

**Procès-verbal de la séance du 21 mars 2007 avec la direction de l'AIG**

Lieu : AIG, aérogare passagers, salle de conférence I

**Présents :**

MM.	R. DEILLON	AIG, Directeur général
	M. MOUNIER	AIG, Environnement et affaires juridiques
Mmes	D. NECKER	Commune de Satigny
MM.	G. ZUFFEREY	Commune de Vernier, Président
	M. WEIL	Urbaplan, secrétariat technique

**Excusées**

Mme	U. VIDAL	Commune de Nernier
	J. TRUCHET	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Présidente

---

**Ordre du jour**

1. Approbation du PV de la séance du 11 octobre 2006
2. Etudes demandées par la CRINEN
3. Expertise sur la compatibilité entre aviation légère et aviation lourde
4. Plan directeur
5. Assemblée générale
6. Divers
7. Prochaine séance

**1. Approbation du PV de la séance du 11 octobre 2006**

Le PV est approuvé.

**2. Etudes demandées par la CRINEN**

M. MOUNIER rappelle que plusieurs études doivent être effectuées aux termes de la décision de la CRINEN<sup>1</sup>, dont trois dans un délai de 1 an. Ces études doivent être soumises à l'OFAC pour décision.

*1. Couvre-feu étendu ou plafonnement des mouvements nocturnes*

Les deux premières portent sur les conséquences d'un couvre-feu à partir de 22h00 ou de 23h00, respectivement jusqu'à 07h00 le matin, voire 08h00 les samedis, dimanches et jours fériés. L'AIG doit également étudier l'impact d'un plafonnement des mouvements dès 22h00 ou 23h00. L'analyse doit évaluer d'un côté les coûts pour l'AIG, les compagnies aériennes et pour l'économie et d'un autre côté les bénéfices pour les riverains.

Un mandataire a été désigné et l'EMPA a été chargée du calcul des courbes Leq et HSD (indice représentatif en particulier des effets du bruit la nuit). Des interviews ont été effectuées auprès de la CCLNTA, des compagnies aériennes et des milieux économiques. Le rapport est en cours de rédaction et doit être rendu à mi-mai à l'OFAC.

---

<sup>1</sup> [www.reko-inum.admin.ch](http://www.reko-inum.admin.ch), référence Z-2001-79

M. DEILLON précise qu'il s'agit d'une étude scientifique et non subjective. Il consultera l'OFAC pour décider à qui et quand le rapport pourra être transmis. La décision de l'OFAC sur la suite donnée à ces études sera communiquée. Il n'est pas prévu de publication dans GVAEnvironnement.

M. WEIL demande si les impacts en termes de santé publique ont été évalués et chiffrés. En effet, si d'un côté de la balance on met des coûts pour l'économie et de l'autre côté de la balance on met un nombre de personnes gênées par le bruit, M. WEIL estime qu'on sait d'avance de quel côté va pencher la décision. Or la gêne due aux nuisances sonores a aussi des coûts en termes de santé. Les termes de la comparaison ne lui paraîtraient alors pas équivalents.

M. MOUNIER répond que cette question a été discutée au sein de la CCLNTA. Compte tenu en particulier du délai dans lequel ces études doivent être menées, l'expert s'en tiendra aux coûts et aux bénéfices directs des restrictions envisagées, tant du point de vue des coûts pour l'économie qu'en ce qui concerne les conséquences monétaires des effets des mouvements nocturnes sur la santé. Cela étant, il est prévu que les coûts indirects pour l'économie et la santé soient discutés dans le rapport, sans qu'une valeur monétaire leur soient assignée. Enfin, M. MOUNIER souligne que l'indice HSD (Highly Sleep Disturbed) est en soi un indicateur ciblé des effets de bruit durant la période de sommeil des gens et le but de l'étude est d'avoir une approche équilibrée des coûts et des bénéfices des restrictions opérationnelles additionnelles qui font l'objet de l'étude.

M. DEILLON précise qu'en 2006, le nombre de décollages après 22h00 a diminué de 5%, notamment en raison de la rigueur dont a fait preuve l'AIG dans l'octroi des dérogations pour circonstances exceptionnelles après minuit. Entre 24h00 et 5h00, la baisse des mouvements représente 45 % et 17% entre 5h00 et 6h00.

## *2. Trajectoire KONIL après 22h00*

Une deuxième étude porte sur l'évaluation de l'interdiction de la trajectoire KONIL dès 22h00. Un avis a été demandé à Skyguide sur la fluidité et la sécurité du trafic ainsi qu'à l'EMPA pour le calcul des courbes Leq et HSD.

M. MOUNIER rappelle qu'une mesure est déjà en place qui interdit cette trajectoire aux avions les plus bruyants des classes de bruit 1 à 3.

## *3. Aviation légère*

L'AIG doit présenter dans un délai de deux ans un plan de mesures pour atténuer les nuisances de l'aviation légère. A ce sujet, il est rappelé que le GTAL (groupe de travail paritaire franco-suisse) travaille sur cette question depuis 2004. Il a rendu un rapport intermédiaire en mai 2005. Son mandat a été reconduit par la Commission mixte en juin 2005. Le sous-groupe de travail technique (SGTT) fera des propositions concrètes au GTAL lors de sa prochaine réunion le 9 mai 2007.

## *4. Essais moteurs après 22h00*

Une autre exigence de la CRINEN concerne les essais moteurs entre 22h00 et 6h00. Aux termes de la décision, ceux-ci sont interdits à l'échéance d'un délai de 4 ans. Dans ce délai, l'AIG doit examiner l'opportunité et la faisabilité de construire un amortisseur de bruit pour les essais moteurs, en particulier après 22h00. M. MOUNIER précise que dans l'intervalle, l'AIG s'est doté d'une réglementation (ordre de service) très stricte sur les

essais moteurs sur la plate-forme, qui date d'après les écritures des recourants. Il rappelle également qu'il y a quelques années un projet de hangar amortisseur du bruit avait été refusé. L'AIG doit évaluer le rapport coût/bénéfice par rapport au nombre d'avions qui ont besoin d'un essai après 22h00.

#### *5. Approche segmentée sur le lac*

L'AIG a également 4 ans pour évaluer la faisabilité, ainsi que les coûts/bénéfices d'une approche coudée segmentée sur le lac par la piste 23. Celle-ci permettrait d'épargner la pointe de Nernier, mais nécessiterait deux manœuvres supplémentaires juste avant l'atterrissage ce qui implique de mettre des gaz. Ces deux virages supplémentaires sont donc susceptibles de causer plus de bruit et plus de pollution. En conséquence, l'AIG ne va pas étudier cette possibilité dans l'immédiat, mais attendre l'évolution des technologies.

De manière plus générale, M. MOUNIER indique la nécessité d'optimiser les plate formes existantes, compte tenu du fait qu'il n'y pas de projet de créer de nouvel aéroport en Suisse pour le moment, selon les termes du rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2004.

#### *Participation à la CCLNTA*

M. ZUFFEREY n'a pas pu se libérer pour la dernière séance de la CCLNTA et s'en était excusé. M. MOUNIER précise qu'en principe les membres de la CCLNTA ne peuvent pas se faire représenter, mais qu'en l'occurrence il serait peut-être opportun que M. ZUFFEREY se fasse remplacer, par exemple par M. WEIL, de manière à ce que l'information communiquée à la CCLNTA soit portée à la connaissance du comité directeur de l'ATCR-AIG.

### **3. Expertise sur la compatibilité entre aviation légère et aviation lourde**

M. DEILLON précise qu'à ce jour, l'OFAC reste dans l'attente de la détermination de Skyguide sur un certain nombre de points du rapport NLR. Certaines conclusions du rapport NLR sont susceptibles d'avoir un impact sur les travaux du GTAL. Une fois l'OFAC en possession de la détermination de Skyguide, le rapport soumis à la Commission mixte franco-suisse, qui doit être convoquée par les directeurs de l'aviation civile suisse (OFAC) et française (DGAC).

### **4. Plan directeur**

Le plan directeur a été approuvé par le CA de l'AIG et présenté à la presse en janvier. Il prévoit en première phase une extension du bâtiment actuel sur le parking de la poste (2007-2009).

Après 2013, la construction d'une nouvelle aile Est est envisagée.

Des nouvelles positions d'avions sont prévues.

Le problème de l'accessibilité de l'aéroport par voie terrestre est abordé dans ce document.

## 5. Assemblée générale

La prochaine AG de l'ATCR-AIG est prévue le 21 mai à Satigny. La présentation des études demandées par la CRINEN soumises à l'OFAC serait un peu anticipée. Par contre, M. DEILLON est invité à parler des points suivants :

- > Plan directeur
- > Travaux du GTAL
- > Modulation de la surtaxe bruit pour les décollages nocturnes
- > Point de la situation sur le programme d'insonorisation

## 6. Divers

M. ZUFFEREY évoque une motion communale concernant la convention que les propriétaires doivent signer dans le cadre de la procédure d'insonorisation. Il y a une inquiétude liée à la limitation du droit aux indemnités. M. MOUNIER rappelle l'esprit dans lequel une convention est signée avec les propriétaires bénéficiaires du programme d'insonorisation en partie obligatoire et en partie volontaire de l'AIG, en particulier la nécessité de cristalliser les termes de l'accord convenu avec les propriétaires concernés sur un certain nombre de points techniques et autres. Il explique en particulier que la convention porte que sur l'insonorisation et non sur les indemnités. Il est légitime qu'une clause mette l'AIG à l'abri des éventuels changements de la loi. Par ailleurs, l'AIG procède à l'insonorisation maximale qui peut être techniquement réalisée à l'heure actuelle. Même si le bruit augmentait, l'insonorisation effectuée actuellement serait encore suffisante, étant rappelé la contrainte fixée à l'AIG de demeurer dans un "carcan de bruit" correspondant à la charge sonore induite par le trafic de l'année 2000, sous peine de devoir étendre la périmètre des insonorisations.

## 7. Prochaine séance

La prochaine séance est fixée au mercredi **10 octobre à 17h00** à la salle de conférence I du 4<sup>ème</sup> étage de l'aérogare passagers.

Marcos WEIL  
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève le 4 mai 2007