division environnement et affaires juridiques.

### 1. Approbation du procès-verbal de la séance du 23 mars 2009

Le procès-verbal de la 66<sup>e</sup> séance du 23 mars 2009 est approuvé sans commentaire.

### 2. Communications de Monsieur MOUNIER excusant Monsieur DEILLON, Président de la commission des nuisances

#### *Évolution du trafic*

Au cumul à la fin du mois de mai, le trafic passagers (ligne + charter) est en recul de -5,7%. A cette même date, les mouvements (mouvements totaux) sont en recul de -11%.

#### *Mouvements de nuit*

Durant les 3 mois écoulés depuis la dernière séance de la Commission, les mouvements nocturnes sont régulièrement en recul de -20%. Au cumul, il y a eu 800 mouvements nocturnes en moins depuis le début de l'année (3'031 mouvements entre 22h et 06h au 31 mai 2009).

Depuis le début de l'année, 20 dérogations ont été accordées par l'AIG après 00h30, dont 19 durant les mois de janvier et février, pour les motifs déjà expliqués lors de la dernière séance. Monsieur Philippe Calame se déclare satisfait des explications fournies, en demandant que soit précisé le statut des mouvements commerciaux après 22h00 autres que les mouvements lignes et charters. Monsieur Mounier explique, sous le contrôle des représentants des compagnies aériennes et des services de la navigation aérienne présents dans la salle, que la nature commerciale ou non d'un vol est inscrite par l'opérateur sur le plan de vol. La nature des mouvements opérés après 22h00 (mouvements commerciaux ou non commerciaux) est systématiquement vérifiée par le bureau de piste, mais l'AIG ne vérifie pas la véracité des données inscrites sur le plan de vol à cet égard. Les décollages des

mouvements commerciaux de l'aviation générale de plus de 6 tonnes sont soumis à la surtaxe bruit additionnelle pour les mouvements nocturnes.

Monsieur Mounier apporte quelques précisions sur la dérogation nocturne octroyée dans la nuit du 9 au 10 mai dernier pour un départ à 01h23 du matin. En l'occurrence, il s'agissait d'un vol de rapatriement des passagers du vol Munich-Lisbonne dérouté à Genève aux environs de 20h30 samedi 9 mai. L'avion a atterri en urgence du fait de la présence à bord d'une quinzaine de blessés, dont deux membres d'équipage, suite à des violentes turbulences rencontrées à la frontière entre la Suisse et Allemagne. Sept passagers ont subi un contrôle ambulatoire dans le poste médical avancé dressé pour l'occasion, tandis que l'état de cinq autres passagers a nécessité une hospitalisation pour mise en observation. La décision a été prise de faire venir le soir même un vol de rapatriement, compte tenu de la difficulté à trouver des chambres d'hôtel pour les 147 passagers et les membres d'équipage et compte tenu des perspectives, au moment où la décision a été prise, de pouvoir décoller encore avant minuit. Le décollage de l'avion après 00h30 est dû à des circonstances imprévues, en ce sens qu'après que la décision fut prise, l'avion de rapatriement a connu des problèmes techniques au départ de Francfort, puis à nouveau au départ de Genève. Ces événements ont été dûment relatés à l'Office fédéral de l'aviation civile.

#### *Mouvements d'hélicoptères*

Au 31 mai 2009, le trafic d'hélicoptère est en recul de -41% (-1434 mouvements). S'agissant du renforcement des mesures envisagées par l'AIG afin de limiter les nuisances sur le sud du canton, un jugement a été rendu par le Tribunal administratif fédéral. Cet arrêt ne se prononce pas sur la légitimité des mesures prises, ni sur la compétence de l'AIG de prendre de manière générale des mesures pour limiter des nuisances en dehors de la CTR, mais déclare l'AIG incompétent pour prendre de telles mesures de son propre chef. Il enjoint l'Établissement de soumettre ces mesures à l'OFAC pour que cette autorité prenne une décision, elle-même sujette à recours. Les conséquences de cette décision, ainsi que la faisabilité et l'opportunité de faire recours sont actuellement examinées par la direction de l'AIG.

#### *Évolution des plaintes*

A la fin du mois de mai, l'AIG a traité 16 plaintes, dont 13 concernent le trafic d'hélicoptères.

#### *Rapport annuel de la Commission 2008 et comptes du Fonds environnement 2008*

Le 15 mai dernier, le Conseil d'administration a approuvé le rapport de la Commission 2008, ainsi que les comptes 2008 du Fonds environnement. Le rapport de la Commission a été transmis au Conseil d'Etat pour information.

#### *Rapport annuel de l'AIG 2008*

L'AIG a publié son rapport annuel 2008 le 18 mai dernier (disponible sur le site internet gva.ch). En 2008, le nombre de passagers a progressé de +5,7%. Les mouvements totaux ont progressé de +1,5%. Le bénéfice net 2008 (avant distribution à l'Etat) est de CHF 60,1 millions, dont la moitié sera rétrocédée à l'Etat. Depuis cinq ans, ce sont globalement CHF 100 millions qui ont été ainsi rétrocédés à l'Etat.

Une liaison quotidienne (l'été) entre Genève et Montréal avec un Boeing 767-300 de la compagnie Air Canada a été inaugurée le 2 juin dernier. Le départ du vol depuis Genève est prévu à l'horaire en milieu de journée, à 12h15.

### 3. Gestion du trafic à GVA : procédures opérationnelles appliquées par Skyguide

Monsieur Pascal Hochstrasser, Chef des opérations TWR/APP à Genève et membre de la Commission consultative des nuisances, présente les procédures opérationnelles de Skyguide au départ et à l'arrivée de Genève. Une copie de sa présentation est jointe au présent procès-verbal (**annexe 1**).

#### *Présentation*

Monsieur Hochstrasser rappelle que les procédures sont normées au niveau international. Il se propose de présenter les routes existantes, ainsi que les raisons qui peuvent amener les contrôles aériens à instruire les pilotes de s'écarter des routes publiées. Il rappelle les objectifs des services de la navigation aérienne qui figurent dans l'annexe 11 OACI, ainsi que les séparations radar pour le trafic IFR et les principes applicables pour les vols VFR. Sur la base d'un fond de carte de l'espace aérien au-dessus de la région de Genève, il présente les routes IFR à l'arrivée et au départ des pistes 23 et 05. Il fait apparaître ensuite un secteur de protection à l'intérieur duquel les contrôleurs maintiennent les avions sur les routes publiées. Ce secteur est un rectangle qui s'étend de la balise de PASSEIRY jusqu'à 8 NM à l'est du seuil 05 (en longueur) et de 6 NM de chaque côté de l'axe de la piste (en largeur). Ce secteur s'élève jusqu'à l'altitude de 6'500 pieds/mer (5'000 pieds/sol). Ce secteur de protection convenu entre l'AIG et Skyguide a uniquement pour raison d'être une limitation des nuisances pour les populations survolées ; du point de vue opérationnel, le fait de maintenir les aéronefs sur les axes porte préjudice à l'efficacité du contrôle aérien en termes d'efficacité opérationnelle. Monsieur Hochstrasser explique enfin dans quelles circonstances les contrôleurs aériens sont amenés à instruire les pilotes de s'écarter des routes publiées, exemples concrets à l'appui. A la fin de sa présentation, Monsieur Hochstrasser donne quelques explications sur les routes VFR, ainsi que celles dédiées au trafic d'hélicoptères.

#### *Discussion*

Monsieur Philippe Calame demande si les routes IFR ont une largeur déterminée ? Monsieur Hochstrasser répond que tel n'est pas le cas. Cela étant, s'agissant de procédures de précision, la dispersion peut être estimée à environ 1 NM de part et d'autre de l'axe de la trajectoire.

Monsieur Karr demande si la perte de capacité existante du fait du secteur de protection a été quantifiée ? Monsieur Hochstrasser indique que tel n'est pas le cas, cette perte de capacité étant toutefois certaine, compte tenu notamment de la mixité du trafic à Genève (succession d'aéronefs « lents » et d'aéronefs aux performances meilleures).

Monsieur Philippe Calame demande dans quelle mesure le secteur de protection se recouvre avec la CTR ? Monsieur Hochstrasser rappelle que ces deux portions de l'espace aérien, qui visent des objectifs différents, n'ont pas été créées simultanément. Elles se recouvrent en partie.

### 4. Campagne d'analyse de sol 2008

#### *Présentation*

Monsieur Teuscher présente les résultats de la campagne d'analyse de sol menée en 2008 sur le site aéroportuaire. Une copie de la présentation est jointe au présent procès-verbal (**annexe 2**).

Après avoir rappelé les précédentes campagnes d'analyse de sol menées sur le site, ainsi que les objectifs de la campagne 2008, Monsieur Teuscher indique les polluants analysés. Il donne des précisions sur la méthode d'échantillonnage avant de présenter les résultats pour différents métaux lourds, les PCB ainsi que les PAH. Sur la base d'une synthèse finale des résultats, la discussion est lancée.

### *Discussion*

S'agissant des résultats mesurés sur un des sites de prélèvement au nord du territoire aéroportuaire (site A6), Monsieur Gini rappelle qu'une décharge était exploitée à l'époque à proximité de cet emplacement, à l'extérieur du territoire aéroportuaire. Cette décharge aurait été recouverte dans les années soixante.

Monsieur Karr indique qu'une légende urbaine dit que les fraises cultivées au Nord du site aéroportuaire, juste de l'autre côté de la clôture, dans le quartier de Mategnin, sont en libre service, car elles ne seraient pas assez bonnes pour être vendues sur le marché. Il se demande, par hypothèse, à qui incomberait la responsabilité si cette légende aurait un quelconque fondement et qu'une personne contracterait une maladie qui pourrait être imputée à la consommation de ces fraises. Monsieur Teuscher répond que cette surface agricole étant en dehors du site aéroportuaire, la surveillance des sols incombe au propriétaire sous le contrôle des autorités cantonales compétentes. Par ailleurs, il se trouve que le propriétaire de cette fraisière fournit des grands distributeurs.

Monsieur Karr demande si le coût de l'assainissement de l'ensemble du territoire aéroportuaire (340 ha) a été évalué, dans l'hypothèse où ce territoire ne serait plus affecté au décollage et à l'atterrissage des avions, mais à un autre usage dans un avenir lointain. Monsieur Teuscher explique que les concentrations en polluants mesurées sur le site aéroportuaire sont largement inférieures aux seuils d'assainissement définis par l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols (OSol) pour l'agriculture, l'horticulture, les jardins privés ou les places de jeu. Par conséquent, si l'utilisation du sol aéroportuaire devait changer dans le futur, aucun assainissement ne serait a priori nécessaire. Par ailleurs, seuls les sites contaminés nécessitent un assainissement et aucun site de ce type n'est répertorié dans l'enceinte aéroportuaire (il existe uniquement des sites pollués qui n'engendrent pas d'atteintes nuisibles ou incommodantes).

Monsieur Philippe Calame demande s'il est possible d'expliquer l'augmentation de la concentration en PCB entre 0 et 15 cm et la diminution entre 20 et 30 cm (site 2a) et si les PCB ont tendance à remonter peu à peu à la surface. Étant rappelé que les PCB sont des polluants persistants interdits depuis 1986, leur présence très localisée témoigne d'une pollution dans le passé, en l'occurrence un accident d'avion en 1982. M. Teuscher explique que les PCB sont peu mobiles dans le sol en comparaison des métaux lourds et qu'ainsi leur remontée à la surface est peu probable. La différence de répartition des concentrations en PCB dans la profondeur du sol, au point 2a, depuis la campagne de 2003 est plutôt le résultat du fait que les sites de prélèvements n'ont pas été strictement les mêmes. Cette marge d'erreur sera réduite dans le futur car les coordonnées géographiques exactes des sites de prélèvement ont été relevées par GPS en 2008.

A ce propos, Monsieur Teuscher rappelle que la méthode d'échantillonnage est conforme à une directive de l'OFEV. Une quantité de 500 gr à 1 kg de matière est extraite sur chaque site à une profondeur comprise entre 0 et 20 cm. Ce prélèvement est homogénéisé et divisé en plusieurs échantillons dans lesquels on mesure la concentration des diverses substances avant d'effectuer une moyenne pour chaque polluant. Des méthodes d'échantillonnage plus fastidieuses et permettant de couvrir une surface plus grande pourraient être considérées s'agissant d'une problématique spécifique sur un site.

Monsieur Etter observe qu'à la différence des métaux lourds, les PCB ne polluent pas les sols par déposition de poussière, mais plutôt suite à des fuites de substances comme de l'huile, induisant une pollution beaucoup plus localisée, voir ponctuelle.

Monsieur Boris Calame demande si l'augmentation de la concentration en PCB, mesurée à 40 cm de profondeur, n'indique pas que les PCB seraient en train de migrer vers les profondeurs du sol et, à terme, susceptibles de polluer la nappe phréatique. Monsieur Teuscher rappelle que les PCB sont très peu mobiles dans le sol et qu'une contamination de la nappe phréatique est très improbable. De plus, il est avéré que la nappe phréatique située à 50 m sous le site

aéroportuaire est protégée par une couche argileuse imperméable. Des prélèvements effectués en mai 2009 dans cette nappe phréatique à l'endroit de l'ancien puit de Moëns indiquent qu'aucun des composés recherchés (hydrocarbures) n'a pu être détecté. Cela étant, Monsieur Boris Calame souligne que la nappe phréatique est nécessairement alimentée quelque part en amont. Il rend attentif au fait qu'il convient de rester vigilant à la migration possible des matières détectées du sol à la nappe phréatique, aux rivières et/ou au lac, ce notamment par l'intermédiaire des drainages.

S'agissant de métaux lourds, Monsieur Philippe Calame demande par quel phénomène les concentrations mesurées vont dans la plupart des cas, diminuant. Monsieur Teuscher explique que les métaux sont présents dans le sol sous forme d'ions libres ou complexés à la matière organique. Sous forme d'ions (principalement), les métaux lourds sont entraînés par les eaux de pluie dans les couches plus profondes du sol par lixiviation. Il précise que les concentrations mesurées lors des campagnes de mesure sont des concentrations totales (ions et métaux complexés).

Compte tenu des faibles valeurs mesurées et de leur variation à la hausse et à la baisse, Monsieur Beffa se demande si nous ne sommes pas dans la marge d'incertitude. Monsieur Teuscher estime qu'au vu des instruments utilisés pour l'analyse des polluants, l'incertitude est faible (incertitude de 5% confirmé par laboratoire Scitec). Cela étant, la méthode même de l'échantillonnage induit nécessairement une marge d'erreur quant à l'appréciation de la pollution d'une zone. Monsieur Etter relève encore l'incidence des machines qui ont pu remuer et mélanger la terre en différents endroits et témoigne de l'expérience identique vécue avec le géologue cantonal à l'occasion des prélèvements effectués sur le site d'une ancienne décharge à Bellevue creusée pour exploiter des couches de glaise présentes dans le sous-sol.

S'agissant des valeurs mesurées pour le cadmium, Monsieur Beffa demande quelle en est l'origine et comment se fait-il que les concentrations mesurées vont en diminuant. Monsieur Beffa observe que les valeurs mesurées pour le cadmium étaient en augmentation au fil du temps, avant de retomber à zéro en 2008 ; cette évolution suscite des interrogations à son avis. Monsieur Teuscher indique qu'il a trouvé très peu d'articles scientifiques indiquant les liens entre le dépôt de résidus de métaux lourds (dont le cadmium) et l'aviation. Ces dépôts peuvent résulter de l'usure des freins et des pneumatiques des avions ou encore de la corrosion des trains d'atterrissage. L'utilisation de nouveaux matériaux, moins sensibles à l'usure et à la corrosion, par les constructeurs d'avions pourrait constituer une explication à cette diminution des concentrations en métaux lourds dans le sol. Monsieur Etter indique que des peintures spéciales sont maintenant utilisées pour éviter la corrosion.

S'agissant des pics de concentration mesurés pour les PAH sur le site 1 à proximité du tunnel de Ferney en 2008, Monsieur Etter pense qu'il pourrait y avoir une corrélation avec les travaux menés durant cette période, précisément à cet endroit.

## 5. Brèves environnementales

### *Programme d'insonorisation*

L'insonorisation de plus de 80 logements a été terminée depuis le début de l'année, pour un montant global de CHF 1,3 million (CHF 15'000.- par logement en moyenne).

Dans les dossiers ouverts et réalisés cette année, l'AIG propose d'installer des vitrages qui offrent les performances acoustiques prévues dans le cadre du concept, mais également des performances supérieures au niveau thermique qui répondent aux exigences du SCANE en matière de subside conjoncturel (Confédération plus canton).

Monsieur Boris Calame demande dans quelle mesure l'isolation thermique nécessite un effort supplémentaire par rapport aux performances thermiques des vitrages financés par l'AIG pour

la protection des riverains contre le bruit. Il demande si la subvention est versée à l'AIG ou aux propriétaires. Monsieur Helfer résume les longues discussions intervenues avec le SCANE pour faire bénéficier les propriétaires des subventions cette année encore. Dans ce cadre, le SCANE a consenti à se satisfaire de la convention signée entre l'AIG et les riverains pour verser la subvention à l'Établissement avant la réalisation effective des travaux, par exception. Cette solution profite à tout le monde, aux propriétaires, mais aussi au SCANE pour lequel le montant de la subvention que versera la Confédération dans les années à venir dépend du montant effectivement dépensé cette année. Les exigences du SCANE en termes de performance thermique des vitrages vont légèrement au-delà des performances requises par l'AIG pour l'isolation phonique. Ces exigences accrues ont été intégrées dans le cahier de charges communiqué aux entreprises mandatées par les propriétaires.

En outre, comme le relève Monsieur Levental, la subvention étatique ne comprend pas seulement les vitrages, mais également l'enveloppe de l'habitation. A cet égard, Monsieur Beffa observe qu'il est intéressant de coupler le domaine de l'insonorisation et de l'isolation thermique pour les habitations dont l'enveloppe serait justement défailante, afin d'aider les propriétaires à améliorer cette enveloppe et pouvoir ainsi bénéficier du programme d'insonorisation de l'AIG.

Monsieur Boris Calame indique qu'il aurait appris récemment que les montants disponibles cette année pour l'isolation thermique sont épuisés. Monsieur Mounier répond que, le cas échéant, si une des décisions négatives de la part de l'Etat devait tomber, les insonorisations seraient poursuivies conformément au cahier de charges de l'AIG, sans le volet thermique. Cela étant, la question reste posée pour les années à venir, Monsieur Boris Calame rappelant que le Grand Conseil a exprimé la volonté de voir prolonger cette action conjointe de la Confédération et du canton. Compte tenu de la synergie évidente avec le programme d'insonorisation de l'AIG, il se demande si la commission consultative des nuisances ne devrait pas manifester son soutien à la poursuite des mesures de subventionnement de l'Etat (Confédération + canton).

### *Compensation des émissions de CO2*

En réponse à une question de Monsieur Boris Calame posée lors de la séance du 29 septembre 2008, Monsieur Mounier apporte quelques précisions sur la visibilité et l'utilisation par les passagers aériens de la faculté qui leur est donnée sur le site internet de l'AIG de compenser leurs émissions de CO2. La mise en ligne de ce service a été faite en concertation avec la division Marketing, dans le respect de la charte graphique et de la politique de communication de l'Établissement. Un lien est affiché en permanence en première page permettant un accès rapide (quick link) au site de « Myclimate ».

En outre, il y a lieu de tenir compte que la majorité des compagnies aériennes offrent déjà ce service. Tel est notamment le cas de British Airways <sup>1</sup>, Swiss <sup>2</sup>, Lufthansa <sup>3</sup>, easyJet <sup>4</sup> et Air France <sup>5</sup>. Enfin, une communication ciblée a été faite aux employés des sociétés et instances du site dans le numéro du mois d'avril de la revue « 24/05 ». Le site de l'AIG enregistre environ 200 visites mensuelles, mais seulement quelques achats par mois.

Monsieur Thévenaz indique qu'à Genève la proportion des voyageurs qui compensent leurs émissions de CO2 pour la compagnie easyJet est de 8%. Elle est moindre sur les autres bases de la compagnie orange.

<sup>1</sup> [http://www.britishairways.com/travel/csr-your-footprint/public/fr\\_fr](http://www.britishairways.com/travel/csr-your-footprint/public/fr_fr)

<sup>2</sup> [http://www.swiss.com/web/FR/services/additional\\_services/Pages/co2\\_compensation.aspx](http://www.swiss.com/web/FR/services/additional_services/Pages/co2_compensation.aspx)

<sup>3</sup> [http://www.lufthansa.com/online/portal/lh/fr/info\\_and\\_services/partner?nodeid=2041823&l=fr&cid=1000241](http://www.lufthansa.com/online/portal/lh/fr/info_and_services/partner?nodeid=2041823&l=fr&cid=1000241)

<sup>4</sup> Pas de lien direct, la compensation se fait lors de l'achat du billet

<sup>5</sup> <http://developpement-durable.airfrance.com/FR/fr/local/calculateurCO2/calculateurAccueil.htm>

Monsieur Boris Calame félicite la direction de l'AIG pour cette démarche. Compte tenu de la proportion importante des passagers susceptibles de procéder à une telle compensation de leurs émissions directement sur le site des compagnies aériennes, il suggère à l'AIG d'encourager ses partenaires à mettre en œuvre une politique similaire et facile d'accès, ce à l'exemple du site d'easyJet. Monsieur Thévenaz indique que dès 2012 le contexte sera différent avec la possible intégration de l'aviation dans le système d'échange de droits d'émissions au niveau européen.

#### *Plan de mobilité des personnels de l'aéroport*

L'AIG a reçu en mai le prix européen des plans de mobilité d'entreprises 2009 (Pan-European Workspace Mobility Plan Award), ainsi que le prix suisse de l'entreprise cyclophile 2009 qui récompense la qualité des mesures mises en place par l'AIG dans ce domaine.

#### *Commission mixte franco-suisse*

La date du 11 septembre 2009 a été fixée pour la prochaine séance de la Commission mixte franco-suisse à Genève. L'ordre du jour comprendra pour l'essentiel le suivi des deux précédentes séances de cette Commission en 2003 et 2005 (dispositif d'aide à l'insonorisation en France voisine, rapport du groupe de travail sur l'aviation légère, forêt de Ferney-Voltaire et rapport sur la compatibilité entre l'aviation légère et l'aviation commerciale), ainsi que des questions relatives au fonctionnement du secteur dédié aux services de police et de douane français (application de la TVA sur le chiffre d'affaires dans le secteur France, mise en œuvre de Schengen, conséquences de la modernisation de la Douane française sur le fonctionnement de la halle fret et réflexion sur l'avenir du secteur France). La réunion est suivie l'après-midi par une séance d'information à un cercle élargi de représentants de communes et d'associations suisses et françaises.

## **6. Divers**

#### *Expert nommé par la commission*

Monsieur Levental a été nommé comme expert par la Commission pour la durée de la législature. En l'occurrence, Monsieur Levental, Chef du service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants rattaché au DCTI, cessera d'occuper ses fonctions à partir du 1<sup>er</sup> septembre de cette année, au bénéfice d'une retraite bien méritée. Ces circonstances sont portées à la connaissance de la Commission, qui exprime à l'unanimité le souhait que Monsieur Levental continue à siéger comme expert au sein de la Commission jusqu'à la prochaine législature (printemps 2010).

#### *Plan général d'évacuation des eaux*

Monsieur Boris Calame exprime le souhait qu'une présentation soit faite lors d'une prochaine séance sur l'avancement des travaux menés en vue de l'établissement du plan général d'évacuation des eaux de l'aéroport (PGEE) depuis la présentation faite lors de la séance du 17 mars 2008.

***Prochaines séances de la commission des nuisances***

Les prochaines séances sont fixées au :

lundi **14 septembre** 2009

lundi **30 novembre** 2009

La séance est levée à 19h00.

Pascal HELFER

*[signé le 26 juin 2009]*

Le secrétaire

***Annexes***

- 1. Copie de la présentation faite au point 3 de l'ordre du jour*
- 2. Copie de la présentation faite au point 4 de l'ordre du jour*