

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

**Procès-verbal de la 83^{ème} séance du lundi 25 février 2013
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h45**

Présents :	MM.	Robert DEILLON, Président Robert BEFFA Boris CALAME Philippe CALAME Jean-Marc COMTE Jean-Marc DEVAUD Michel FIRMENICH Claude GENEQUAND John Michael GERARD François MEYLAN Marc MOUNIER Philippe POGET Mme Delphine PRESSEVOT MM. Yvan ROCHAT Philippe ROYER Ermanno SCHENA Jean-Marc THEVENAZ
Observateur du CA :	Mme	Fabienne FISCHER
Secrétaire :	M.	Denis TEUSCHER
Excusés :	M.	Pascal HOCHSTRASSER
	Mme	Catherine LANCE-PASQUIER

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 19 novembre 2012
 2. Approbation du rapport d'activité de la commission pour l'année 2012
 3. Communications du Président
 4. Dépenses sur le fonds environnement en 2012
 5. Bilan du plan d'actions environnementales 2012 et actions prévues en 2013
 6. Divers
-

Préambule

M. Deillon souhaite la bienvenue aux membres de la commission et fait part des excuses de M. Hochstrasser et Mme Lance-Pasquier absents à la séance du jour.

M. Deillon s'assure que chaque membre a bien reçu l'ordre du jour et demande s'il y a des commentaires. Comme tel n'est pas le cas, M. Deillon demande si les membres souhaitent aborder des sujets particuliers sous le point *Divers* de l'ordre du jour. M. Gerard répond qu'il souhaiterait discuter de deux sujets sous cette rubrique.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 19 novembre 2012

M. Deillon parcourt le procès-verbal de la 82^{ème} séance du 19 novembre 2012 et demande s'il y a des commentaires.

M. Gerard indique que les commentaires qu'il a fait parvenir à Genève Aéroport par email n'ont pas été pris en compte. Ceux-ci seront pris en compte dans la version finalisée. Au point 6 (Divers), il précise qu'en novembre le microphone avait déjà été installé chez M. Stalder.

Avec ces corrections, le procès-verbal de la séance du 19 novembre 2012 est approuvé.

2. Approbation du rapport d'activité de la commission pour l'année 2012

M. Deillon s'enquiert des éventuelles observations des membres relatives au projet de rapport.

Ad séance du 25 juin 2012

M. Gerard trouve que le passage concernant les mesures du système MIABA (synthèse PV du 25 juin 2012) ne reflète pas suffisamment son point de vue. Il estime que les critiques de GA concernant la restitution souvent incorrecte des trajectoires par le système EANS ne sont pas liées au sujet et souhaite que cette phrase soit supprimée. Cette phrase sera supprimée du rapport. Pour le surplus, M. Deillon explique que ce passage reflète les discussions tenues lors de la séance du 25 juin 2012, à une époque à laquelle M. Gerard n'était pas encore membre de la commission. Le rapport annuel ne peut pas inclure le contenu des courriels subséquents de M. Gerard. Étant donné le caractère très technique du sujet, la décision a été prise de poursuivre le dialogue au sein d'un cercle restreint d'experts. Une séance a eu lieu à ce sujet le

5 décembre 2012 et les discussions seront poursuivies en 2013. Mme Fischer exprime le souhait que la commission soit tenue au courant de l'avancement de ces travaux. Tel sera le cas.

Ad séance du 19 novembre 2012

M. Meylan demande qu'il soit précisé dans le chapitre sur la composition de la commission qu'il était jusqu'alors membre de la commission en tant qu'expert, ayant été nommé par le Conseil d'État comme représentant des communes riveraines françaises concernées à partir du 1^{er} octobre 2012.

Ad séance des sous-commissions

M. Gerard demande pourquoi les sous-commissions « suivi du SME » et « Trajectoires » ne se sont pas réunies en 2012 et quels sont les sujets qui y sont traités. M. Mounier explique que ces sous-commissions se réunissent selon les besoins. M. Teuscher rappelle que la sous-commission « Suivi du SME » s'est penchée en 2011 sur les indicateurs de performance environnementale. En matière de trajectoire, le suivi des travaux avait été assuré au sein d'un groupe de travail ad hoc (mixte Suisse – France) appelé « Groupe de travail sur l'aviation légère » (GTAL), qui a rendu un rapport en 2008 dans le cadre de la procédure « CRINEN II ».

M. Meylan observe qu'une réunion de la sous-commission « Trajectoires » pourrait se justifier cette année pour discuter des trajectoires « KONIL », ainsi que de l'approche segmentée au milieu du lac (« CRINEN III ») et des trajectoires VFR de l'aviation légère. L'approche segmentée est actuellement l'objet d'une procédure pendante devant le Tribunal administratif fédéral. S'agissant de la procédure KONIL, M. Deillon explique que l'examen de la question demande une participation de Skyguide et de la DGAC, la trajectoire considérée devant être intégrée aux routes aériennes supérieures. M. Meylan se soucie de savoir si les considérations des personnes survolées sont dûment prises en compte dans le cadre des travaux.

Conclusion

Avec les corrections résultant des observations ci-dessus, le rapport d'activité de la commission pour l'année 2012 est adopté.

3. Communications du Président

Évolution du trafic en 2012

En 2012, il y a eu au total 192'944 mouvements à l'aéroport de Genève, en augmentation de 2% par rapport à 2011. Cette augmentation concerne principalement les vols de ligne (+4.9%) et les charters (+3.2%). Les vols commerciaux hors ligne & charter (vols « taxi ») (-2.3%), les vols sanitaires (-6.8%), les vols d'État (-16.6%) et les vols d'entraînement (-7.5%) sont en baisse par rapport à 2011.

M. Boris Calame souhaite que les différentes catégories de mouvements soient rappelées à l'attention des nouveaux membres de la commission. M. Deillon explique que l'aviation de ligne comprend les vols commerciaux à l'horaire réguliers, les vols charters sont les vols à l'horaire irréguliers, organisés ponctuellement (notamment durant les saisons d'hiver et d'été), les vols commerciaux hors ligne & charter sont des vols commerciaux « à la demande » (vols « taxi »). Les vols sanitaires sont des vols souvent urgents, pour le transport de blessés ou le transfert d'organes. Les vols d'entraînement concernent l'école de pilotage.

M. Rochat demande quelle est la répartition des mouvements parmi ces catégories. Les vols de ligne représentent 71.2% du trafic, les vols « taxi » 13%, les vols d'entraînement 12.9%, les vols charter 2.1%, les vols sanitaires 0.6% et les vols d'État 0.2%.

M. Boris Calame souhaite que Genève Aéroport envoie les statistiques de trafic aux membres de la CCLNTA en même temps que la convocation aux séances.

Mouvements nocturnes en 2012

8'707 mouvements nocturnes ont eu lieu en 2012, ce qui représente une augmentation de 5.3% par rapport à 2011. La part des mouvements nocturnes est quant à elle restée stable à 4.5% du trafic total. Les mouvements nocturnes sont pour 85% des atterrissages et pour 15% des décollages. L'augmentation des mouvements nocturnes concerne essentiellement des atterrissages (+433 atterrissages contre + 2 décollages). M. Deillon commente ensuite la variation des mouvements pour chaque tranche horaire.

M. Philippe Calame souhaiterait connaître l'évolution des décollages et atterrissages selon les tranches horaires. L'évolution est la suivante : 22h-22h59 (+471 atterrissages, -59 décollages), 23h-23h59 (-19 atterrissages, +67 décollages), 0h-0h29 (-13 atterrissages, +5 décollages), 0h30-5h59 (-6 atterrissages, -11 décollages).

M. Philippe Calame demande comment s'explique l'augmentation des décollages dans la tranche 23h00-23h59 en 2012 par rapport à 2011 (+67 mouvements). M. Deillon répond qu'il s'agit vraisemblablement pour une part d'un report des mouvements qui avaient normalement lieu dans la tranche horaire précédente. M. Rochat estime qu'il serait intéressant d'analyser la tendance de cette tranche horaire durant les dernières années.

Genève Aéroport a octroyé 4 dérogations nocturnes en 2012, soit 2 en janvier, 1 en février et 1 en août. Ces dérogations ont été justifiées essentiellement par des conditions météorologiques défavorables et pour des raisons médicales.

Ponctualité des vols en 2012

La ponctualité des vols à l'aéroport de Genève en 2012 s'est améliorée grâce aux efforts de tous les acteurs du transport aérien. Genève Aéroport se classe parmi les meilleurs aéroports avec une seule piste. 82.7% (+2.3) des départs et 83.1% (+2.7) des arrivées étaient à l'heure en 2012.

M. Boris Calame demande quelles sont les raisons des retards au départ de Genève. Cette question a fait l'objet d'une présentation à la commission le 21 juin 2010. M. Deillon rappelle l'incidence des retards sur les autres aéroports avec lesquels il y a beaucoup de trafic, notamment les aéroports de Londres. Un avion au départ de Genève ne peut pas décoller s'il n'a pas de slot et donc l'assurance d'être autorisé à atterrir sur l'aéroport de destination. Ainsi, les aéroports scandinaves sont traditionnellement les meilleurs en matière de ponctualité au départ, car ils ont un grand nombre de vols domestiques et les aéroports ont suffisamment de marge pour accepter les différents vols, ce qui n'est pas le cas de tous les aéroports européens. M. Boris Calame remarque que les vols d'easyJet sont souvent plus ponctuels à l'arrivée qu'au départ. M. Thévenaz explique que les compagnies aériennes doivent être le plus juste possible au niveau timing et les vols sont planifiés avec une certaine marge (au niveau du temps de vol) afin de tenir les horaires dans toute la mesure du possible.

Évolution du trafic en 2013

M. Deillon présente les chiffres pour la période du 1^{er} janvier au 24 février 2013. Par rapport à la même période en 2012, il y a une progression de 5.4% des passagers et une diminution des mouvements de près de 1%. Le trafic hélicoptère est en augmentation de 22 mouvements et il y a une baisse de l'aviation d'affaires et de l'aviation non commerciale.

M. Boris Calame souhaite savoir quelle est la situation générale concernant le trafic d'hélicoptères et leur avenir sur la plateforme. M. Mounier informe que le trafic d'hélicoptères s'est stabilisé en raison de la conjoncture économique. Pour mémoire, un train de mesures a été mis en place afin de réduire les nuisances occasionnées par ce type de trafic. En outre, une nouvelle carte d'approche va être publiée prochainement dans l'AIP. Les trajectoires ne sont pas modifiées, mais les hauteurs de survol ont été surélevées et la vitesse dans le secteur d'entrée de la région des Trois Chênes a été limitée à 100 nœuds. Pour le surplus 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. L'application de la nouvelle procédure au 30 octobre de cette année aura un impact sur le trafic hélicoptères. Le bien-fondé de la décision de l'OFAC fait l'objet d'une procédure contentieuse actuellement pendante devant le Tribunal administratif fédéral.

M. Boris Calame demande comment Genève Aéroport vérifie l'application des mesures par les hélicoptères, sachant que dans la règle, pour des raisons de sécurité, l'ATC demande aux pilotes qu'ils déclenchent leur transpondeur. M. Firmenich explique qu'effectivement les contrôleurs aériens demandent aux avions VFR d'éteindre leur transpondeur, car ce système est susceptible de provoquer une alarme sur les avions de ligne (alerte TCAS). M. Thévenaz confirme l'importance du problème. M. Mounier explique lorsque des déviations de trajectoire sont enregistrées, Genève Aéroport interpelle la compagnie et, le cas échéant (notamment en cas de récidive), communique l'information à l'OFAC, qui initie une instruction.

Mouvements nocturnes en 2013

À fin janvier l'augmentation des mouvements nocturnes est de +6.9% et de +7.1% au 24 février. À fin janvier, il y a une diminution de 15 mouvements entre 22h et 23h, une augmentation de 46 mouvements entre 23h et minuit (+12 décollages), une augmentation de 4 mouvements entre minuit et minuit et demi et une augmentation de 9 mouvements entre minuit et demi et 6h (+6 décollages).

Durant la nuit du samedi 19 au dimanche 20 janvier, Genève Aéroport a accordé 5 dérogations pour des décollages entre 00h39 et 00h53 et une dérogation pour un décollage à 1h47 afin de permettre à plus de 650 passagers de quitter Genève. Deux dérogations ont également été accordées pour des atterrissages à 01h08 et à 01h32 afin de rapatrier deux appareils à Genève. M. Deillon explique que suite aux importantes chutes de neige survenues tout au long de la journée du 19 janvier, le trafic a été interrompu le matin et l'aéroport a été fermé au trafic aérien de 17 heures à 20 heures engendrant l'annulation de 61 vols et la diversion sur d'autres aéroports de 34 vols.

Durant la nuit du 11 au 12 février, une dérogation a été accordée pour le décollage d'un avion easyJet à 00h58 en raison de problèmes techniques, liés à des circonstances météorologiques.

M. Philippe Calame observe qu'un Cessna a décollé de Genève le 29 janvier vers 5h00 (5h14) et demande si l'avion est reparti à vide. M. Firmenich est au courant de cet événement et

informe les membres de la commission qu'il s'agissait d'un vol de transport d'organes en direction de Bruxelles.

Mme Fischer demande si l'aéroport a des statistiques sur le nombre de jours par année où des dérogations sont accordées. M. Deillon répond que toutes les dérogations sont documentées et qu'elles sont concentrées sur un nombre restreint de nuits.

M. Gerard s'inquiète de l'augmentation des vols nocturnes en ce début d'année et suppose que c'est une conséquence du fait que l'aéroport arrive à saturation durant la journée. M. Deillon explique que tel n'est pas forcément le cas. En ce début d'année, les opérations hivernales ont occasionné plusieurs retards et le trafic a dû en outre être interrompu pour déverglacer la piste et le tarmac. Les aéroports ayant deux pistes évitent de telles interruptions du trafic en accueillant le trafic sur une piste lorsque l'autre est en cours de déblayage. M. Gerard mentionne qu'il y a eu récemment un reportage intéressant sur la RSR concernant la gestion des opérations « neige » à l'aéroport de Genève.

Vols de calibration

M. Deillon annonce que l'OFAC a accordé une autorisation pour faire des vols de calibration qui auront en partie lieu la nuit au mois d'avril. M. Boris Calame demande si cette opération va faire l'objet d'une communication auprès des riverains. M. Deillon répond que cela fera l'objet d'un communiqué de presse, comme par le passé.

PSIA

M. Deillon annonce que le 14 mars prochain aura lieu la séance de lancement du processus de coordination du PSIA pour l'aéroport de Genève, qui réunira des représentants de l'OFAC, du canton et de Genève Aéroport. M. Rochat demande en quoi consiste cette démarche. M. Mounier explique que PSIA signifie Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéroportuaire et qu'il s'agit d'un outil d'aménagement du territoire (planification directrice). Le PSIA définit le cadre dans lequel interviendra le développement de l'aéroport de Genève. M. Beffa demande dans quels délais le PSIA sera réalisé. M. Deillon répond que la durée prévue est de 4 à 6 ans. M. Gerard regrette la suspension de la procédure « CRINEN I » jusqu'à l'adoption de la fiche PSIA.

4. Dépenses sur le fonds environnement en 2012

Les dépenses du fonds environnement en 2012 (comptes 2012) font apparaître globalement une concordance avec les sommes budgétisées. M. Mounier explique les principales différences et souligne le bon pilotage des dépenses relatives à la mise en œuvre du programme d'insonorisation, qui représente une part importante du budget. Le principal écart concerne le projet d'amortisseur de bruit. CHF 3 millions avaient été prévus en 2012 dans la perspective de l'attribution possible du projet en entreprise générale, avec paiement d'un acompte sur la valeur totale du projet. Finalement, il a été jugé préférable de procéder en deux temps et de faire appel à un consortium pour les phases de projet et d'approbation des plans dans un premier temps. A ce stade, la procédure d'approbation des plans suit son cours devant l'OFAC.

M. Philippe Calame demande comment se fait-il que CHF 800'000.- ont été dépensés pour l'insonorisation des logements dans le périmètre VA en 2012 alors que CHF 100'000.- étaient prévus au budget. M. Mounier explique que l'aboutissement du chantier, prévu fin 2011, est

intervenir début 2012. Par conséquent, ce n'est qu'à ce moment que les factures relatives à la fin du chantier ont pu être payées.

M. Boris Calame remarque qu'à la fin de l'exercice 2013, le solde prévisionnel du fonds environnement sera d'environ CHF 3 millions de francs et se demande comment Genève Aéroport va continuer à financer les différents projets environnementaux à l'avenir. M. Mounier se réfère à la présentation et la discussion intervenue relative aux prévisions de recettes et de dépenses du fonds environnement à l'horizon 2020 lors de la séance de la commission le 25 juin 2012. Le plan financier présenté prévoit un équilibre des recettes et des dépenses à moyen terme, conformément à la vocation du fonds. Une procédure de consultation visant à une augmentation des redevances aéronautiques, en particulier la redevance bruit (mise à jour des classes bruit) sera lancée prochainement, conformément à la nouvelle ordonnance sur les redevances aéroportuaires. Des recettes accrues de l'ordre de CHF 4,8 millions sont prévues dès 2014 pour le fonds environnement. Les dépenses prévues au regard des recettes sont maîtrisées. Elles prévoient une dépense de CHF 7 millions pour la poursuite du programme d'insonorisation en Suisse et l'achèvement de la mise en œuvre du dispositif d'aide à l'insonorisation en France voisine les deux prochaines années. Environ 1 million de francs par année reste prévu pour le financement de projets dans les autres domaines environnementaux. Enfin, comme déjà expliqué, le fonds environnement ne sera pas mis à contribution pour le financement de nouveaux panneaux solaires, ainsi que celui de la construction des ouvrages prévus dans le cadre du PGEE, qui seront financés comme les autres projets d'investissement de l'Établissement.

Mme Fischer remarque que le solde en fin d'exercice 2012 ne correspond pas au solde en début d'exercice en 2013. Sur le tableau présenté, le solde en début d'exercice en 2013 a été calculé par rapport aux prévisions de dépenses en 2012 et non par rapport aux dépenses réelles. Cela étant, la remarque de Mme Fischer sera relayée à la direction financière, qui examinera s'il est possible de corriger le solde à la fin de l'exercice.

M. Gerard observe que les courbes d'exposition au bruit de l'année 2011 ont été calculées en 2012 et demande pourquoi elles ne sont pas publiées sur le site internet de Genève Aéroport. M. Royer observe que le cadastre du bruit du trafic aérien fondé sur le trafic 2000 est disponible sur le SITG. M. Beffa précise que dans la mesure où le cadastre du bruit est utilisé pour l'aménagement du territoire, il ne peut être modifié chaque année. M. Royer observe que – toutes choses n'étant pas égales par ailleurs – tel est également le cas du cadastre du bruit routier, lequel est adapté de cas en cas lors de modification significative de la situation selon les façades concernées. M. Mounier relève que des adaptations des courbes de bruit du trafic aérien ne sont pas envisageables de la même manière que pour le bruit routier. Cela étant, une évolution durable de la situation peut nécessiter de reconsidérer le cadastre existant. Cette réflexion est pleinement intégrée dans le cadre de travaux en vue de la constitution de la fiche PSIA pour l'aéroport de Genève. Dans l'intervalle, M. Philippe Calame suggère que la commission soit informée chaque année de l'évolution de la situation, par exemple par une communication du nombre d'habitants se trouvant dans le périmètre des courbes d'exposition au bruit.

5. Bilan du plan d'actions environnementales 2012 et actions prévues en 2013

M. Teuscher présente les principales réalisations environnementales de l'aéroport en 2012, certains indicateurs de performance, ainsi que les objectifs fixés pour 2013. M. Boris Calame demande comment Genève Aéroport prévoit de diffuser les vidéos thématiques sur les impacts environnementaux de l'aéroport et les mesures prises. M. Teuscher répond que ces vidéos sont pour l'instant diffusées en interne à l'aéroport. S'agissant de leur diffusion auprès des riverains, une utilisation lors des visites est tout à fait envisageable. Une diffusion sur le site internet de Genève Aéroport n'a pas été considérée à ce jour, mais reste possible. M. Boris Calame suggère que ces vidéos soient disponibles à l'espace environnement.

M. Boris Calame demande comment sont déterminés les véhicules qui seront équipés (post-équipement) avec des filtres à particules. M. Teuscher rappelle que les véhicules considérés ne sont pas tous propriété de Genève Aéroport. Pour l'Établissement et certaines sociétés partenaires, une liste des priorités a été établie en fonction de la contribution des véhicules à la pollution de l'air (notamment âge et kilométrage annuel des véhicules), afin de rendre la mesure (post-équipement avec FAP) la plus efficace possible en termes de réduction des émissions sur la plate-forme. M. Royer rappelle que l'aéroport se situe dans une zone où les immissions d'oxydes d'azote sont excessives et regrette que la totalité du budget prévu pour les véhicules en 2012 n'ait pas été dépensé. M. Deillon rappelle que la politique de Genève Aéroport en matière de véhicule est premièrement d'œuvrer à l'éliminer progressivement (« phase out ») les véhicules et engins les plus âgés (en fixant des échéances adaptées), d'adopter des mesures cadres qui favorisent l'achat par l'Établissement, mais aussi les sociétés partenaires, de véhicules et engins à faibles émissions, et de favoriser l'équipement des véhicules restant de filtres à particules. Certains véhicules aéroportuaires coûtent près un demi-million de francs, ce qui représente un investissement conséquent pour le propriétaire de la flotte concernée. Du point de vue financier, mais également du point de vue de la concurrence, il serait délicat pour Genève Aéroport de financer l'achat de nouveaux véhicules par d'autres entités de la plate-forme. Toutes ces mesures visent à limiter les émissions sur la plate-forme, au profit de la situation évoquée par M. Royer. Globalement, le plan de mesures pour les véhicules mis en place est très ambitieux en comparaison avec les mesures prises sur d'autres plates-formes, d'une part, et localement par les autres acteurs qui contribuent à la pollution dans la zone. Sur cette question intéressante et complexe, le souhait est exprimé au sein des membres de la commission qu'un point soit prévu à l'ordre du jour d'une prochaine séance.

Mme Fischer demande dans quelle mesure les objectifs pour chaque domaine sont chiffrés. M. Teuscher explique que des indicateurs de performance ont été développés et un échange est intervenu au sein d'une sous-commission. Ceux-ci apparaissent pour partie dans la présentation (trafic induit, gestion des déchets et de l'énergie).

M. Meylan demande s'il est possible de modéliser la pollution de l'air au sol. M. Royer explique que c'est une tâche compliquée, mais qu'il existe des modèles.

6. Divers

Survol de Versoix

M. Genequand fait état d'une multiplication des survols de Versoix par des avions au décollage par piste 05, qui changent de cap en direction du Jura peu après l'envol. Il souhaiterait avoir des éléments d'explication. M. Deillon en prend note. Des explications seront communiquées avec le concours des services de la navigation aérienne.

Bulletin spécialistes

M. Gerard demande pourquoi le bulletin spécialiste (relevé mensuels MIABA) n'a pas été envoyé aux membres de la commission durant le deuxième semestre 2012.

Le service de lutte contre le bruit a interrompu la communication du bulletin spécialiste depuis le mois de juin 2012 suite aux circonstances qui ont entouré sa publication sous une forme nouvelle au début de l'année, notamment avec l'indication du nombre d'évènements du trafic aérien pour chacun des tranches horaires.

M. Boris Calame souhaiterait que les raisons pour lesquelles la communication du bulletin spécialiste a été interrompue durant le deuxième semestre 2012 soient précisées dans le rapport annuel de l'année écoulée.

Compétence de la commission

M. Gerard constate que les discussions portent sur une variété de sujets dans les différents domaines environnementaux. Il demande que les travaux de la commission portent sur les questions de lutte contre le bruit, en se référant au texte de l'article 24 de la loi sur l'Aéroport International de Genève. Dans cette perspective, il s'étonne que sur le site internet de l'Établissement, la commission porte le nom de « commission de l'environnement ».

L'article 24 LAIG prévoit que « *la commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes questions concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant l'aéroport international de Genève ou survolant le canton, conformément à l'article 93 de l'ordonnance fédérale sur la navigation aérienne, du 14 novembre 1973 (ONA)* ». Aujourd'hui, la législation a changé et l'existence de la commission n'est plus fondée sur le droit fédéral – en particulier l'ONA – mais exclusivement sur le droit cantonal. L'article 23 de la LAIG prévoit que la commission donne son avis notamment sur « *le bilan écologique de l'aéroport* ». Sur le site internet, la commission porte le nom de « *commission de l'environnement* » afin que cet intitulé reste clair et compréhensible pour le grand public, sans être trop long.

Questions supplémentaires

M. Boris Calame indique qu'en raison de l'heure avancée, il soumettra un certain nombre de questions par courrier électronique à la suite de la séance.

* * *

La séance est levée à 19h45.

Prochaines séances de la commission

lundi 10 juin 2013 à 17h

lundi 23 septembre 2013 à 17h

lundi 25 novembre 2013 à 17h

Une visite du site aéroportuaire est prévue le 10 juin 2013 à 16h (horaire à confirmer). Les membres de la commission intéressés par cette visite sont priés de s'annoncer auprès du secrétaire.

Denis TEUSCHER

Secrétaire

[signé le x avril 2013]