

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

**Procès-verbal de la 114^{ème} séance du lundi 1^{er} mars 2021
Visioconférence de 17h à 19h**

Présents : Robert BEFFA, Président
Alexandre BÖHLER
Mathias BUSCHBECK
Denis CHIARADONNA
Eric CORNUZ
Nicolas FOURNIER, représentant le DI
Pascal HOCHSTRASSER
Vincent MOTTET
Marc MOUNIER
Daniel RAPHOZ
Alain ROSSET
Philippe ROYER
André SCHNEIDER
Javier François SERRES CHATELAIN
Bernard TASCHINI
Jean-Marc THEVENAZ
Matti TIIRAKARI
Vassilis VENIZELOS

Observateur du CA : Jacques JEANNERAT

Participent également : François DURET
Gael POGET
Ignacio AGUÍ CALLEJAS

Secrétariat : Irimi NASTOU NOUASSRIA

Excusé : Cédric LAMBERT

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 septembre 2020
2. Approbation du rapport d'activité 2020
3. Comptes 2020 du fonds environnement (pour préavis)
4. Présentation du rapport d'étude KONIL
5. Divers

Préambule

Le Président souhaite la bienvenue à tous les membres. Il présente M. Ignacio Agüi Callejas de la société TO70, qui interviendra au point 4 de l'ordre du jour s'agissant du rapport d'étude KONIL.

Il procède à l'exhortation d'usage des nouveaux commissaires, en les personnes de :

- M. Vincent Mottet, Maire d'Avully, en remplacement de M. Comte
- M. Eric Cornuz, Conseiller administratif de Meyrin, en remplacement M. Tschudi
- M. Mathias Buschbeck, Conseiller administratif de Vernier, en remplacement de M. Rochat
- M. Javier François Serres Chatelain, représentant les compagnies aériennes utilisant l'aéroport, en remplacement de M. Fiechter

M. Beffa rappelle que les membres de la commission sont soumis au secret de fonction. Il rappelle également l'obligation pour les membres de la CCLNTA de se récuser en cas de conflit d'intérêts.

Il excuse M. Lambert siégeant au Comité de l'ACG au même moment que la séance de la CCLNTA.

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 14 septembre 2020

M. Beffa soumet le PV de la séance du 14 septembre 2020 pour approbation. M. Rosset demande si les chiffres de la population impactées ont été revus par le canton (page 7 du PV). M. Mounier répond que cela est en cours avec le canton et Genève Aéroport.

En page 9 du PV, M. Rosset souhaite connaître l'avancement du dossier soumis « bruit admissible ». M. Mounier répond que ce sujet sera évoqué dans les divers (point 5 de l'ordre du jour).

Le procès-verbal du 14 septembre 2020 est approuvé sans autre remarque et le Président remercie tous les membres pour leur relecture attentive.

2. Approbation du rapport d'activité 2020

M. Rosset observe que le sous-groupe SIMBA ne s'est pas réuni durant l'année 2020. M. Mounier précise que ce groupe de travail ad hoc avait été formé pour accompagner le renouvellement du système MIABA, réalisé à ce jour. M. Beffa propose de mettre à l'ordre du jour de la prochaine séance la formation de ce groupe de travail. Il invite les nouveaux membres intéressés à en faire partie à se manifester.

Le projet de rapport d'activité pour l'année 2020 de la CCLNTA est approuvé sans autre remarque.

Le rapport sera soumis pour adoption au conseil d'administration, puis communiqué pour information au Conseil d'État.

3. Comptes 2020 du fonds environnement (pour préavis)

Présentation

M. Mounier présente les comptes 2020 du fonds environnement. Il rappelle que le budget 2020 a été révisé pour cause COVID-19, ramenant les dépenses au budget à la baisse, à savoir à 3'572'278 CHF au lieu de 5'860'418 CHF prévus avant la crise.

Recettes

Les recettes des redevances environnementales sont en recul de près de moitié (4'224'387 CHF au lieu de 8'006'578 CHF prévus). Cela reflète le manque à gagner considérable dû à la crise sanitaire COVID-19.

Dépenses - poste insonorisation

M. Mounier informe les membres que pour le poste insonorisation une somme de 1'059'084 CHF a été dépensée sur les 3'680'000 CHF qui étaient prévus à l'origine (budget COVID-19 1'650'000 CHF), cela dû notamment aux impondérables, l'année 2020 étant très perturbée par la crise COVID-19. Cette ambition est reportée sur l'année 2021.

M. Mounier donne des détails quant aux différentes zones concernées par le programme d'insonorisation. Il informe les membres que les frais d'expertise des acousticiens, qui sont actuellement intégrés dans les frais d'administratifs, seront affectés à l'avenir dans chaque zone avec une clé comptable afin de pouvoir les identifier.

S'agissant de la zone 1, seule une somme de 65'611 CHF a été dépensée sur un montant de 250'000 CHF prévu dans le budget 2020 révisé COVID-19. M. Mounier explique que 6 dossiers ont été traités dans cette zone, les autres dossiers n'ont pu être bouclés, en raison entre autres de retenues de garanties non libérées au cours de l'année car des travaux étaient à refaire.

Concernant la zone 2, une somme de 301'290 CHF a été dépensée sur le montant de 400'000 CHF prévu dans le budget COVID-19. M. Mounier indique que 9 dossiers ont été bouclés. Les autres dossiers n'ont pu être régularisés du fait de propriétaires indécis ou de lenteur dans des démarches administratives, s'agissant en particulier des bâtiments protégés. Concernant la zone 3, une somme de 275'225 CHF a été dépensée, en ligne dans cette zone au budget initial (avant COVID-19) de 300'000 CHF. Quant à la zone 4, seuls des frais administratifs liés aux expertises ont été dépensés pour l'instant à hauteur de 8'000 CHF. Pour ce qui est de la zone 0, une somme de 266'000 CHF a été dépensée soit pour une dizaine de dossiers. Il reste dans cette zone une cinquantaine de dossiers à traiter. En raison de la crise sanitaire, les propriétaires qui sont pour une proportion significative des personnes âgées, sont réticents à des visites sur place, nécessaires pour réaliser les expertises.

Aucune remarque n'est formulée par les membres.

Lutte contre le bruit

Concernant les dépenses liées à la lutte contre le bruit (compte 380819), M. Mounier indique qu'une somme de 164'680 CHF a été dépensée dans les domaines suivants :

- Calcul des courbes de bruit, inclus la participation de GA, à l'instar de l'Aéroport de Zurich, au coût d'un projet (SonAIR) consistant à développer un logiciel remplaçant le logiciel existant FLULA2, l'EMPA ayant sollicité les aéroports pour le financement de ce projet.
- Mesurage du bruit (MIABA), M. Mounier précise que ce sont les dépenses ordinaires pour le coût des licences et autres frais des deux fournisseurs des sociétés Casper pour le logiciel et Cirrus pour les micros, ainsi que le coût des frais de location des espaces pour l'installation desdits micros.
- Projets bruit, avec notamment les frais de mise en place d'outil d'analyse de l'évolution du bruit, ainsi que l'accompagnement pour l'établissement de la stratégie bruit.

Qualité de l'air

Concernant les dépenses liées à la qualité de l'air (compte 380820), M. Mounier indique qu'une somme de 105'506 CHF a été dépensée dans les domaines suivants :

- Frais de fonctionnement de la station EOLE (poste de mesure de la qualité de l'air sur le site) et pour les capteurs passifs installés autour de l'aéroport)
- Frais d'intervention pour la fixation de tuiles sur une villa à Bellevue
- Laissez-passer véhicules et engins des sociétés partenaires sur la plateforme (une seule demande cette année d'une société partenaire à hauteur de 10'000 CHF)
- Compensation des émissions CO₂, (certificats achetés par GA pour compenser les émissions du périmètre 1 et 2 des activités aéroportuaires, y compris la fourniture en énergie). Deux projets ont été retenus par GA pour cette compensation : un projet de four à bois au Kenya et un projet en Turquie d'électricité géothermique. Globalement GA compense ainsi 8'000 tonnes.

- Compensation CO₂ des passagers aériens : une aide était prévue pour la participation de GA (doubler la mise) à la compensation par les passagers aériens pour leurs trajets en utilisant un service de GA développé et intégré à l'offre e-services développée également par GA.

S'agissant du poste participation du fonds environnement au surcoût de l'achat de véhicules et engins électriques de Genève Aéroport (projet comptable 990531), M. Mounier indique qu'il n'a pas été dépensé d'argent à ce titre cette année, le renouvellement de la flotte ayant été affecté de manière générale par la crise COVID-19.

Dépenses de fonctionnement service fonds environnement

Le montant est moindre cette année car les mandats de tiers ne sont plus affectés à ce fonds. M. Mounier rappelle qu'un montant de 100'000 CHF a été prévu au budget 2021, qui représente une enveloppe dans le cadre de laquelle s'inscriront les dépenses effectives une fois appliquées les clés de répartition pour les comptes en fin d'année.

Charges de personnel

Sont concernés les membres du service environnement chargés de projets liés à la gestion du bruit, de qualité de l'air et de la protection du climat, dont la charge est affectée au fonds environnement au prorata de leur activité dans ces domaines.

M. Mounier conclut sa présentation des comptes en relevant que les dépenses liées à la crise COVID-19 correspondent aux recettes moindres cette année, le solde du fonds environnement en fin d'exercice reste dans le même ordre de grandeur qu'à la fin de l'exercice précédent et s'élève à 20'835'076 CHF.

Discussion

M. Rosset demande si le réseau mesurage de la qualité de l'air est indépendant de celui du canton. M. Mounier indique que le réseau de capteurs passifs de GA est distinct de celui du canton, mais que le résultat des mesures est vérifié et consolidé avec le canton.

M. Rosset demande, pour la bonne compréhension des nouveaux membres, de rappeler ce que représentent les mandats tiers qui ne sont plus imputés au fonds environnement ? M. Mounier répond qu'il s'agit essentiellement des honoraires d'avocat pour les procédures d'indemnisation des riverains pour expropriation, en se référant à la discussion intervenue au sein de la commission sur l'affectation du fonds environnement le 25 mai 2020.

Préavis

Les comptes 2020 du fonds environnement sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

4. Présentation du rapport de l'étude KONIL

M. Mounier rappelle que le projet consiste à étudier l'impact d'une fermeture de la route KONIL courte à partir de 22h00 ou 22h30. Dans le cadre de la coordination PSIA, il a été convenu que cette étude soit faite en concertation avec les instances transfrontalières. Le cabinet de conseil To70 Aviation a été mandaté afin d'évaluer l'impact des scénarios de redistribution du trafic en termes d'exposition au bruit, de survol des populations et de consommation de CO₂.

M. Mounier explique le déroulement du processus de concertation, qui consiste dans un premier temps de recueillir l'opinion des membres de la CCLNTA sur l'option à choisir et par la suite celle des membres du comité de concertation sur l'environnement (CCE).

M. Beffa ajoute à l'intention des nouveaux membres, que la route KONIL courte est une procédure par laquelle les avions au décollage par piste 22 effectuent un virage à droite après le décollage, au-dessus du Mandement et du Pays de Gex.

Présentation

M. Ignacio Agüi Callejas, consultant du cabinet conseil TO70, présente le résultat de l'étude menée par ledit cabinet sur l'impact de la fermeture de la route KONIL courte le soir, présentation qui sera jointe au présent PV. Différents scénarios sont exposés avec leurs conséquences en termes de bruit, de survol des populations et d'émissions de CO₂.

S'il y a fermeture à 22h30 de la KONIL courte, ce sont en moyenne 28 mouvements à l'année qui seraient redistribués, soit 100 % vers la KONIL longue (route de départ vers le nord), soit 100 % MOLUS (route de départ vers le sud), soit 50 % sur KONIL longue et 50 % sur MOLUS.

S'il y a fermeture à 22h, ce sont 61 mouvements en moyenne à l'année qui seront redistribués, soit 100 % vers le nord (KONIL longue), soit 100 % vers le sud (MOLUS), soit 50 % sur KONIL longue et 50 % sur MOLUS.

S'agissant des valeurs de bruit au regard des valeurs limites de l'OPB (moyenne cumulative du bruit, Leq), que cela soit pour une fermeture à 22h ou une fermeture à 22h30, les différences entre les 6 options sont minimes. L'impact sur le bruit est insignifiant et ne permet pas, en soi, de distinguer entre les différents scénarios.

Un autre indice a dès lors été considéré aux fins de l'étude, à savoir l'augmentation ou la réduction de la population impactée. L'analyse fait apparaître que globalement, le bénéfice est globalement moindre avec une fermeture dès 22h30, plutôt que dès 22h00.

S'agissant de la consommation de carburant et, par conséquent, des émissions de CO₂, par route, le consultant indique qu'elle augmente par rapport au scénario de base (usage KONIL courte après 22h). L'augmentation est moindre si les vols sont reportés sur la KONIL longue que sur MOLUS.

M. Ignacio Agüi Callejas présente pour finir un tableau de synthèse avec une évaluation de chaque scénario en application des critères d'analyse étudiés, pour discussion et préavis de la commission.

Le président remercie M. Ignacio Agüi Callejas pour sa présentation et ouvre la discussion.

Discussion

M. Tiirakari comprend que l'idée est de diminuer globalement l'impact de ces vols après 22h, mais il pense que cela va augmenter les dB côté Suisse. Il trouve difficile de comprendre ce que cela va donner pour la population genevoise, en particulier sur la rive droite ? M. Beffa reprend le SLIDE 9 qui fait apparaître que les différences en termes de population impactée, par zone en Suisse et en France. M. Duret fait remarquer qu'il y a deux zones concernées par la nouvelle répartition des vols, côté Jura et côté Mont-Blanc. Dans les deux zones il y a tant une partie française qu'une partie suisse. Des « zooms » ont été faits sur différentes communes plus pertinentes et cela tant du côté suisse que du côté français. Ces précisions complémentaires sont apportées dans des annexes qui seront jointes à la présentation.

M. Beffa demande où passe la route MOLUS. Entre l'Aéroport et le Salève ou derrière le Salève ? M. Hochstrasser, répond que c'est devant le Salève, à une hauteur supérieure à cette montagne. Le virage se fait à 7'000 pieds (2'130 m) minimums et le bruit perçu au sol est celui du bruit dans une maison d'habitation, de l'ordre de 50 dB.

M. Buschbeck demande à quoi correspond le nombre de survols total par année dans le dernier slide ? M. Ignacio Agüi Callejas précise que c'est l'addition des vols redistribués et les vols qui sont déjà là tant sur la route KONIL longue (soit 14) que sur la route MOLUS (soit 80). M. Hochstrasser explique que cela résulte du fait que la route KONIL courte ne peut pas être volée par tous les aéronefs, cela dépend de leur catégorie bruit, ce de par la volonté de Genève Aéroport (mesure en place).

M. Chiaradonna demande si selon le scénario de redistribution 100 % sur MOLUS, qui serait la route la plus bénéfique en terme de population impactée, le critère « impact sur la santé » serait-il également moindre ? M. Mounier indique que les mesures montrent que pour les polluants au sein de l'OPair, aux altitudes concernées, il n'y a pas de corrélation entre l'exposition des gens à la pollution au sol et le passage des avions en altitude. Les particules sont dispersées. Il n'y a pas de différence entre les scénarii. Monsieur Hochstrasser précise que le but de l'étude est de trouver des éléments qui permettent de discriminer en terme de population impactée (nombre de survols annuels) et de CO₂. S'il faut arbitrer entre ces deux critères pour décider du scénario, c'est vraisemblablement l'impact du nombre de survols qui doit être considéré, à son avis.

M. Raphoz observe que pour le pays de Gex, ce sont les survols durant la journée qui sont en question. Il plaide en faveur de la fermeture de la KONIL courte aussi la journée.

M. Beffa souligne qu'en terme de bruit, l'étude fait apparaître que les différences entre les scénarios sont insignifiantes. Cela résulte d'un petit nombre de vols considérés. Durant la journée entière, en terme de bruit, en application des indices de l'OPB, la différence resterait faible entre le scénario de base et des variantes de fermeture de la route KONIL. Le soir, la gêne liée aux survols individuellement considérés est plus sensible. C'est en quelques sortes le dernier avion qui gêne. Il estime par conséquent que fonder une décision sur le nombre de survols le soir fait ainsi du sens.

M. Rosset observe que l'avis des communes concernées est important. M. Beffa acquiesce précisant que c'est notamment le but de la discussion du jour que de recueillir l'avis des représentants des communes.

M. Mottet demande comment cette étude sera-t-elle soumise aux communes ? M. Mounier rappelle que la volonté de Genève Aéroport est de consulter les parties prenantes transfrontalières. Après consultation de la CCLNTA, le même exercice sera fait auprès du CCE, dans lequel sont représentées plusieurs communes. Ensuite, il conviendra de faire remonter cela aux instances dirigeantes de ces deux instances consultatives.

M. Mottet s'interroge sur un impact possible sur la Champagne. M. Ignacio Agüi Callejas précise que si les communes ne sont pas mentionnées dans le rapport, cela signifie qu'il n'y a pas d'impact pour elles. Néanmoins, M. Mottet demande une analyse détaillée par commune. M. Mounier répond que celle-ci sera jointe à la demande de détermination adressée à tous les membres.

M. Mottet demande des précisions quant à la possibilité de décaler légèrement la trajectoire KONIL courte ? M. Duret indique qu'à sa connaissance, il existe des pratiques sur d'autres aéroports, notamment CDG, où des trajectoires sont décalées la nuit. À Genève, du point de vue opérationnel et compte tenu du relief, décaler la trajectoire KONIL revient à faire voler les avions sur la trajectoire KONIL longue.

M. Beffa demande si la KONIL courte tourne avant le Jura et si la KONIL longue doit passer derrière la montagne. M. Hochstrasser répond que la KONIL courte passe devant le Jura. C'est pour cela que les avions tournent rapidement et qu'ils sont limités en vitesse pour permettre de faire le virage. S'ils continuent tout droit, ils doivent atteindre 7'000 pieds pour passer au-dessus du relief du Jura.

M. Buschbeck demande concernant la KONIL courte et la KONIL longue des explications s'agissant de la différence de vitesse à prendre pour le virage et quel est l'impact sur le bruit ? M. Hochstrasser explique que les trajectoires sont définies par des paramètres (radiale, taux de montées, etc.). De manière générale à Genève, les procédures au départ sont des procédures à moindre bruit protégeant les populations proches de l'aéroport. L'avion est requis de monter rapidement et de rentrer les résistances ensuite pour accélérer. Pour la KONIL courte, l'avion doit garder une vitesse maximum de 190 nœuds et respecter un angle de virage suffisant pour se tenir à distance du relief. L'impact bruit est reflété dans les courbes de bruit, qui prennent en compte les trajectoires réellement volées.

M. Mottet demande ce qu'il est entendu par « situation actuelle » et si d'autres paramètres peuvent avoir une influence dans les prochaines années en terme d'augmentation de pourcentage de vols. M. Hochstrasser répond que selon les prévisions de trafic au niveau de l'Europe, sachant que cette analyse a été faite sur le trafic de 2019, le trafic connu de 2019 ne reprendra pas avant l'année 2025.

Globalement, M. Mounier observe qu'une fermeture de la KONIL courte à 22h est globalement plus bénéfique en terme de population impactée par les survols qu'une fermeture à 22h30. L'option de répartir 100% des vols concernés après 22h sur la KONIL longue à 100 % permettrait in fine d'avoir de part et d'autres nord et sud le même nombre de vols à l'année. Quant à l'option 100 % MOLUS, si l'on considère les chiffres résultants de l'étude, elle diminue légèrement la population globalement impactée par rapport à la situation actuelle.

M. Rosset est d'accord que l'impact sur la population est un critère important.

M. Chiaradonna est de l'avis de M. Rosset quant à l'importance du critère la population impactée. Par ailleurs, il observe que l'option 100 % KONIL longue passe sur le Jura, là où la forêt est dense. Il demande si l'impact sur l'avifaune a été étudié ? M. Mounier indique que cet impact n'a pas été étudié. M. Hochstrasser précise néanmoins que dans les deux cas de figure (KONIL longue et MOLUS), les avions sont déjà bien hauts (7'000 pieds à atteindre avant de débiter le virage à droite ou à gauche).

M. Beffa observe que stopper la KONIL courte à 22h, c'est finalement avancer l'heure du survol du dernier avion pour les populations concernées par la route KONIL courte.

M. Hochstrasser indique que l'on cherche à impacter le moins de population, il favorise celui qui a ce meilleur bénéfice, soit 100 % MOLUS. Il ajoute qu'au niveau opérationnel, cela correspond déjà à ce qui se fait aujourd'hui pour les avions qui ne peuvent pas emprunter la KONIL courte. Pour les opérations de Skyguide, c'est le plus simple.

Préavis de la commission

Le Président constate qu'un consensus se dégage pour la fermeture KONIL courte à 22h plutôt qu'à 22h30.

Pour le surplus, le Président entend donner aux membres de la commission un temps de réflexion pour se prononcer sur les trois scénarios de redistribution des vols après 22h. Il suggère que ceux-ci disposent d'un délai pour se prononcer par voie de circulation. En conséquence, un délai est fixé au 19 mars 2021.

M. Duret demande comment seront conciliées les prises de position de la CCLNTA et du CCE. M. Schneider propose d'attendre le préavis des membres de la CCLNTA. Ensuite de quoi, la

détermination de la CCLNTA pourra servir de base pour recueillir l'avis du CCE. Le dossier sera ensuite transmis aux instances décisionnaires.

5. Point de situation sur divers sujets

Trafic 2020

M. Mounier communique les résultats du trafic passagers qui est en baisse de -68,7 % (trafic de ligne : -69%), tout comme les mouvements qui eux sont en baisse de -53,6 % (trafic de ligne : -36,5%).

M. Beffa observe qu'en voyant la divergence entre le nombre des passagers qui chute à 2/3 et les mouvements qui ne baissent que de moitié, cela signifie que le taux de remplissage baisse, et témoigne des efforts nécessaires en temps normal pour remplir les avions. M. Schneider indique que le trafic est maintenu pour part par les compagnies de réseaux, qui maintiennent des vols peu remplis pour alimenter leur hub. Les vols à destination des pays du Golf sont bien remplis. Les autres vols sont des vols point à point qui sont ajustés en fonction du remplissage des avions. M. Schneider rappelle qu'un taux de remplissage au-dessus de 90 % avait été atteint. Atteindre ce même niveau sera long compte tenu des circonstances, mais cela reste une volonté de bien remplir les avions au départ de Genève.

Résultats financiers de Genève Aéroport en 2020

Les recettes s'élèvent à 191 millions contre un budget initial de 498 millions de francs. Au regard de cette situation, des mesures d'économies ont été prises par Genève Aéroport tant sur le fonctionnement que sur les investissements, afin de limiter la perte. Cela étant, Genève Aéroport a terminé l'année 2020 avec une perte très conséquente de -129.5 millions, étant rappelé qu'en 2019 l'exercice avait permis de dégager un bénéfice de 84.1 millions de francs. M. Mounier souligne les efforts très conséquents que cela a représenté et représente encore, afin de mettre en œuvre les mesures d'économies, ainsi que gérer les aspects opérationnels qui demeurent de contribuer aux efforts de tout le monde sur le plan sanitaire.

Avancement du dossier d'approbation de plan et de modification du règlement d'exploitation

M. Mounier informe les membres de la commission que dans le dossier soumis à l'OFAC en septembre 2019, suite aux oppositions et prises de position formulées dans les délais impartis, Genève Aéroport est amené à soumettre sa détermination à l'autorité de décision. Cette détermination sera envoyée très prochainement, permettant ainsi à la procédure de se poursuivre. La suite de la procédure sera déterminée par l'OFAC.

M. Rosset demande si les courbes de bruit soumises dans le cadre du projet (horizon 2022) sont d'ores et déjà déterminantes pour l'aménagement du territoire et de projets de construction des habitations ? M. Royer répond que le canton fait une double analyse, à la fois avec les courbes du cadastre 2009 (courbes de bruit de l'année 2000) et sur les courbes de bruit soumises dans le

projet (projet de nouveau bruit admissible) et mises à l'enquête publique en septembre 2019.

Turbulences de sillage

M. Mounier indique que l'étude de la zone à risque par rapport aux dommages occasionnés par les turbulences de sillage des avions en approche est en cours de finalisation. Un avis de droit a également été sollicité pour déterminer les responsabilités en la matière. Cette question sera prévue à l'ordre du jour d'une prochaine séance. Le cas particulier du soulèvement de tuiles à Bellevue sera abordé dans un cadre plus global à cette occasion.

M. Taschini fait part de son désaccord à la réponse apportée par Genève aéroport au propriétaire concerné dans ce cas particulier. M. Schneider rappelle que Genève Aéroport est intervenu à bien plaisir en prenant en charge la fixation des tuiles sur le toit. M. Rosset dit qu'il est aussi en contact avec le propriétaire de la villa concernée et espère qu'une solution concertée puisse être trouvée.

Récolte de miel

M. Mounier informe les membres de la commission qu'au printemps et en été de l'année 2020, la récolte de miel a été fructueuse. En conséquence, tous les employés de l'aéroport se sont vu offrir un pot de miel comme geste symbolique pour mettre du baume au cœur de chacun en cette période difficile pour tous.

Vol Ethiopian

M. Rosset fait part de son regret que le vol Ethiopian, qui arrive tôt le matin, reparte le soir à 22h45, occasionnant une gêne pour la population survolée.

Composition de la commission et des sous-commissions

M. BUSCHBECK demande l'obtention de documents de référence s'agissant de la composition de la commission et des sous-commissions de la CCLNTA. M. Mounier invite les nouveaux participants à se référer au lien suivant, lien sous lequel se trouve l'information sur la composition de la commission⁽¹⁾. Pour le surplus, il conviendra effectivement de donner aux nouveaux membres l'opportunité de rejoindre l'une ou/et l'autre des sous-commissions.

La séance se termine à 19h00.

Prochaines séances

31 mai 2021

13 septembre 2021

29 novembre 2021

Le secrétariat de la commission

⁽¹⁾ <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Developpement-durable/Dialogue>