

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

**Procès-verbal de la 82^{ème} séance du lundi 19 novembre 2012
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
Michel FIRMENICH
Claude GENEQUAND
John Michael GERARD
Mme Catherine LANCE-PAQUIER
François MEYLAN
Marc MOUNIER
Philippe POGET
Yvan ROCHAT
Philippe ROYER
Ermanno SCHENA
Jean-Marc THEVENAZ

Observateur du CA :

–

Secrétaire :

M. Denis TEUSCHER

Participait également :

M. Pascal HELFER

Excusés :

Mme Fabienne FISCHER (Observatrice du CA)
M. Pascal HOCHSTRASSER
Mme Delphine PRESSEVOT

ORDRE DU JOUR

1. Exhortation des membres de la commission
2. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 septembre 2012
3. Communications du Président
4. Programme d'insonorisation – point de la situation
5. Brèves environnementales
6. Divers

Préambule

M. Deillon, souhaite la bienvenue aux membres de la commission nommés par arrêté du Conseil d'Etat du 26 septembre 2012.

Il fait part des excuses des membres absents à la séance du jour, notamment M. Hochstrasser, Mme Fischer et Mme Pressevot. Le 19 octobre dernier, les membres du Conseil d'administration de Genève Aéroport ont désigné Mme Fischer comme observatrice du CA au sein de la commission consultative des nuisances.

M. Deillon salue la participation de M. Pascal Helfer responsable du service de lutte contre le bruit, qui interviendra au point 4 de l'ordre du jour.

Les nouveaux membres, ainsi que les membres confirmés dans leur fonction, se présentent au cours d'un tour de table.

M. Deillon s'assure que chaque membre a bien reçu l'ordre du jour et demande s'il y a des commentaires. Tel n'est pas le cas.

1. Exhortation des membres de la commission

M. Deillon souligne l'importance du travail au sein de la commission et rappelle qu'elle exerce un rôle consultatif et émet des préavis à l'attention du conseil d'administration.

M. Deillon indique que conformément à ce qui figure dans l'arrêté de nomination, les membres de la commission sont soumis au secret de fonction. Il rappelle que la violation de cette obligation est sanctionnée par l'article 320 du Code pénal suisse. Avec cette précision, M. Deillon considère que les membres de la commission ont été dûment exhortés pour la nouvelle législature qui débute le 1er octobre 2012 et qui s'achèvera le 31 mai 2014.

M. Gerard relève que les membres de la commission sont parfois les représentants d'associations auxquelles ils doivent rendre compte et s'interroge par conséquent sur ce qui est considéré comme secret ou non. M. Mounier répond que les décisions et les débats lors des séances sont couverts par le secret. Cela étant, les représentants d'associations peuvent faire part succinctement à leur comité et membres des discussions intervenues lors de la CCLNTA, en faisant état des différents points de vues exprimés, sans pour autant faire circuler les documents remis avant ou pendant la séance. Il ne serait par contre pas admissible de diffuser de communiquer ces informations au public et à la presse. Enfin, il est rappelé que par souci de

transparence, les procès-verbaux des séances dûment approuvés sont disponibles sur le site internet de Genève Aéroport.

2. Approbation du procès-verbal de la séance du 24 septembre 2012

M. Deillon parcourt le procès-verbal de la 81^{ème} séance du 24 septembre 2012 et demande s'il y a des commentaires.

M. Gerard observe qu'il est fait mention en page 6 d'un Monsieur Philippe et s'interroge sur le nom de cette personne. M. Mounier précise qu'il s'agit de Monsieur Philippe Calame. M. Gerard s'étonne de la participation de M. Poget à la dernière séance de la CCLNTA, alors qu'à sa connaissance il vient d'être nommé. M. Deillon explique que M. Poget, conseiller administratif de la commune de Satigny, a été nommé en remplacement de M. Etter par un arrêté du Conseil d'Etat du 23 mai 2012.

Avec la précision mentionnée, le procès-verbal de la séance du 24 septembre 2012 est approuvé.

3. Communications du Président

Évolution du trafic

À fin octobre, la croissance du trafic de passagers est de + 6% par rapport à 2011 sur la même période. L'évolution des mouvements est quant à elle de + 3.8%.

Mouvements nocturnes

À fin octobre, l'évolution du nombre de mouvements nocturnes est de + 6.1%. La progression est de + 8.1% entre 22h et 23h (+ 438 mouvements) et de + 0.3% entre 23h et minuit (+ 5 mouvements). Il y a en outre une diminution des mouvements de - 4.2% entre minuit et minuit et demi (- 3 mouvements). Globalement il y a une augmentation des atterrissages et une baisse des décollages.

M. Deillon souligne que cette évolution témoigne d'un réel effort des acteurs de la chaîne du transport aérien afin d'améliorer la ponctualité des vols tout au long de la journée, avec un bénéfice en fin de soirée, comme déjà expliqué lors de la dernière séance.

Enfin, depuis le mois de septembre, Genève Aéroport n'a accordé de dérogation au-delà de minuit et demi que pour des vols de calibration, opérés en partie en dehors des périodes de trafic pour des raisons de sécurité.

Discussion

M. Gerard relève que des statistiques du trafic sont disponibles sur internet. Il suggère que le secrétaire de la CCLNTA envoie les statistiques de mouvements aux membres lors de la convocation à la séance, afin qu'ils puissent les analyser avant la séance. M. Deillon prend note de l'idée.

M. Philippe Calame ne partage pas l'analyse de Genève Aéroport par rapport à l'augmentation des mouvements durant la tranche horaire entre 22h et 23h (+8.1%) et estime que Genève Aéroport doit œuvrer à diminuer le nombre de mouvements durant cette tranche horaire

également. M. RoCHAT demande des précisions sur la variation du nombre d'atterrissages et de décollages durant la période entre 22h et 23h. M. Deillon répond que la variation de 438 mouvements correspond à une augmentation de 509 atterrissages et une baisse de 71 décollages par rapport à la même période l'année passée. M. Beffa observe qu'en termes de gêne, une baisse du nombre de décollages a un impact proportionnellement plus bénéfique qu'une variation du nombre d'atterrissages. M. Genequand remarque que ces 438 mouvements supplémentaires étant répartis sur les deux secteurs survolés de part et d'autre de la piste, cela correspond à moins d'un mouvement par jour pour les riverains. M. Boris Calame observe que cette variation est susceptible d'être concentrée sur certaines périodes (« pics »), avec un impact accru.

M. Gerard affirme que les mouvements nocturnes correspondent pour moitié à des jets privés et qu'il n'est pas normal, selon son appréciation, que de nombreux riverains soient dérangés pour le bénéfice d'un faible nombre de passagers. M. Deillon précise que la proportion de mouvements autre que le trafic commercial ligne et charter après 22 heures depuis le début de l'année est de 9%. En outre, pour l'essentiel de ce trafic, il ne s'agit pas de jets privés, mais bien de mouvements commerciaux (mouvements commerciaux hors trafic de ligne et charter, i.e. aviation générale commerciale). En vertu de la législation nationale, ces mouvements sont autorisés à opérer jusqu'à minuit. Ces précisions étant faites, M. Deillon explique que Genève Aéroport œuvre à minimiser en particulier les décollages en fin de soirée, mais il demeure que l'aviation générale répond à un besoin de la place économique, également en soirée. M. Firmenich demande si, pour ce segment de l'aviation, une différence est faite selon les types d'avions. M. Helfer explique qu'aux fins de la perception de la redevance bruit, les business jets sont classés au même titre que les jets de l'aviation de ligne et charter, en différentes classes (classes de bruit). Pour les décollages après 22h, une redevance additionnelle est perçue, qui varie en fonction du type d'avion et de l'heure effective du décollage. En outre, les avions dit du « Chapitre 2 » (classification OACI correspondant aux avions les plus bruyants) sont interdits en Suisse depuis plusieurs années. M. Boris Calame souhaite savoir s'il est vrai que les vols opérés par DHL ne sont pas compris dans les statistiques de mouvement. M. Deillon répond que tel n'est pas le cas. Les mouvements des intégrateurs sont des vols de lignes et ils sont compris dans les statistiques.

M. Gerard remarque que lors d'un débat sur la radio suisse romande, M. Staempfli, porte-parole de Genève Aéroport, a affirmé qu'il y a un couvre-feu à partir de 22h pour l'aviation d'affaire. M. Deillon confirme que le couvre-feu à partir de 22h est applicable pour les mouvements privés, les mouvements commerciaux (aviation d'affaire commerciale) étant admis à faire mouvement sur l'aéroport jusqu'à minuit au même titre que les autres mouvements commerciaux (vols de ligne et charter). À l'antenne, M. Staempfli a voulu simplifier le message, avec le souci de se faire comprendre par tout un chacun. Il ne fait pas de doute que les auditeurs avertis auront compris le raccourci.

4. Programme d'insonorisation – point de la situation

Présentation

M. Helfer, responsable du service de la lutte contre le bruit, présente le point de la situation concernant le programme d'insonorisation mis en œuvre par Genève Aéroport depuis 2004. Après un bref historique du cadre dans lequel s'inscrit le programme d'insonorisation, M. Helfer donne un aperçu des périmètres d'insonorisation obligatoire et volontaire sur les communes riveraines suisses. Le nombre de logements concernés par le programme est décrit par

commune et par périmètre. Dans les communes suisses, 3'621 logements sont concernés par le programme d'insonorisation dans le périmètre des zones VA, VA-1, VA-2 et VA-3. À ce jour, 2'737 logements ont été insonorisés, 309 sont en cours et 575 restent à faire.

Quelques cas sont illustrés, correspondant à des interventions sur des pavillons (villas) et des immeubles respectivement.

M. Helfer précise que l'isolation acoustique des logements a pour effet induit une amélioration de l'isolation thermique. Le service cantonal de l'énergie a estimé que le gain thermique consécutif aux mesures d'isolation acoustique a pour bénéfice une réduction des émissions de CO₂ par logement d'environ une tonne de CO₂ par année.

M. Helfer poursuit en décrivant le programme d'insonorisation en France voisine, en indiquant les principales étapes franchies afin de permettre le démarrage du programme. M. Helfer donne un aperçu des périmètres d'insonorisation et, ainsi que le nombre de logements concernés (837 logements sur la commune de Ferney-Voltaire). À ce jour, un dossier correspondant à 97 logements est clos (remboursement de travaux d'insonorisation dont les experts se sont assurés qu'ils sont conformes), les dossiers correspondant à 585 logements sont en cours et il reste à lancer les dossiers pour l'insonorisation de 155 autres logements.

En 2011, un montant de près de CHF 8 millions de francs sera consenti par Genève Aéroport pour des insonorisations, ce qui est un montant record. En moyenne, il est prévu que ce montant sera de l'ordre de CHF 5 à 6 millions dans les années à venir, conformément au plan financier du fonds environnement présenté à la commission.

M. Helfer termine en faisant état de quelques difficultés rencontrées en Suisse et en France. En Suisse, le programme d'assainissement thermique mené en parallèle par le canton induit une complexité administrative supplémentaire et les carnets de commandes des entreprises de travaux étant bien remplis, les travaux ne peuvent pas toujours commencer rapidement. En France, il est parfois difficile d'obtenir l'adhésion nécessaire de tous des propriétaires dans les copropriétés et étonnamment peu d'entreprises dans un périmètre élargi autour du Pays de Gex se manifestent pour la réalisation des travaux, d'une ampleur souvent intéressante. Enfin, en Suisse comme en France, la présence décelée d'amiante dans le mastic à verre des cadres de fenêtres ou dans les enduits des caissons de stores complique et retarde passablement l'avancement des dossiers.

Discussion

M. Philippe Calame demande quelle est la somme totale dépensée pour le programme d'insonorisation depuis son lancement en 2003. M. Mounier répond qu'il a été dépensé CHF 41 millions.

M. Rochat demande si l'insonorisation des logements a un impact sur les loyers perçus par les propriétaires. M. Helfer explique que Genève Aéroport signe une convention avec les propriétaires avant la réalisation des travaux et que cette convention contient une clause stipulant l'interdiction de reporter le coût de l'insonorisation sur les loyers, y compris en cas de changement de propriétaire.

M. Comte demande si c'est Genève Aéroport qui prend contact avec les propriétaires. M. Helfer répond que c'est Genève Aéroport qui initie la démarche.

M. Boris Calame demande si les critères esthétiques sont pris en compte lors de l'élaboration du concept d'insonorisation. M. Helfer explique que l'aéroport s'est adjoint les services d'un architecte-acousticien afin de d'élaborer pour chaque type d'habitation (villa ou immeuble) un concept prenant en compte aussi bien les aspects acoustiques qu'architecturaux. Il précise qu'ils sont parfois confrontés à certaines contraintes du fait que certains bâtiments sont protégés par la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS), comme c'est le cas de bâtiments situés à Meyrin, pour lesquels l'insonorisation du bâtiment avec un système de « double peau » n'a pas été possible.

M. Rochat demande si l'insonorisation est de moins bonne qualité lorsque la double peau n'est pas réalisable et si les travaux sont plus chers. M. Helfer explique que les concepts d'insonorisation doivent respecter un cahier des charges avec des objectifs de réduction du bruit précis et que par conséquent l'insonorisation est de même qualité. Les coûts sont également du même ordre de grandeur.

M. Boris Calame demande s'il y a un propriétaire unique pour le bâtiment situé à Mouille Galand à Vernier. M. Helfer répond qu'il y a trois propriétaires différents, mais que ceux-ci se sont fait représenter par une régie afin de simplifier la procédure.

M. Firmenich demande si le type d'insonorisation change selon les zones d'exposition au bruit. M. Helfer explique que le concept d'insonorisation qui sert de fondement à l'élaboration d'une solution appropriée dans chaque cas d'espèce est le même qu'il s'agisse d'une villa ou d'un immeuble.

M. Royer demande si une enquête de satisfaction a été réalisée auprès des habitants une fois leur logement insonorisé. M. Helfer répond que certains habitants interrogés sont globalement satisfaits et qu'ils n'entendent plus les avions la nuit, pour autant que les fenêtres soient fermées. M. Beffa ajoute que le confort des logements est grandement amélioré, particulièrement s'agissant des bâtiments construits avant 1979.

M. Royer note que le programme d'insonorisation des logements en Suisse jusqu'en zone VA-3 concernait un total de 3'621 logements. Il demande quel est le total de logements dans le périmètre des VLI. M. Helfer répond que selon les estimations en l'état, il y a 5'126 logements concernés dans le périmètre des valeurs limites d'immission du cadastre de bruit en vigueur, soit respectivement 334 en zone VA-1, 889 en VA-2, 1'503 en VA-3, 1'350 en VA-4 et 1'050 en VA-5.

M. Schena demande s'il y a une limite budgétaire (plafond) pour l'insonorisation de chaque logement. M. Helfer indique que tel n'est pas le cas.

M. Poget demande combien d'années seront encore nécessaires afin de terminer l'insonorisation des logements prévus. M. Helfer répond que Genève Aéroport œuvre actuellement à terminer les insonorisations dans le périmètre d'insonorisation volontaire « VA-3 » dans le cadre des montants votés par le Conseil d'administration lors de l'adoption du budget.

M. Boris Calame demande si Genève Aéroport fait profiter à d'autres collectivités ou institutions de son expérience en matière d'insonorisation. M. Helfer indique que Genève Aéroport entretient quelques contacts, notamment récemment avec l'OFROU. M. Beffa pense qu'une idée serait de publier un document technique sur le sujet aux fins de partager l'expérience accumulée.

M. Gerard demande si les courbes de bruit calculées par l'EMPA et illustrées en page 3 de la présentation tiennent compte des différents types de logement et des degrés de sensibilité au bruit. M. Helfer explique qu'il s'agit de courbes enveloppantes qui représentent le cumul de plusieurs courbes spécifiques correspondantes aux différentes périodes horaires de l'OPB. Le périmètre actuellement considéré est celui du cadastre du bruit du trafic aérien à Genève, calculé sur la base du trafic de l'année 2000.

5. Brèves environnementales

Certification carbone

Genève Aéroport est en train de renouveler sa certification carbone conformément au standard *Airport Carbone Accreditation (ACA)*. Le certificateur a conduit un audit 12 novembre dernier. Genève Aéroport a réduit les émissions de gaz à effet de serre (GES) sous son contrôle direct de 12'000 tonnes en 2010 à 9'500 tonnes en 2011. Cette diminution résulte des améliorations techniques réalisées sur la chaufferie, de conditions climatiques clémentes et d'une diminution des consommations des véhicules. Les émissions de GES sous le contrôle indirect de Genève Aéroport ont quant à elles progressées dans l'absolu, passant de 149'000 tonnes en 2010 à 158'000 tonnes en 2011, mais légèrement diminués en relatif aux unités de trafic (11.8 tonnes/UT en 2010 à 11.4 tonnes/UT en 2011). M. Mounier rappelle que GA est certifié au niveau 3, ce qui implique que GA incite les autres parties prenantes à diminuer leurs émissions de GES. Cela étant, aux fins de la certification ACA, seule la baisse des émissions sous son contrôle direct (y compris l'énergie achetée) est considérée. M. Philippe Calame demande si la consommation de kérosène à l'aéroport est prise en compte dans l'empreinte carbone de l'aéroport. M. Mounier indique que les émissions liées au cycle LTO (Landing & Take Off) sont comptabilisées dans les émissions sous contrôle indirect de l'aéroport.

Guide véhicules

La division environnement et affaires juridique de Genève Aéroport vient de publier un guide véhicules et engins à l'attention des propriétaires de flotte sur le site. Ce guide, dont une version résumée est distribuée aux membres, a pour but d'informer les partenaires de Genève Aéroport sur la qualité de l'air, les véhicules et technologies les moins polluants, les comportements et modes de conduite recommandés, les règles en vigueur sur le tarmac ainsi que les mesures planifiées à moyen terme par Genève Aéroport afin de réduire l'impact environnemental des véhicules et engins aéroportuaires. La version complète du guide contient notamment des listes de véhicules et engins électriques ainsi que les fournisseurs établis dans la région. Ce guide répond à une demande commune qui avait émané de différents entretiens avec les responsables de flotte aéroportuaire. Une version complète du guide sera transmise aux membres de la CCLNTA au format électronique.

Rapport succinct OPAM

Genève Aéroport est en train d'actualiser son rapport succinct selon l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Le rapport succinct est une synthèse des risques auxquels sont exposés la population et l'environnement en raison de l'utilisation de substances potentiellement dangereuses sur le site (kérosène, mazout, glycol, marchandises dangereuses en transit), ainsi que des mesures mises en œuvre afin de réduire le danger potentiel, empêcher des accidents majeurs et, le cas échéant, en limiter les conséquences. Il précise que le risque majeur identifié à l'aéroport est la libération de kérosène durant un plein passager, puis son inflammation.

Une première version de ce rapport a été présentée au service de l'environnement des entreprises (SEN) le 13 novembre dernier. Ce rapport permet à l'autorité d'exécution (SEN) de procéder à une appréciation des conséquences possibles d'accidents majeurs et lui donne les informations de base nécessaires pour vérifier que le détenteur a pris toutes les mesures adéquates pour maintenir le risque à un niveau acceptable. Le cas échéant, l'autorité demande qu'une étude de risque soit réalisée pour l'un ou l'autre des cas de figure.

M. Boris Calame demande s'il y a un lien entre le rapport succinct OPAM et le Plan d'urgence aéroportuaire qui a fait l'objet d'un article dans la Tribune de Genève. M. Mounier répond que tous ces aspects sont liés, mais que le rapport succinct traite particulièrement des conséquences d'un accident lié au stockage de certaines substances présentes en grande quantité sur le site aéroportuaire. M. Deillon précise que le Plan d'urgence formalise des procédures en place en définissant notamment les différentes responsabilités. L'objectif étant notamment de minimiser la durée de la période de fonctionnement dégradé de l'aéroport.

Balayeuses soufflantes

Genève Aéroport va procéder à l'achat de cinq nouvelles balayeuses soufflantes (Jetbroom) afin de déblayer, balayer, souffler la neige ou aspirer le glycol selon les besoins. Ces machines répondent aux dernières normes d'émission en vigueur pour ce type d'engins (EUROMOT IIIB). Ces machines dont le prix moyen est d'environ CHF 900'000.- seront entièrement financées sur le budget d'investissement de Genève Aéroport.

Projet d'amortisseur de bruit

M. Mounier informe les membres que le projet d'amortisseur de bruit a été mis à l'enquête publique (FF du 23 octobre et FAO 6 novembre 2012). Il demande quels sont les membres qui souhaitent une copie du rapport d'impact sur l'environnement (RIE). MM Gerard, Boris Calame, Devaud, Meylan et Poget expriment leur intérêt. Le document leur sera envoyé sous format électronique (CD-ROM) par courrier. M. Boris Calame demande quelle est la durée prévisible de la procédure d'approbation des plans. M. Mounier indique que dans le cas d'une procédure ordinaire, comme en l'espèce, il y a lieu d'anticiper que l'OFAC se prononcera dans un délai de 9 mois.

6. Divers

Suivi auprès de M. Stalder

M. Devaud souhaite rapporter les propos de M. Stalder qui globalement est satisfait du travail effectué par Genève Aéroport, qui a permis de diminuer les nuisances sonores auxquels il est soumis et encourage Genève Aéroport et ses partenaires à poursuivre les efforts consentis. M. Stalder reste dérangé en hiver par les balayeuses/souffleuses qui dégagent la neige dans son voisinage immédiat très tôt le matin avant l'ouverture de la piste. Il demande s'il est possible de planifier le dégagement de cette zone en dernier. M. Gerard informe que l'ARAG va prochainement installer un microphone chez M. Stalder afin de mesurer les nuisances sonores provoquées par l'aéroport. Il explique que ce micro permettra ensuite de mettre en évidence du nouvel amortisseur de bruit prévu pour les essais moteur.

Suivi auprès de M. Gerard

Afin de donner suite à la proposition du 25 juin 2012 de la CCLNTA, une séance est prévue le 5 décembre prochain entre Monsieur Gerard et les représentants qualifiés de Genève Aéroport, MM. Beffa et Royer, ainsi que le Président et/ou le Vice-Président de l'ATCR afin d'évoquer les questions soulevées par M. Gerard concernant le relevé des nuisances sonores enregistrées par le système de mesures du bruit des avions MIABA. M. Gerard espère que le travail pourra se faire de manière correcte et qu'il pourra notamment avoir accès aux données de base qu'il estime indispensables. M. Deillon répond que Genève Aéroport fera le nécessaire pour que cette séance se passe bien.

Passage à faune

M. Meylan informe que la Communauté de communes du pays de Gex a étudié différentes possibilités d'amélioration du passage à faune situé au-dessus du tunnel de Ferney et remet aux représentants de Genève Aéroport une note de synthèse sur ce sujet à Genève Aéroport. M. Deillon répond que ce document sera étudié et que les services compétents y donneront la suite qui convient.

Vélo en libre-service

M. Boris Calame demande où en sont les discussions entre l'aéroport et les TPG à propos des stations de vélos en libre-service envisagées à proximité de l'aéroport. M. Mounier répond que Genève Aéroport a pris contact avec la commune du Grand-Saconnex, qui lui a confirmé officiellement qu'elle ne s'occuperait pas de la station VLS prévue dans la zone de l'aéroport. L'aéroport en a informé les TPG, de manière à ce que pour la suite du projet, les relations se fassent directement entre TPG et Aéroport. Pour la suite, il est également prévu d'associer les CFF, l'emplacement prévu pour la station étant en partie sur l'emprise de cette régie fédérale. À cette occasion, la question du financement de cette station sera évoquée.

Hélicoptères

M. Boris Calame demande s'il est vrai que Genève Aéroport envisage de limiter les vols d'hélicoptères. M. Deillon explique que l'OFAC a décidé de l'application stricte du Doc. 4444 de l'OACI concernant les intervalles de séparation en raison des turbulences de sillage entre les mouvements VFR sur la piste en gazon (ainsi que les mouvements VFR hélicoptères) et les mouvements sur la piste en béton. Cette question fait l'objet d'une procédure contentieuse actuellement pendante devant le Tribunal administratif.

Dates des séances de la CCLNTA en 2013

Les dates retenues pour les prochaines séances de la CCLNTA sont les suivantes :

- le 25 février 2013
- le 10 juin 2013
- le 23 septembre 2013
- le 25 novembre 2013

Visite de l'aéroport pour les nouveaux membres de la CCLNTA et glossaire

M. Boris Calame propose que Genève Aéroport organise une visite du site aéroportuaire pour les nouveaux membres afin qu'ils puissent mieux comprendre son fonctionnement et mieux appréhender les différents sujets abordés en CCLNTA. Il suggère également qu'un glossaire soit transmis aux nouveaux membres, afin de faciliter la compréhension des termes spécifiques. Afin de profiter d'une météo clémente, M. Deillon propose d'effectuer la visite au printemps 2013 (10 juin 2013), à 16 heures avant la séance. Les personnes intéressées par cette visite devront s'inscrire auprès du secrétaire de la CCLNTA. Quant au glossaire, M. Deillon propose à ce stade d'envoyer aux nouveaux membres de la CCLNTA le dernier rapport environnement de Genève Aéroport, qui contient un glossaire en dernière page.

* * *

La séance est levée à 19h00.

Prochaines séances de la commission

lundi 25 février 2013 à 17h
lundi 10 juin 2013 à 17h
lundi 23 septembre 2013 à 17h
lundi 25 novembre 2013 à 17h

Denis TEUSCHER

Secrétaire
[signé le 19 décembre 2012]