



Aéroport International de Genève (AIG)

Approbation du Règlement d'exploitation du 31 mai 2001

**dans le cadre de l'octroi par le Département fédéral de
l'environnement, des transports, de l'énergie et de la
communication de la concession fédérale
d'exploitation du 31 mai 2001 à l'exploitant de
l'Aéroport International de Genève**

Table des matières

Methodologie	p. 1
I. Exposé des faits	p. 2
1. Rappel	p. 2
1.1 Concession d'exploitation du 20 novembre 1951	p. 3
1.2 Conclusion de la Convention franco-suisse de 1956	p. 3
1.3 Développement de l'aéroport	p. 4
1.4 Transfert à l'établissement public autonome	p. 5
1.5 Programme d'investissements en cours	p. 5
2. Dépôt de la demande	p. 6
2.1 Publication, mise à l'enquête	p. 7
2.2 Consultation des cantons intéressés	p. 7
2.2.1 République et Canton de Genève	p. 7
2.2.2 Canton de Vaud	p. 10
2.3 Consultation des organes fédéraux	p. 11
3. Procédure d'opposition	p. 11
3.1 Motifs invoqués par les opposants sis en Suisse	p. 13
3.2 Motifs invoqués par les opposants sis en France	p. 16
3.3 Représentation et Légitimation	p. 20
4. Réponses de l'AIG sur les oppositions	p. 23
4.1 Sur les griefs des opposants sis en Suisse	p. 23
4.1.1 Demande entachée de vices de forme	p. 23
4.1.2 Mesures de contrôle des trajectoires	p. 24
4.1.3 Augmentation globale des mouvements	p. 25
4.1.4 Mouvements de nuit	p. 25
4.1.5 Pollution de l'air	p. 27
4.1.6 Trafic induit	p. 27
4.1.7 L'économie l'emporte sur les impératifs de l'environnement	p. 29
4.1.8 Commission des nuisances	p. 30
4.1.9 Incidence de l'augmentation du trafic sur le RIE	p. 30
4.1.10 Incidence de l'augmentation des vols de nuit sur le RIE	p. 31

4.2	Sur les griefs spécifiques des opposants de France voisine	p. 32
4.2.1	En relation avec la Convention ESPOO	p. 32
4.2.2	Vols VFR et exploitation de la piste B	p. 33
4.2.3	Trajectoires de départ par piste 23	p. 35
4.2.4	Saisine de la Commission mixte franco-suisse	p. 37
4.2.5	Sous représentation à la Commission des nuisances	p. 38
4.2.6	Indemnisation des riverains français	p. 38
4.2.7	Griefs spécifiques des opposants de Haute-Savoie	p. 39
II.	<i>Considérants</i>	p. 40
1.	<i>A titre formel, procédure applicable</i>	p. 41
2.	<i>A titre matériel, conditions d'approbation</i>	p. 41
2.1	<i>Conformité aux exigences du PSIA</i>	p. 41
2.2	<i>Dispositions en relation avec le bruit</i>	p. 43
2.2.1	<i>Non-adéquation de la législation à la jurisprudence</i>	p. 43
2.2.2	<i>Heures d'ouverture et vols de nuit</i>	p. 46
2.2.3	<i>Ordre de priorité</i>	p. 49
2.2.4	<i>Procédures d'approche et de décollage intéressant La Suisse</i>	p. 50
2.2.5	<i>Trafic enregistré en 1999, 2000 et pronostics</i>	p. 53
2.2.6	<i>Trafic induit</i>	p. 55
2.2.7	<i>Système de management environnemental</i>	p. 55
2.3	<i>Prescriptions concernant l'organisation</i>	p. 56
2.3.1	<i>Contexte institutionnel</i>	p. 56
2.3.2	<i>Organisation de l'AIG</i>	p. 56
2.3.3	<i>Assistance en escale</i>	p. 57
2.3.4	<i>Tâches particulières exercées par les tiers</i>	p. 58
2.4	<i>Franchise d'obstacles</i>	p. 58
2.5	<i>Politique tarifaire</i>	p. 59
3.	<i>Conformité de l'exploitation pour la France voisine</i>	p. 60
3.1	<i>Convention franco-suisse de 1956</i>	p. 60
3.2	<i>Droit applicable à la France voisine</i>	p. 60
3.2.1	<i>Procédures d'approche et de décollage intéressant la France voisine</i>	p. 63
3.2.2	<i>Représentation des riverains français</i>	p. 66
3.2.3	<i>Mesures d'isolation acoustique</i>	p. 66
3.2.4	<i>Indemnisation</i>	p. 67
3.2.5	<i>Autres griefs</i>	p. 68

4.	<i>RIE au sens de l'article 74a de l'OSIA</i>	<i>p. 68</i>
4.1	<i>Evaluation de l'OFEFP</i>	<i>p. 69</i>
4.2	<i>Réponse de l'AIG sur l'évaluation de l'OFEFP</i>	<i>p. 76</i>
4.3	<i>Avenant au RIE du 11 mai 2001</i>	<i>p. 79</i>
4.3.1	<i>Avenant "Analyse du trafic aérien"</i>	<i>p. 80</i>
4.3.2	<i>Avenant "Bruit du trafic aérien"</i>	<i>p. 80</i>
4.3.3	<i>Avenant "Pollution due au trafic aérien"</i>	<i>p. 81</i>
4.4	<i>Conclusions de l'autorité d'approbation</i>	<i>p. 81</i>
4.5	<i>Elimination de la divergence</i>	<i>p. 82</i>
5.	<i>Retrait de l'effet suspensif</i>	<i>p. 83</i>
III	Décision	p. 85
1.	Objet	p. 85
2.	Pièces déterminantes	p. 86
3.	Charges	p. 86
3.1	En matière d'aménagement du territoire	p. 86
3.2	En relation avec le RIE	p. 87
3.2.1	Nature et paysage	p. 87
3.2.2	Eaux et pêche	p. 87
3.2.3	Pollution de l'air en relation avec le trafic aérien	p. 87
3.2.4	Pollution de l'air en relation avec le trafic induit	p. 88
3.3	Bruit du trafic aérien et mesures d'isolation acoustique en Suisse	p. 88
3.4	Bruit du trafic aérien et mesures d'isolation acoustique en France	p. 89
3.5	Sites contaminés	p. 89
4.	Dépens	p. 89
5.	Taxes	p. 89
	<u>Voies de droit</u>	p. 89
	Consultation, notification, communication	p. 90 ss.

Méthodologie

La présente décision de l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après « OFAC »), d'approuver le règlement d'exploitation de l'Aéroport International de Genève (ci-après "AIG"), au sens de l'article 36 c de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), constitue le préalable à l'octroi de la concession d'exploitation par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après, "DETEC").

Les oppositions examinées ci-après, sont généralement dirigées contre la concession alors que les griefs portent essentiellement sur les conditions d'exercice du droit d'exploiter l'aéroport qui sont stipulées dans le règlement d'exploitation.

Abstraction faite de la terminologie utilisée (oppositions, réclamations, plaintes, remarques, demandes, etc.), toutes les interventions sont traitées en tant qu'oppositions au sens de l'article 37f, 1er alinéa de la LA. Partant, leur droit de recours contre la présente décision d'approbation du règlement d'exploitation est considéré comme réservé.

La décision aux termes de laquelle le DETEC confère à l'AIG le droit d'exploiter un aéroport à titre commercial, en particulier le droit de prélever des taxes au sens de l'article 10 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) s'appuie sur la présente décision de l'OFAC en tant que celle-ci démontre

- d'une part la conformité du règlement d'exploitation aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA),
- d'autre part que le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations qui sont les siennes au sens de l'article 12, 2^e alinéa, lettre b de l'OSIA.

Le présent acte comprend trois chapitres:

I	Exposé des faits	pages 2 à 39
II	<i>Considérants</i>	pages 40 à 84
III	Décision	pages 85 et suivantes.

I. Exposé des faits

1. Rappel

Dès 1909, un foyer de pionniers de l'aviation avait vu le jour dans la région genevoise et cette présence a sans doute pesé sur la détermination précoce des autorités cantonales d'aménager un aéroport à Genève. En 1920, la République et Canton de Genève, après avoir soigneusement examiné les différentes options topographiques, choisit le site de Cointrin, à 4 kilomètres au nord de Genève. Le terrain sur lequel se trouve encore l'aéroport actuel bénéficie d'un régime de vents dominants très stables avec la bise soufflant du nord-est et le vent du sud-ouest, éléments particulièrement favorables à l'exploitation d'une piste unique. La même année, l'Office fédéral de l'air, qui avait à peine six mois d'existence, délivrait l'autorisation d'exploitation.

Le 1er juin 1922, un monomoteur Junker F-3 de "Ad Astra", transportant cinq passagers, reliait Genève à l'étranger, grâce à la ligne Genève - Zurich - Nuremberg. Par la suite, ce fut le tour des lignes Genève - Paris et Genève - Lyon. Le champ d'aviation de Cointrin fut agrandi et adapté par étapes. De 1926 à 1931, des constructions de hangars en maçonnerie remplacèrent les baraquements en bois. En 1928, la "Deutsche Lufthansa" inscrivit l'escale genevoise dans son réseau de lignes et en 1936, six compagnies desservaient déjà Cointrin.

Avec la Seconde Guerre mondiale, se développèrent des types d'avions de plus en plus grands et plus rapides pour le transport de troupes et de matériel et, en fin de compte, le trafic aérien civil d'après-guerre bénéficia de cette évolution.

De 1941 à 1944, les autorités genevoises investirent 9 millions de francs suisses dans la construction d'une piste en béton de 50 mètres de largeur et de 1200 mètres de longueur.

Dans son message en vue de l'adoption de l'Arrêté fédéral sur le développement des aéroports civils de 1945, le Conseil fédéral, déclarait: "Ce n'est qu'à Genève-Cointrin que nous sommes à même de créer sans perte de temps un aéroport satisfaisant pleinement aux exigences du trafic continental et pouvant servir aux premiers débuts du trafic aérien mondial". Reconnaisant l'engagement extraordinaire du Canton de Genève, les Chambres fédérales allouèrent une subvention rétroactive de 2,3 millions de francs suisses et s'engagèrent à subventionner une deuxième phase de travaux qui devait porter la longueur de la piste à 2 kilomètres.

En mai 1947, fut inaugurée la première liaison Genève - New York - Genève.

Le 8 décembre 1948, les Chambres fédérales, approuvèrent le projet d'une troisième étape qui devait doter l'aéroport d'une aérogare d'une capacité annuelle de 1,5 million de passagers. L'aéroport accueillait alors environ 200'000 passagers par an.

1.1 Concession d'exploitation du 20 novembre 1951

Sous l'emprise de la loi sur la navigation aérienne, dans sa teneur initiale du 21 décembre 1948, le Département fédéral des postes et des chemins de fer accorda au Canton de Genève, en date du 20 novembre 1951, la concession pour l'exploitation de l'aéroport de Genève-Cointrin (Recueil des transports, RT 1951 532, FF 1972 I 1128, 1130, FF1973 217).

1.2 Conclusion de la Convention franco-suisse de 1956

Dès le début des années cinquante, le trafic des passagers et des marchandises étant en augmentation constante, il devint indispensable d'agrandir l'aérogare et de prolonger la piste pour permettre aux avions long-courriers, notamment aux appareils à réaction, de desservir l'aéroport. Les opérations nécessitèrent une plus grande franchise d'obstacles, l'établissement d'aides radioélectriques, de balisages, etc.

Afin que tout l'emplacement de l'aéroport, zones latérales et de sécurité comprises, fût situé sur territoire suisse, on envisagea de procéder à un échange de territoire entre des terrains sis sur territoire français, sur la Commune de Ferney-Voltaire, et des terrains sis du côté suisse de la frontière. Une Commission mixte franco-suisse fut instituée.

La délégation française fit part du vœu de son gouvernement "de voir l'Aéroport de Cointrin desservir d'une manière plus efficace les régions françaises environnantes, notamment les importants centres touristiques de la Haute-Savoie et du Pays de Gex"; elle demanda l'aménagement, à l'intérieur de l'aérogare de Cointrin, d'un secteur affecté aux services français de douane et de police, dans lequel lesdits services appliqueraient leurs propres lois et règlements à l'ensemble du trafic des voyageurs et des marchandises, tant français qu'étrangers, en provenance et à destination de la France. Elle exprima en outre le désir que les passagers atterrissant à Cointrin et se rendant sur territoire français, ne soient plus soumis au contrôle des autorités suisses. Elle suggéra enfin la construction d'une route partant du secteur français et rejoignant directement le territoire français limitrophe, route qui serait considérée comme française du point de vue douanier tout en continuant à faire partie intégrante du territoire suisse." (FF 1956 II 53, 56). Les dépenses de toute nature entraînées par

l'extension de l'aéroport furent mises à la charge de la Suisse et des dédommagements alloués à la commune de Ferney-Voltaire.

Le 25 avril 1956, la Convention franco-suisse concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin (RS 0.748.934.91; ci-après "Convention franco-suisse") fut conclue entre le Conseil fédéral suisse et la République française. Elle permit à l'aéroport d'être entièrement situé sur le territoire suisse.

1.3 Développement de l'aéroport

La longueur de la piste fut portée à 3'900 mètres au terme de la quatrième étape des travaux de construction (Message du 27 juin 1957, FF 1957 II 61). En 1959, le premier avion commercial à réaction atterrit sur la nouvelle piste. A cette époque, quinze compagnies desservaient Cointrin, qui offrait un réseau de 46 lignes. La piste ne fut plus prolongée par la suite et le projet de construire une seconde grande piste ne vit pas le jour.

Une nouvelle aérogare, dont la construction débuta en 1962, pourvue d'un terminal ainsi que de trois satellites, fut ouverte à l'exploitation en 1968. Elle était destinée à accueillir cinq millions de passagers par an.

Largement financés par le Canton de Genève, les programmes d'aménagement, ou étapes d'agrandissement furent soutenus par la Confédération jusqu'à l'adoption du programme d'aménagement 1981-1985 des aéroports de Bâle, Genève et Zurich (Message du 25 janvier 1982 concernant l'octroi de subventions pour les programmes d'aménagement 1981-1985; FF 1982 I 50). Etaient notamment prévus au programme: la réfection de la piste aux instruments, l'aménagement des voies de circulation, l'extension de l'aire de trafic, des installations pour "l'exploitation tout temps", des installations d'absorption du bruit, le raccordement entre la gare et l'aéroport, la construction d'une nouvelle halle de fret, l'aménagement des services techniques, l'extension ou l'aménagement de plusieurs hangars, des installations de contrôle de sécurité des marchandises, des travaux pour l'amélioration des locaux affectés à l'accueil et à l'embarquement des passagers, l'extension du bâtiment technique de Swissair, ainsi que plusieurs constructions exclusivement destinées à Swissair.

La loi fédérale du 14 décembre 1984 relative aux mesures d'économie, entrée en vigueur le 1er janvier 1986 (RO 1984 660) abrogea le régime d'octroi de subventions

fédérales aux aérodromes publics au bénéfice d'une concession qui figurait dans la loi sur la navigation aérienne ainsi que dans l'arrêté fédéral du 22 juin 1945.

En 1987, la liaison entre le réseau des CFF et l'aéroport fut mise en service, l'accès routier fut également amélioré et un parking souterrain de 3000 places fut créé.

En 1993, un nouvel article 101a introduit dans la loi sur l'aviation, donna à la Confédération la possibilité d'allouer - sous conditions - des prêts assortis d'intérêts et de conditions d'amortissement préférentiels pour des frais de construction, pour l'amélioration ou l'agrandissement des trois aéroports nationaux.

1.4 Transfert à l'établissement public autonome

Le 13 octobre 1993, le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève saisit le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie d'une demande de transfert de la concession pour l'exploitation de l'aéroport de Genève-Cointrin à l'établissement créé par la loi sur l'Aéroport International de Genève (AIG), votée par le Grand Conseil en date du 10 juin 1993. Le transfert fut approuvé le 21 décembre 1993 et devint effectif le 1er janvier 1994.

1.5 Programme d'investissements en cours

Le programme d'investissements 1996-2005 a essentiellement pour but d'accroître la capacité et la qualité des installations d'accueil côté piste, afin de faire face à une augmentation prévisible du nombre annuel des passagers de l'ordre de 6 à 8 millions.

L'échéance actuelle intervient près de quatre ans après l'octroi de la concession de construire la Jetée Frontale JF3 qui est exploitée depuis juin 2000, sous le nom d'aile ouest, et de la concession-cadre (FF 1997 II 1087). Cette dernière portait sur une série de projets de construction complémentaires selon le programme des investissements 1996-2005. La modernisation des installations à long terme était prévue grâce à la réalisation de diverses constructions destinées aux passagers d'une part et à l'exploitation de l'aéroport d'autre part.

En 1997, le DETEC octroya les deux concessions après avoir examiné la conformité des projets de nouvelles constructions sous les différents aspects suivants:

- justification du projet (besoin suffisant);
- exigences techniques et opérationnelles minimales;

- sécurité de l'aviation;
- aménagement du territoire;
- protection de l'environnement, de la nature et du paysage: étude de l'impact sur l'environnement au sens de l'article 9 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01);
- plans de zones.

Les deux concessions délivrées le 9 juillet 1997 par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (FF 1997 II 1085), l'une intitulée "Concession de construire la jetée frontale ", l'autre "Concession-cadre", n'ont pas fait l'objet de recours. Leur octroi ne confère toutefois aucun droit en relation avec la modification ou la nouvelle rédaction du règlement d'exploitation dont il est question. (ATF 24 juin 1998 et 8 décembre 2001 - Zurich 5e étape d'agrandissement).

2. Dépôt de la demande de concession

Par lettre du 5 mai 2000, adressée au Chef du DETEC, l'AIG, représenté par son Directeur général ainsi que par le Président du Conseil d'administration et Conseiller d'Etat en charge du département genevois de l'Economie, emploi et affaires extérieures, a demandé le renouvellement de sa concession d'exploitation qui expire le 31 mai 2001, à l'issue de la période de validité légale de 50 ans.

Conformément à l'article 11 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1), la demande était munie des annexes suivantes:

Un projet de nouveau règlement d'exploitation de l'AIG, appelé à remplacer le règlement actuel (annexe 1);

Une étude de l'impact de l'exploitation sur l'environnement (annexe 2);

Une étude de l'impact économique de l'AIG (annexe 3);

Présentation du business plan à dix ans (annexe 4)

Les données concernant le responsable de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport (annexe 5).

2.1 Publication, mise à l'enquête

La consultation, la publication et la mise à l'enquête de la demande ont été traitées en analogie avec la procédure d'approbation des plans, au sens de l'article 37d, 2e alinéa de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0).

La demande a été publiée dans la Feuille fédérale No 22 du 6 juin 2000 (FF 2000 2896). De plus, l'OFAC a communiqué le dossier complet par courrier à l'adresse du président de l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG) qui devint également, par la suite, le représentant légal de la Commune de Ferney-Voltaire. En date du 7 juin 2000, la demande a été publiée dans la Feuille d'avis officielles du Canton de Genève et le 6 juin 2000 dans le Journal de la Côte (Vaud).

L'OFAC a transmis la demande aux cantons concernés au sens de l'article 37 d, 1er alinéa, de la LA. Les remarques déterminantes pour l'appréciation globale du dossier par les services cantonaux spécialisés de la protection de l'environnement ainsi que les points de désaccord soulevés par les autorités sont rapportés ci-après:

2.2 Consultation des cantons intéressés

2.2.1 République et Canton de Genève

Après avoir procédé, par le biais des publications officielles d'usage, à une consultation des communes et des principaux organes cantonaux intéressés, en date du 6 septembre 2000, le Conseil d'Etat rendit un avis positif. Il chiffrait à 8,7 milliards de francs par an l'impact économique de l'AIG (impacts directs, indirects et induits) pour l'ensemble de la région lémanique et le nombre d'emplois à 24'000 postes de travail.

En ce qui concerne les effets environnementaux liés à la croissance de l'AIG, le Conseil d'Etat, reprit l'avis rendu le 28 juillet 2000 par le "Service cantonal compétent".

A propos des craintes émises en relation avec la croissance des activités de l'AIG, l'exécutif genevois insistait sur l'importance que revêt le système de management environnemental (SME) dont s'est doté l'AIG. Il préconisait, outre l'intégration du SME dans le règlement d'exploitation, l'introduction d'une obligation de certification reconnue au niveau international, telle qu'ISO 14000 ou EMAS, laquelle compenserait les faiblesses de l'EIE sur une grande durée (10 à 20 ans)".

Le 28 juillet 2000, le Département de l'intérieur, de l'agriculture, de l'environnement et de l'énergie rendit, par la voix de son service compétent, un préavis positif concernant le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Ce préavis tenait compte de l'évaluation du RIE par l'ensemble des services cantonaux compétents dans les domaines de la qualité de l'air, du bruit, de l'hydrobiologie, des sols, des sites contaminés, de la géologie, des forêts et des risques d'accidents majeurs.

Compte tenu de l'importance de la détermination du Service cantonal compétent, pour l'essentiel, elle est reproduite ci-après: le système de management environnemental, ancré à l'article 6 du Règlement d'exploitation de l'AIG, en application du bilan écologique - requis par la loi genevoise sur l'AIG, demande une certification internationale ISO 14'000 ou EMAS, qui compenserait les faiblesses de l'EIE sur une grande durée.

Le Service cantonal compétent s'est en outre exprimé sur les points suivants:

Bruit du trafic aérien

L'état soumis au Service cantonal compétent est celui du 5.5.2000. Après avoir constaté l'absence du cadastre de bruit, le Service cantonal compétent considère "que l'augmentation notable des mouvements, telle qu'elle a été pronostiquée, serait compensée par la baisse de l'intensité sonore des flottes à venir. Dans l'hypothèse où des dépassements auraient lieu par rapport au cadastre de bruit autorisé, il conviendrait de (...) réaliser les mesures d'assainissement. "

Le Service cantonal compétent a relevé que le RIE n'évoque pas un état futur sans projet tout en ajoutant que cette manière de procéder est justifiée dans la mesure où l'OFAC a admis que l'AIG constituait une installation existante, et que dans la mesure où les valeurs d'alarme sont applicables, l'AIG n'avait aucune obligation d'insonoriser. Le Service cantonal compétent retient l'engagement de l'AIG de supporter, sur une base volontaire, une partie du coût des insonorisations.¹

Pollution de l'air et bruit de l'exploitation liés au trafic au sol

Le Service cantonal compétent se réfère au Plan d'investissements 1996 - 2000 qui comprend notamment un "Amortisseur de bruit des essais statiques de moteurs d'avion" et demande l'introduction, dans le SME, des objectifs relevant de ce domaine.

¹ Cette constatation doit être reconsidérée à la lueur de la révision de l'annexe 5 à l'OPB. Dans la mesure où les obligations découlant de sa nouvelle teneur sont plus contraignantes, l'exploitant étant légalement obligé d'insonoriser, il n'a plus à s'engager sur une base volontaire.

Le Service cantonal compétent relève que sans cumul des autres sources d'émissions, les valeurs limites de NO₂ de l'Ordonnance sur la protection de l'air (Opair; RS 814.318.142.1) seraient respectées.

Trafic induit et bruit du trafic au sol

L'AIG a opté pour une stratégie permettant de développer et d'améliorer le transfert modal des passagers et des employés vers les transports publics et semi-publics. Dans ce contexte, le Service cantonal compétent demande la création d'une "Commission transport". Malgré l'adoption de cette stratégie, l'évaluation globale du trafic total le long des accès routiers du secteur de l'aéroport restera caractérisée par les dépassements des valeurs limites.

Pollution de l'air due au trafic routier

Les immissions de NO₂ actuelles dépassent la limite de 30 µg/m³. La stratégie de l'AIG en matière de trafic induit pourrait être compromise par les effets du projet de développement du pôle aéroportuaire qui devra faire l'objet d'une évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement.

Eaux

En l'absence de dispositif de rétention; la seule mesure constructive existante est le séparateur d'hydrocarbures provenant des cuves de stockage. Le système de stockage des hydrocarbures est constitué de six cuves dépourvues de dispositif de rétention. Seuls des séparateurs d'hydrocarbure ont été mis en place.

Les dégivrants de piste doivent être composés de produits moins toxiques que l'urée. Il faut dévier le premier flux pollué des eaux de ruissellement du bassin versant du Vengeron vers la Step d'Aïre.

Les exigences de l'Oeaux (RS 814.20) ne sont pas remplies; le Service cantonal compétent propose que la réalisation des mesures préconisées fasse l'objet d'une planification soumise à l'approbation des autorités de contrôle.

Sols

La présence de polychlorobiphényles (PCB) et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (PAH) devrait faire l'objet d'une investigation sur la contamination selon les normes de l'Osol (RS 814.12).

Ce sujet devrait être intégré dans la stratégie de la surveillance à long terme de la contamination des sols du canton. Il faut contrôler les herbes fauchées en bordure de la piste qui sont utilisées comme fourrage.

Sites contaminés

Les sites d'accidents et de dépôt de scories identifiés doivent être inscrits au cadastre des sites pollués.

Protection de la nature et du paysage

Le service des forêts, de la protection de la nature et du paysage doivent être associés aux actions entreprises pour assurer une meilleure biodiversité tout en garantissant une prévention du péril aviaire.

2.2.2 Canton de Vaud

Après avoir consulté le Service de l'aménagement du territoire, le Service de l'économie et du tourisme, le Service des routes ainsi que le Service de l'environnement et de l'énergie, en date du 26 septembre 2000, agissant pour l'Etat de Vaud, le Chef du Département des Infrastructures a apporté son soutien au renouvellement de la concession fédérale. Ce faisant, il a rendu compte des avis suivants:

Service de l'économie et du tourisme: appui sans restriction;

Service de l'environnement et de l'énergie: aucune contrainte liée à l'application de l'article 29 de l'OPB ne ressort du RIE pour le territoire vaudois.²

2.3 Consultation des organes fédéraux

En date du 31 mai 2000, l'OFAC a consulté l'Office fédéral du développement territorial (ODT), la Direction générale des douanes (DGD), et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP). La DGD n'a pas formulé de remarque. Les observations de l'OFEFP et de l'ODT sont largement reprises au chapitre II Considérants et au chapitre III Décision.

² L'autorité de décision a réexaminé cette affirmation, basée sur le trafic 1998, à la lueur de l'avenant du 11 mai 2001. Il ressort de la carte no1 du chapitre 8 du RIE que la détermination du service susmentionné reste valable après le dépôt de l'avenant au RIE (trafic 2000).

2.4 Informations données aux autorités françaises

Selon la pratique en cours, les autorités aéroportuaires adressent tous les projets de construction importants aux Préfets des deux départements français limitrophes en leur laissant le soin de donner aux dossiers toute suite utile. Tel fut le cas en 1997 lors de l'octroi de la concession-cadre pour l'adaptation de l'Aéroport International de Genève et de la concession de construire la Jetée Frontale JF3. Dans l'optique du renouvellement de la concession d'exploitation de l'AIG, cette pratique fut avalisée une nouvelle fois le 24 novembre 1998, lors de la 18^e réunion de la Commission mixte franco-suisse instituée selon l'article 45 de la Convention de 1956.

En date du 12 mai 2000, le Directeur général de l'AIG a adressé aux Préfets des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie le dossier complet de la demande de renouvellement en les priant de lui donner la suite qui convient.

Par lettre du 30 mai 2000, le Directeur de l'OFAC a informé le Directeur général de l'aviation civile française que conformément aux mécanismes de consultation mis en oeuvre sur le plan régional, le dossier complet, comprenant la demande de renouvellement de la concession d'exploitation de l'AIG pour une durée de 50 ans et ses annexes, avait été remis aux Préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie. Ce faisant, l'OFAC se tenait à la disposition des Préfets pour tout complément d'information.

Face aux griefs invoqués par les opposants français à l'encontre d'un "défaut d'information et de délais trop courts", l'OFAC, soucieux de mettre les riverains sis en France dans une situation similaire à celle des riverains suisses, informa les préfets qu'un nouveau délai d'audition préalable avait été accordé aux intéressés.

Le 19 septembre 2000, en réponse à la lettre de l'OFAC du 12 août 2000, les deux préfets firent savoir à l'OFAC qu'ils avaient décidé de faire usage de cette proposition. Ils relevaient que "sans remettre en cause la possibilité donnée aux parties françaises concernées d'exprimer des griefs sous forme d'opposition formelle, griefs portant sur les conditions d'exploitation de l'aéroport, plus particulièrement sur les conditions de survol du territoire français, il paraissait que la Commission mixte franco-suisse instituée par la Convention de 1956 pourrait être le lieu où débattre de ces problèmes."

En date du 13 octobre 2000, le préfet de l'Ain transmet au Directeur de l'OFAC les avis, observations et oppositions recueillis au cours de la deuxième mise à l'enquête publique en relevant que les remarques formulées portaient sur les points suivants:

- les circuits d'aviation légère survolant les zones urbanisées;
- les conditions d'exploitation de la piste B (gazon);
- les trajectoires de départ des vols commerciaux survolant le pays de Gex;
- les horaires du couvre-feu;
- l'indemnisation des riverains français subissant des nuisances sonores.

Dans son courrier, Monsieur le Préfet de l'Ain, réaffirma qu'il considérait que la Commission mixte était le lieu le plus approprié pour évoquer et débattre de ces questions. Il ajoutait que le Directeur général de l'aviation civile solliciterait prochainement son homologue suisse pour qu'une réunion de cette Commission soit programmée à brève échéance.

3. Procédure d'opposition

Les personnes, associations et communes énumérées ci-après ont participé à la procédure d'opposition dans le délai légal. Par conséquent, pour autant que ces intervenants puissent être considérés comme parties au sens de l'article 6 de la LF sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), ils pourront attaquer la présente décision par la voie du recours de droit administratif. En revanche, toute personne qui n'a pas participé à la procédure d'opposition, au sens de l'article 36d, 4e alinéa de la LA, est exclue de la suite de la procédure. Compte tenu de la difficulté, pour les intéressés d'opter pour une intervention sous forme de remarques, d'observations ou d'opposition, l'OFAC admet que le dépôt d'écritures confère à leur auteur, le droit d'être considéré comme un opposant. Ce faisant, l'OFAC prend en considération le fait qu'à l'époque du dépôt desdites écritures, le RIE faisait état du trafic 1998 et non du trafic 2000 et que par la suite, le dossier a été complété à plusieurs égards. Par conséquent, la présente décision sera notifiée à toutes les personnes ayant participé à la procédure d'opposition, même à celles dont les écritures n'étaient pas formellement qualifiées d'opposition.

3.1 Motifs invoqués par les opposants sis en Suisse

A titre préalable, il y a lieu de relever que les griefs en relation avec les valeurs limites, telles qu'elles figurent à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit dans sa teneur du 12 avril 2000 (OPB; RS 814.41), étant devenus caducs, ils n'ont pas été repris dans le présent texte. En effet, dans son arrêt du 8 décembre 2000 concernant des recours contre la concession de construire le

Dock Midfield" de l'aéroport de Zurich, le Tribunal fédéral a jugé que ces valeurs devaient être revues afin de les mettre en conformité avec la loi sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.0). Durant le laps de temps compris entre le 8 décembre 2000 et l'entrée en vigueur de la nouvelle annexe à l'OPB, les valeurs de référence ont été celles qui figurent dans le «Rapport partiel de la Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites d'immissions pour le bruit» (septembre 1997), publié par l'OFEFP (Berne, 1998).

Le 30 mai 2001, le Conseil fédéral a modifié l'annexe 5 de l'OPB.

En résumé, les griefs les plus fréquemment invoqués concernent les points suivants:

- La procédure d'audition préalable d'annonce du dépôt de la demande de renouvellement de la concession par l'AIG et par l'OFAC a été caractérisée par des délais trop courts. *Griefs soulevés par l'ARAG et les trois communes vaudoises de Chavannes-des-Bois, de Mies et de Coppet, ainsi que par le Maire de Cartigny (GE).*
- Les arguments invoqués à l'encontre du "Plan structurel de l'infrastructure aéronautique" (PSIA) n'ont pas été pris en considération lors de la procédure d'audition et de participation. *Griefs formulés par l'ARAG.*
- La publication de la demande n'est pas conforme aux exigences de l'OSIA, elle n'a pas été publiée dans les organes officiels du canton de Vaud. *Griefs formulés par l'ARAG.*
- Le droit fédéral est entaché de vices ; il y a dichotomie entre l'annexe 5 à l'ordonnance du Conseil fédéral sur la protection contre le bruit (teneur du 28 mars 2000) et la jurisprudence du Tribunal fédéral (ATF des 12 juillet 1995 et 24 juin 1996) en tant qu'elle concerne les parcelles de la famille Hasel. *Griefs formulés par M. V.S. Hasel*
- L'indice Leq est trompeur; l'aéroport a été développé aux abords immédiats d'une grande agglomération. *Griefs en relation avec le droit applicable, formulés spécialement par l'ARAG*
- L'aménagement du territoire genevois est caractérisé par ses carences. Le PSIA ne contient rien en termes de protection de l'environnement. Par conséquent c'est à l'autorité concédante d'imposer des restrictions strictes de l'exploitation allant

plus loin que la législation applicable. *Griefs en relation avec le droit applicable, formulés spécialement par l'ARAG.*

- Le projet de règlement d'exploitation est incomplet, il ne comprend pas de restrictions des vols de nuit; il est nécessaire d'inscrire dans le règlement d'exploitation l'interdiction des mouvements entre 23.00 et 6.00 heures. *Griefs formulés par l'ARAG et d'autres opposants.*
- Le rapport de l'impact sur l'environnement (RIE) est incomplet: les impacts de l'aviation légère et des hélicoptères sur les communes françaises n'y figurent pas. *Griefs formulés par l'ARAG et en partie par plusieurs communes.*
- L'examen du développement a eu lieu sur vingt ans et non sur 50 ans. Les procédures de vol n'ont pas été réexaminées. Les impacts négatifs provenant du bruit nocturne et diurne, du trafic induit et du trafic au sol sont sous-estimés, certaines allégations sont fausses. *Griefs formulés par l'ARAG et en partie par plusieurs communes.*
- Le rapport d'impact ne donne pas une image honnête de la situation sous l'aspect de la gêne causée par les survols. Les prévisions ne tiennent pas compte de l'augmentation des nuisances (bruit et qualité de l'air) du fait de la croissance des mouvements et de l'avènement des "giga-porteurs". Les pronostics sous-estiment l'augmentation du trafic et des passagers. Il n'est pas tenu compte de la déréglementation du trafic mondial ni de la conclusion des accords bilatéraux. Les projections ne vont pas au-delà de 2020 alors que la concession est accordée pour 50 ans. Par conséquent, les tableaux reflétant une diminution de la charge sonore ne sont pas réalistes.
Griefs formulés par l'ARAG et par les trois communes vaudoises
- Une commune touchée par une exposition supérieure à 55 dB(A) doit être considérée comme partie prenante dans les questions concernant l'augmentation du trafic, la fixation des trajectoires et l'extension du couvre-feu nocturne de 23.00 à 06.00 heures. Selon les prévisions, le trafic nocturne diminuera par rapport au nombre total des mouvements mais il augmentera en chiffres absolus dès 2010. *Griefs formulés notamment par les Maires de Cartigny (GE), Satigny (GE), et Vernier (GE) ainsi que par des particuliers.*
- Les simulations sur les trajectoires faites par Swisscontrol (dénommé ci-après par sa nouvelle raison sociale "Skyguide") et par M. Oliva doivent être produites avec

les remarques de la Sous-commission "trajectoires" de la Commission consultative de l'AIG. *Griefs formulés par l'ARAG.*

- Une nouvelle trajectoire doit être inscrite dans l'AIP et les procédures de décollage doivent être modifiées. En direction de la balise de Sant-Prex aucun virage ne doit pouvoir être effectué vers le nord avant que l'avion ait atteint une altitude de 7'000 pieds entre 06.00 et 22.00 heures et une altitude de 9'000 pieds entre 22.00 et 23.00 heures. *Griefs formulés par les trois communes vaudoises.*
- Le système de management environnemental est un instrument de l'AIG, les riverains n'y sont pas associés. *Grief formulés par l'ARAG.*
- Depuis quelques mois, les nuisances sonores et visuelles augmentent (détermination du 4.7.2000). Les espaces aériens doivent être maintenus inchangés ; il faut limiter au maximum les nuisances sonores et ne pas dépasser le seuil actuel. Les trajectoires doivent conserver leurs tracés actuels afin de ne pas nuire davantage à la qualité de vie des riverains. *Observations de la Commune d'Anières.*
- Il faut renforcer les mesures de contrôle des trajectoires et du bruit.
A titre de remarques séparées et à l'intention de la Direction de l'AIG, des inquiétudes sont exprimées en relation avec l'impact prévisible pour Versoix des prévisions concernant l'essor de l'aviation, prévu entre 1997 et 2020: 50, voire 60% de croissance selon les experts. Les avions utilisant la balise de Saint-Prex ne doivent emprunter que le vecteur situé entre le seuil de la piste et ladite balise. Les avions ne doivent amorcer un virage vers le nord ou le sud qu'après avoir atteint une altitude suffisante. *Observations de la Commune Versoix*
- L'impact économique de l'aéroport est considérable alors que les sommes déboursées par les compagnies aériennes en vertu du principe du "pollueur-payeur" sont négligeables; par conséquent, le fonds surtaxe bruit doit être restructuré. Le programme d'insonorisation volontaire de l'AIG est insuffisant. *Griefs formulés par l'ARAG.*
- La pesée des intérêts n'a pas été réalisée entre la nécessaire protection du climat (charge supplémentaire de CO2) et les intérêts économiques. Il n'y a pas lieu de produire une étude de l'impact économique dans le cadre de ce dossier. L'EIE sous-estime l'augmentation du trafic routier et du trafic induit (stationnement à l'aéroport). Les vols de nuit sont en augmentation. Une nouvelle répartition des

trajectoires doit être opérée. Les vols de nuit doivent être interdits entre 22.30 et 06.30 heures (sauf vols sanitaires). La végétation doit être intégralement préservée. Une politique de stabilisation du nombre des mouvements doit être mise en place. Une affectation des fonds provenant des surtaxes bruit et émissions gazeuses doit être instituée. Le système de management environnemental de l'AIG doit être réorienté. Une instance indépendante, dotée de pouvoirs de police doit être mise en place. *Griefs de l'ATE Genève et de l'ATE.*

Motifs invoqués par les opposants sis en France

Les griefs analogues à ceux qui sont reproduits sous chiffre 3.1.2 ne sont pas repris.

Les autres griefs sont les suivants:

- En France, l'existence d'un projet n'a pas à été divulguée et la demande n'a pas été publiée officiellement, de plus aucune consultation n'a été faite dans le cadre de l'Etude d'impact sur l'environnement menée par l'AIG. Ni l'AIG ni l'OFAC n'ont procédé à l'audition préalable des intéressés. Les délais furent trop courts: la communication du dossier à la Commune de Ferney, a eu lieu le 7 juillet 2000.
- Le dossier a été complété plus tard par des pièces qui ne figuraient pas au dossier présenté à la consultation.
- Aucune des cartes des trajectoires concernant l'aviation légère et les vols d'hélicoptères ne figurait au dossier de sorte que ni la population ni les élus ne pouvaient se faire une idée de l'exploitation.
- De l'avis des opposants sis en France, les dispositions de la Convention du 25 février 1991 de la CEE-ONU sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement, dite "Convention Espoo" n'ont pas été respectées: aucune étude d'impact n'a porté sur le Pays de Gex.
- Les opposants estiment qu'aucun délai n'a commencé à courir pour les populations riveraines françaises et que le rapport d'impact sur l'environnement doit être complété car l'étude doit être également réalisée sur le territoire français avec la participation des communes françaises concernées. Aux termes de la Convention ESPOO, ratifiée par la France le 14 avril 2000 et publiée au Journal officiel du 15 avril 2000 (loi française 2000-328) , il y a lieu de réaliser l'étude d'impact selon les normes françaises. Comme l'indique l'Etude d'impact (ch. 2.2), la convention ESPOO a été ratifiée par la Suisse le 16 septembre 1996 et elle est

entrée en vigueur le 10 septembre 1997. Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact environnemental (ch.2.2), cette convention régit les rapports franco-suisse car elle a été ratifiée par la France avant le dépôt de la demande de renouvellement de la concession. D'ailleurs l'étude d'impact indique qu'elle entend s'y conformer. La commune de Ferney-Voltaire, comme vraisemblablement d'autres communes du Pays de Gex, demandera l'application des articles 3, 4 et 5 de la Convention. La Suisse n'a pas saisi le Ministère français compétent de manière à lui permettre d'engager les procédures de consultation appropriées au regard du droit français, notamment celles du public. Par ailleurs, l'étude d'impact ne procède à aucun examen sérieux de l'impact sur le territoire français. Au contraire, cet impact est soit passé sous silence, soit minimisé. En particulier, il ressort des nouveaux documents, mis à disposition du seul public suisse postérieurement à l'échéance des délais d'opposition suisses, et dont les communes françaises n'obtiennent connaissance que a posteriori et par hasard, qu'aucune option permettant d'éviter ou de diminuer substantiellement les nuisances sur le territoire français, notamment au regard des trajectoires et des nuisances au sol de l'aéroport (essais moteurs, travaux de réparation de nuit) n'a été correctement examinée. Il appert de ces nouveaux documents que l'Aéroport n'a volontairement pas tenu compte de la correction d'une étude du professeur Oliva qui était en sa possession depuis janvier 2000. Cette dernière montre que l'usage des routes KONIL 1J - KONIL 2 C, n'est pas justifié et qu'il expose plus de personnes aux nuisances du trafic.

La commune de Ferney-Voltaire demandera à l'Etat français qu'il engage le cas échéant la procédure de négociation prévue à l'article 15, alinéa 1, voire la procédure de résolution du litige par la Cour de justice internationale prévue à l'article 15, alinéa 2, de la Convention ESPOO.

- En ce qui concerne le survol du Pays de Gex par l'aviation légère, les hélicoptères et aéronefs d'école opèrent en l'absence de base juridique car la piste en herbe B n'est pas mentionnée dans la Convention franco-suisse de 1956. Cette question doit être réglée dans le cadre d'une négociation entre les deux Etats et non dans le règlement d'exploitation. La concession ne saurait autoriser l'exploitation de la piste en herbe, celle-ci ne faisant pas l'objet d'un accord dans le cadre de la Convention franco-suisse de 1956.
- Préalablement au renouvellement de la concession, il y a lieu de prévoir la saisine de la Commission franco-suisse afin de régler les questions de survol, de

protection de l'environnement, notamment de protection contre le bruit dans le cadre de la Convention franco-suisse de 1956.

- La sous-représentation des communes riveraines françaises au sein de la Commission consultative, en particulier l'absence de Ferney-Voltaire constitue une inégalité de traitement. Les dispositions de la législation sur l'AIG doivent être modifiées dans ce sens.
- Selon les opposants sis en France, l'AIG n'admet pas que les décisions de la justice suisse en matière d'indemnités pour insonorisation, ou toute autre indemnisation déploient les mêmes effets de part et d'autre de la frontière. Il s'en suit une inégalité de traitement au détriment des riverains français puisque la Commune de Ferney subit une charge sonore plus élevée (70 Leq dB(A), enregistrée par le microphone M14 de nov. 1999 - janv. 2000) que celle enregistrée dans les communes suisses. Le raisonnement de l'AIG concernant la notion de frontière reviendrait a contrario à interdire le survol du territoire français.
- L'augmentation du trafic commercial a été de 15,4 % entre mai 1999 et mai 2000 et de 13,3 % en comparant janvier à mai 1999 et la période correspondante de 2000. L'augmentation des vols de nuit est de 45,5% si l'on compare juin 1999 à juin 2000. Le rapport d'impact se fonde sur des chiffres sous-estimés au moment du dépôt de la requête de l'AIG.
- En ce qui concerne la pollution de l'air, bien que Ferney soit l'une de communes les plus touchées, le rapport d'impact ne préconise aucune mesure concrète. La durée de validité excessivement longue de la concession est particulièrement grave compte tenu de la croissance du trafic au-delà des prévisions.
- Le droit suisse est inapplicable. En France une telle concession est délivrée pour 20 ans. Les pronostics n'étant faits que pour vingt ans, c'est à cette durée que se limite l'étude d'impact qui ne couvre pas la période 2021. L'étude d'impact n'est pas valable pour le Pays de Gex parce qu'elle est incomplète et ne prend pas en compte les valeurs limites de bruit du droit français.
- Les opposants sis en France demandent la modification des trajectoires de survol du territoire français. A l'appui de leur requête, ils invoquent des études réalisées dans le cadre de la Commission des nuisances de l'aéroport qui ont démontré que la trajectoire de décollage avec survol du Pays de Gex en direction du VOR de Passeiry, virage au-dessus de Vernier vers le Jura, peut et doit être supprimée.

Les décollages doivent se faire selon les axes naturels de la piste et de manière générale, pour la protection des populations, ils ne doivent permettre aucune déviation de ces axes avant que les aéronefs aient atteints une altitude de 9'000 pieds, suffisante pour franchir le Jura. Ces griefs sont en relation avec les routes Routes KONIL 1 J et KONIL 2C et ARGIS 1P-BELUS 1P-PAS 2P et ARGIS 1 T.

- Le projet de bétonnage de la piste en herbe, inquiète les riverains qui craignent une autre affectation, voire l'arrivée de compagnies du type DHL.
- La commune de Ferney demande notamment que l'octroi de la concession soit conditionné à l'insertion dans le règlement d'exploitation de restrictions draconiennes, s'agissant en particulier des vols de nuit, instauration d'un quota très strict pour les mouvements de jour et pour les mouvements entre 21.00 et 22.00 et entre 06.30 et 07.00 heures et l'interdiction de principe de tout décollage entre 22.00 et 06.30 heures et de tout atterrissage entre 23.00 et 06 heures, un quota très strict étant fixé pour les autorisations d'atterrissage entre 22.00 et 2300 heures et entre 06.00 et 06.30 heures. L'autorisation d'atterrir doit être donnée exceptionnellement et être liée à des retards non prévisibles, à des vols d'urgence, à des vols sanitaires, à des vols d'Etat. La réglementation stricte doit interdire tout trafic d'avion considéré comme bruyant entre 22.00 et 07.00 heures.

Tous griefs exprimés par les particuliers et communes de Ferney-Voltaire et de Prévessin Moëns, par l'Association Française des Riverains de l'aéroports de Genève (ci-après "AFRAG"), par la Commune de Chens sur Léman, par les Mairies de Messery, Segny et Sauverny.

Au surplus, les opposants sis en Haute-Savoie expriment spécialement les demandes suivantes

- Il y a lieu de définir, dans l'immédiat, un axe d'approche à vue, utilisable par beau temps qui passerait sur le lac, à mi-chemin entre Messery et Nyon afin d'éloigner les avions de 2'000 mètres environ .
- Jusqu'à présent, la région n'était pas gênée par les décollages (sens aéroport - lac). L'introduction des nouvelles voies de circulation amène les avions les plus lourds à survoler les communes - jusqu'à présent préservées - avant d'amorcer leur virage. Par conséquent, il faut définir une trajectoire passant au milieu du lac.

- Il faut décaler l'ILS de 5° vers le nord-ouest, ce qui ferait passer les avions à 1'400 mètres au large de Nemier. Il y a lieu de définir des procédures de diminution du bruit plus stricte au décollage et à l'atterrissage et de réexaminer les couloirs aériens avec les communes suisses et françaises.

Griefs exprimés par l'AFRAG, les Communes de Chens sur Léman et de Messery.

3.3 Représentation et légitimation

Au sens de l'indication figurant dans les publications relatives à la consultation, lorsque plus de vingt personnes présentent des requêtes collectives ou individuelles pour défendre les mêmes intérêts, elles sont considérées comme représentées par le dépositaire de leurs observations. C'est le cas des personnes qui ont signé le "Registre d'observations comportant cent pages numérotées" remis par la Commune de Ferney. A condition que les oppositions revêtent la forme prescrite (motifs, signature et adresse lisibles), toutes ces personnes sont considérées comme des opposants. La présente décision est notifiée à la Mairie de Ferney-Voltaire, à charge pour elle de la communiquer aux opposants.

En ce qui concerne la légitimation, en vertu de l'article 37f de la LA, l'autorité d'approbation s'est penchée sur la définition du cercle de ceux qui ont la qualité de partie, en vertu de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021).

Le fait que la situation des opposants devrait être améliorée et non détériorée par la décision à prendre, ne saurait être invoqué pour leur dénier la légitimation. "Etre touché peut tout aussi bien résulter du fait que la modification attaquée est insuffisante." (Décision du Conseil fédéral du 11 septembre 1974 c/ décision DFTCE modifiant la concession d'exploitation de l'aéroport de Genève-Cointrin, (JAAC 1975 p.112).

Toutes les oppositions, voire les interventions émanent de personnes, associations et communes qui sont dans un périmètre suffisamment "proche" de l'AIG pour que leur démarche visant à ne pas être exclues de la suite de la procédure selon l'article 36d, 4^e alinéa, de la LA, soit prise en considération. Il y a lieu de relever qu'à l'époque du dépôt des oppositions, les intéressés ne pouvaient se fonder que sur un projet de règlement d'exploitation et sur la version du RIE reproduisant l'état 1998. Ce n'est que le 6 avril 2001 que la version actuelle du règlement d'exploitation a été approuvée et

ce n'est que le 11 mai 2001 que l'avenant au RIE - basé sur l'état 2000 - a été disponible. A cette date, il a été expédié par express à l'autorité de décision qui l'a pris en considération dans la présente approbation. Pour des raisons évidentes de délais, cet avenant n'a toutefois plus pu être communiqué aux autorités concernées ni aux intéressés. Il constitue l'une des pièces déterminantes du dossier de la cause et, en tant que tel, il sera mis en consultation au sens de la présente décision (in fine).

En revanche, s'agissant du recours contre la présente décision d'approbation du règlement d'exploitation, la qualité de partie ne devrait pas être attribuée à l'ensemble des recourants qui se sont manifestés lors de la procédure d'opposition. Il s'agit dès lors de trouver des critères permettant de qualifier l'intérêt digne de protection tout en n'ouvrant pas la porte au recours populaire.

Le Rapport de l'impact sur l'environnement (RIE) reproduit des images qui permettent, domaine par domaine, de déterminer la nature, la quantité et l'intensité des nuisances ou des pollutions générées par l'exploitation de l'AIG.

Il paraît par conséquent indiqué de fixer le cercle des intéressés en se fondant, au premier chef, sur les cartes et figures présentées aux chapitres 8 et suivants du RIE. Il ressort de cet examen, fondé sur le trafic de référence 2000 (selon l'avenant au RIE produit par l'AIG le 11 mai 2001) que les nuisances qui affectent le plus grand nombre de personnes sont incontestablement les nuisances sonores. Les effets de la pollution de l'air due au trafic aérien se propagent dans des zones plus limitées, sous l'aspect topographique, les retombées sur les sols de polluants provenant du trafic aérien sont encore plus restreintes. Dès lors, compte tenu du fait que la jurisprudence reconnaît la qualité pour recourir aux tiers dont les intérêts sont lésés de façon directe et spéciale, le cercle des tiers pouvant se prévaloir d'un intérêt digne de protection est défini sur la base de la teneur 2001 de l'annexe 5 à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) et en prenant pour référence la courbe du trafic 2000 qui ressort de l'avenant au RIE. Il ressort de l'examen des nouvelles cartes que l'état 2000 n'apporte pas de modification par rapport à l'état 1998 sous l'aspect de la légitimation.

Il s'en suit que la qualité pour recourir pourrait être d'emblée reconnue:

- aux opposants qui se trouvent à l'intérieur de la courbe isophone correspondant à une valeur de planification supérieure à 55 Lr en dB(A) de jour et à 50/45 Lr en dB(A) de nuit (la limite supérieure valant pour la 1^{ère} heure nocturne de 22.00 à 23.00 heures);

- aux organisations d'importance nationale au sens de l'article 12 de la loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451) ainsi qu'aux associations qui ont la personnalité juridique et dont les statuts leur attribuent la tâche de défendre les intérêts de leurs membres dont un grand nombre sont lésés et auraient la qualité pour recourir selon le premier point;

Le Tribunal fédéral ayant reconnu que l'intérêt particulier et digne de protection des destinataires des décisions pouvait aller au-delà de critères pratiques (ATF 112 Ib 157 ss.), il faut poser la question de savoir s'il serait justifié de reconnaître la qualité de partie à d'autres intéressés et pour quels motifs. Ce n'est qu'au terme d'un tel examen que cette qualité pourra être reconnue ou déniée à une personne, association ou commune qui, bien qu'elle ne se trouve pas dans le périmètre susmentionné, pourrait se prévaloir d'un intérêt digne de protection à l'abrogation ou à la modification de la décision ou d'une partie de la décision.

Par conséquent, la qualité de partie peut être attribué aux habitants des communes gessiennes et aux dites communes qui, bien qu'elles se trouvent en dehors de l'empreinte sonore décrite ci-dessus, soit au-delà de 55 Lr en dB(A) de jour et 50 Lr en dB(A), sont suffisamment proches des zones touchées et sont spécialement concernées par les activités de l'aviation légère.

En revanche, il ressort du RIE que l'exploitation de l'AIG n'affecte ni gravement ni spécialement les autres opposants qui ont participé à la procédure d'opposition. En Suisse, comme en France, les survols d'avions auxquels ces personnes sont soumises engendrent une gêne sonore qui est le lot d'une partie non négligeable de la population, exposée aux nuisances provenant du trafic public, qu'il soit routier, ferroviaire ou aérien.

Outre les cartes du RIE reproduisant l'impact sonore, la pollution de l'air et des sols, il y a lieu de se reporter aux cartes établies grâce aux données radar. Il s'agit des figures 8.11, 8.12, 8.13 et 8.14 du chapitre 8 du RIE qui traduisent, pour une période de 20 jours, toutes les trajectoires des aéronefs, en séparant les atterrissages des décollages. Il ressort des indications portant sur la densité des mouvements et sur l'altitude moyenne des avions que le nombre moyen des passages journaliers d'avions au-dessus du Canton de Vaud et de la Haute-Savoie ne permet pas de conclure que les communes ou leurs habitants ont un intérêt digne de protection à attaquer la présente décision. Le fait que ces personnes soient soumises, à des passages d'avion, qui puissent être gênants et que l'intensité de la gêne varie selon le régime des vents

et la difficulté, pour certains types d'avion, d'observer parfaitement les trajectoires, ne suffit pas à leur conférer la qualité de partie.

Par conséquent, il y aurait lieu de déclarer irrecevable tout recours éventuel contre l'approbation du règlement d'exploitation, qui serait déposé par les personnes, collectivités publiques ou associations sises dans le canton de Vaud, dans les communes genevoises de la rive gauche du lac Léman ainsi que dans les communes françaises de la Haute-Savoie.

4. Réponses de l'AIG sur les oppositions

Le 29 septembre 2000, l'AIG a répondu aux oppositions déposées dans le délai imparti. Se référant au courrier de l'OFAC du 17 août 2000 aux termes duquel un nouveau délai était attribué à la Partie française, l'AIG s'est réservé une seconde réponse concernant la France voisine. Cette réponse est datée du 30 novembre 2000. Dans la mesure où l'AIG s'exprime sur des griefs qui sont encore actuels au moment de la rédaction de la présente décision, ses réponses sont reprises ci-après:

4.1 Sur les griefs des opposants sis en Suisse

4.1.1 Demande entachée de vices de forme

L'AIG réfute les griefs portant sur des vices de forme. Il se réfère aux publications des 7 juin 2000, dans la Feuille d'Avis Officielle (FAO) du Canton de Genève et du 6 juin 2000 dans la FAO du Canton de Vaud et ajoute qu'un projet de règlement d'exploitation était joint à la demande.

Plusieurs opposants se plaignent de la longueur excessive (50 ans) de la durée légale de la concession. L'AIG leur oppose les arguments suivants:

Les concessions fédérales d'exploitation sont régies par l'article 10 de l'Ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) qui prévoit cette durée. Il est normal que la concession d'exploitation soit d'une durée supérieure à 20 ans, en raison notamment des importants investissements pour faire face à l'évolution de la demande. Les investissements les plus lourds doivent pouvoir être amortis sur une durée de 50 ans. En ce qui concerne les pronostics, il ne serait pas raisonnable de faire des prévisions de trafic sur une durée de plus de 20 ans. Cela explique que ces prévisions, et l'étude d'impact y relative, ne soient pas établies pour toute la durée de la concession fédérale.

L'AIG rappelle que l'octroi de la concession elle-même ne constitue pas le seul cadre légal à respecter pour l'AIG. Toute une série d'autres lois, règlements et plans directeurs cantonaux ou fédéraux réglemente son activité au fil du temps. Par ailleurs, dans le cadre de son règlement d'exploitation (art. 6), l'AIG s'est engagé à améliorer constamment l'environnement aéroportuaire par le biais de la mise en œuvre de son système de management environnemental.

4.1.2 Mesures de contrôle des trajectoires

A la Commune de Versoix qui demande le renforcement des mesures de contrôle des trajectoires et des mesures sonores, l'AIG répond que le système MIABA (Mesure et Identification du Bruit des Avions), utilisé depuis plus de 15 ans arrive à obsolescence. Un cahier des charges doit être présenté à la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien d'ici à la fin de l'année pour procéder au choix d'un nouveau système plus performant. L'AIG n'a aucune intention de supprimer la station de mesure NMT 8. Les problèmes d'exploitation rencontrés actuellement seront résolus dans le cadre du renouvellement du système MIABA.

L'AIG constate que la Commune de Satigny est touchée principalement par les avions commerciaux empruntant les trajectoires de départ en direction du sud-ouest par piste A avec virage à droite après le décollage (KONIL 1J et KONIL 2C) et partiellement par les vols de nuit.

L'exposition au bruit de jour de l'ensemble du territoire de la commune de Cartigny est dans tous les cas inférieure à 58 dBA Leq. L'exposition au bruit de nuit de l'ensemble du territoire de ladite commune est inférieure à 48 dBA Leq.

En ce qui concerne les demandes de "réserves" à inscrire dans le règlement d'exploitation, l'AIG, signale que le chapitre 8.39 démontre qu'en termes de prévisions pour les années 2010 et 2020, l'augmentation du trafic aérien n'engendrera pas une augmentation de la charge sonore globale, sans tenir compte par ailleurs des progrès attendus au niveau acoustique. Dans le cadre de la concession fédérale d'exploitation, il n'y a donc, selon l'AIG, aucune raison de demander que soit inscrite une quelconque restriction d'utilisation.

Les trois communes vaudoises qui se sont manifestées, sont soumises à une exposition au bruit de jour qui est dans tous les cas inférieure à 53 dBA Leq. L'exposition au bruit de nuit de l'ensemble du territoire desdites communes est nettement inférieure à 45 dBA Leq. L'AIG met en doute leur qualité pour agir tout en laissant cette question à l'appréciation de l'OFAC.

En ce qui concerne la trajectoire dite "alternate", l'AIG rappelle qu'un particulier a déjà fait recours auprès du DETEC à ce sujet. Par décision du 12 mai 2000, le DETEC a confirmé la décision du 21 octobre 1994 de l'OFAC déclarant que l'utilisation de la route "alternate" était licite nonobstant l'absence de publication de ladite route. Quant à la meilleure répartition spatiale des trajectoires de départ et d'arrivée demandée par l'ATE, l'AIG constate que c'est déjà le cas et que la répartition actuelle est confortée par la politique d'aménagement du territoire telle que réalisée depuis des années (en fonction des zones NNI) par le département cantonal de l'aménagement, de l'équipement et du logement.

4.1.3 Augmentation globale des mouvements

La progression du trafic est au nombre des griefs les plus couramment exprimés. L'AIG estime que les articles 37 et 37a de l'OPB s'appliquent aux conséquences éventuelles de l'augmentation du trafic.

La Commune de Vernier relève qu'elle subit une augmentation globale de 1000 mouvements par an. L'AIG répond que cela représente en moyenne moins de 3 mouvements par nuit répartis sur les différentes trajectoires de départ et d'arrivée. Ladite commune n'étant concernée que par les atterrissages par piste 05 et les décollages par piste 23, l'augmentation moyenne en nombre absolu est de l'ordre de 1,5 mouvements par nuit. Il est par ailleurs exact que l'augmentation du nombre de mouvements pronostiquée entre 1998 et 2010 est bien de 26% et non pas de 13% comme indiqué par erreur.

4.1.4 Mouvements de nuit

Plusieurs opposants estiment que la modification de l'OSIA a fortement aggravé la situation des populations riveraines. L'AIG relève que l'article 39 OSIA indique clairement les restrictions au trafic nocturne. L'AIG estime qu'il serait contraire à cette nouvelle réglementation de vouloir interdire les décollages et les atterrissages entre 23.00 et 06.00 heures.

L'AIG est d'avis que le renforcement des restrictions nocturnes demandé entre 22.30 et 06.30 heures ne serait pas compatible avec l'obligation de l'aéroport d'être ouvert en permanence sous réserve des prescriptions applicables aux vols de nuit (art. 39 et suivants de l'OSIA). En outre, selon l'AIG, une telle mesure serait considérée comme disproportionnée. Cela étant, l'AIG examine la possibilité de mettre en place une surtaxe bruit pour la nuit (entre 22h et 6h00) qui serait proportionnelle au bruit des avions.

En ce qui concerne les vols de nuit, dont se plaint la commune de Satigny, l'AIG relève que l'exposition au bruit des hameaux de Bourdigny, Satigny village et Chouilly indique des valeurs de jour inférieures à 54 dBA Leq et de nuit inférieure à 45 dBA Leq.

Globalement plus de 70% des vols de nuit ont lieu entre 22.00 et 23.00 heures, lesdits hameaux ne sont concernés que par une petite partie de ces vols, soit environ 21% des décollages en direction du sud-ouest par piste A sur la trajectoire avec virage à droite (*statistique des vols de janvier à juillet 2000*). Une augmentation globale des vols de nuit de 1000 unités, ne représente donc qu'une augmentation non significative d'environ 210 unités par an, soit +0,6 survol par nuit en moyenne. Entre 05.00 et 06.00 heures, les décollages sont interdits et lesdits hameaux ne sont pas concernés par les atterrissages. Par conséquent, l'introduction de règles de limitation des vols de nuit plus restrictives ne se justifie pas.

A la demande des autorités communales de Satigny de déplacer le virage à droite, voire de le supprimer, l'AIG répond que cela augmenterait la charge sonore d'autres communes qui sont déjà bien plus exposées au bruit de l'aviation, ce serait notamment le cas de Vernier. En outre, du point de vue opérationnel, l'AIG ajoute que les simulations effectuées par Skyguide SA démontrent que la suppression du virage à droite aurait d'importantes conséquences sur la capacité de la piste et sur les retards (cf. document "Simulation, Aéroport International de Genève, Routes de départ SIDs, rapport final V2, 18 février 1999).

L'AIG indique que malgré l'augmentation des mouvements, l'exposition au bruit Leq diurne diminue de 1 à 2 dBA. Le phénomène s'explique par l'interdiction de vol des avions du chapitre 2 de la première génération et le remplacement factuel, des avions du chapitre 3 de la première génération par des avions plus performants d'un point de vue acoustique. Pour ce qui est de la période 2010 – 2020, l'augmentation d'un décibel Leq s'explique essentiellement par l'augmentation du trafic prévu alors que l'on n'a pas pris en considération les améliorations technologiques attendues. Ce qui précède explique également la diminution de 2 à 3 dBA Leq au sud-est de la piste.

4.1.5 Pollution de l'air

La Commune de Cartigny soulève la question de l'influence du trafic aérien sur la pollution de l'air, plus particulièrement en ce qui concerne l'ozone. L'AIG répond ce qui suit: "un niveau d'ozone élevé est lié à la présence d'une concentration trop élevée d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de composés organiques volatiles (COV) notamment. Ces polluants sont en effet des précurseurs de l'ozone. Sous l'effet de la chaleur et du soleil, des réactions photochimiques se produisent dans les couches d'air

les plus proches du sol et contribuent à la formation de l'ozone. Les émissions des aéronefs contribuent à la formation de l'ozone. L'influence, au niveau régional, des émissions liées aux aéronefs s'opère jusqu'à environ 200 m de hauteur. Il est toutefois impossible de connaître à Cartigny, la part des précurseurs d'ozone imputable aux émissions des aéronefs, comme d'ailleurs celle imputable au trafic routier ou à d'autres sources d'émissions, étant donné que l'ozone est un polluant secondaire qui se forme pendant le déplacement des masses d'air polluées locales ou régionales. La région de Cartigny est soumise à l'influence des émissions de l'agglomération genevoise. La problématique touche l'ensemble du bassin lémanique".

4.1.6 Trafic induit

La commune de Vernier met en évidence une lacune de l'OPB, à savoir que seul le trafic généré par le développement de l'aéroport est calculé indépendamment du trafic généré par d'autres développements de sites industriels (ex: Halle 6 de Palexpo).

L'AIG constate que si l'OPB présente une lacune, le problème relève de l'aménagement du territoire et non de l'exploitation de l'aéroport.

L'ATE est d'avis que le RIE sous-estime l'augmentation du trafic routier et de la demande de stationnement pour automobiles.

L'AIG réfute ce reproche: l'évaluation du trafic routier induit par l'aéroport a été déterminée notamment sur la base du trafic aérien et du fret, en tenant compte:

- des mesures permanentes faites aux entrées des parkings à l'AIG, sur les lignes TPG et la gare CFF;
- de la répartition des passagers, employés et trafic fret selon les différents moyens de transports – enquêtes auprès des passagers, employés et trafic fret.

L'AIG affirme par conséquent que la génération de trafic au sol a été évaluée à partir de mesures réelles de trafic. Ces données ont été vérifiées avec les données 1998 des "enquêtes origine-destination", effectuées par l'AIG. Les prévisions futures sont faites après analyse des données statistiques des dix dernières années.

La stratégie B présentée ne sous-estime en rien l'augmentation du trafic induit car elle représente le cas de figure le plus défavorable pour l'AIG, à savoir une augmentation des infrastructures au sol afin de maintenir le même service qu'actuellement.

L'AIG se réfère au chapitre 11 du RIE qui définit trois stratégies: soit ne pas agir, soit augmenter les infrastructures au sol afin de fournir le même service qu'aujourd'hui, soit promouvoir activement les transports publics avec un important transfert modal. Les impacts environnementaux liés à la deuxième et à la troisième stratégie ont été présentés sous l'aspect du bruit et de la pollution de l'air. Les impacts

environnementaux liés à la première stratégie (ne pas agir) ont été présentés de manière qualitative seulement. D'un point de vue qualitatif, la première stratégie ne représente pas le cas le plus défavorable, «ne rien faire» conduit à une situation chaotique en matière de circulation et de stationnement mais il n'y a pas d'augmentation de l'offre en places de stationnement, contrairement au 2e scénario. Ce scénario prévoit d'augmenter les infrastructures au sol, donc l'offre en possibilités de stationnement ce qui a pour effet d'augmenter la part du trafic induit, donc les nuisances. Ce scénario est donc le plus défavorable d'un point de vue de l'environnement; ses impacts quantitatifs en relation avec le bruit et la pollution de l'air ont été décrits dans le rapport d'impact sur l'environnement. Ainsi s'explique le choix du troisième scénario. Il n'est pas prévu d'augmentation de trafic routier sur l'avenue Louis-Casaï. Par contre, le trafic global sur le réseau augmente bien entre 1998 et 2003 comme le confirment les plans de charges. Par la suite, l'hypothèse de croissance zéro du trafic global de 2005 à 2010 et de 2010 à 2020, figurant sur le tableau 11.46, équivaut au fait que l'axe routier Louis-Casaï est saturé à partir de 2005 et que l'augmentation du trafic sur l'ensemble du réseau estimée de 1998 à 2020 n'a plus de répercussion dès 2005 sur cet axe saturé.

L'AIG ajoute que l'augmentation totale du niveau sonore mentionnée sur le tableau 12.1 comprend l'augmentation du trafic global jusqu'en 2005, mais de 2005 à 2020, l'augmentation totale du niveau sonore reste nulle (par rapport à celle observée entre 1998 et 2005) : le niveau sonore total demeure supérieur de +0.3 dB(A) Leq par rapport au niveau sonore actuel et ce de 2005 jusqu'en 2020. Parallèlement, on observe bien une augmentation de la part de bruit liée au trafic de l'aéroport mais il s'agit de la « contribution sonore » de l'AIG par rapport au niveau sonore total. Cela revient à dire que le niveau sonore perçu en 2020 en bordure de l'Avenue Louis-Casaï est identique à celui perçu en 2005 ; seule la « provenance » des voitures change (le bruit total perçu est davantage lié aux voitures provenant de l'aéroport).

4.1.7 L'économie l'emporte sur les impératifs de l'environnement

L'AIG considère que cette appréciation de certains opposants n'est pas conforme à la réalité puisqu'un rapport d'impact environnemental de plus de 300 pages a été élaboré dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation (annexe no 2 du dossier mis en consultation).

En ce qui concerne les insonorisations des habitations autour de l'aéroport, l'AIG rappelle que non seulement il se conforme à l'OPB mais qu'il va plus loin que ne le demande la loi. En effet, le Conseil d'administration de l'AIG a décidé, en 1998, de

procéder à une insonorisation volontaire autour de l'aéroport pour un montant total de 40 millions de francs suisses.³

L'ARAG estime en outre que l'AIG n'a pas mis en place de taxe de bruit incitative. Pour sa part, l'AIG considère que les aéroports nationaux suisses ont été pionniers dans ce domaine depuis 1980. Cela étant, l'AIG examine la possibilité de mettre en place une surtaxe bruit supplémentaire de nuit variable en fonction du bruit des avions et de leur heure d'arrivée ou de départ.

En ce qui concerne l'affectation des fonds à des tâches strictement environnementales, l'AIG relève que les recettes provenant de la surtaxe bruit et émissions gazeuses sont déjà attribuées au fonds « Environnement » et sont utilisées à des dépenses liées essentiellement à la protection de l'environnement (insonorisation des habitations, énergie aux avions, MIABA,...).

La proposition de l'ARAG consistant à augmenter les redevances aéroportuaires d'environ 60 millions de francs suisses par an est économiquement inacceptable.

En outre, l'AIG réfute une comparaison en matière de redevances avec l'aéroport d'Hambourg car la méthodologie utilisée est totalement différente. L'AIG accepte la certification de son système de management environnemental selon la norme ISO, certification également demandée par les autorités cantonales. Le règlement d'exploitation qui fait partie intégrante du dossier comporte également des considérations sur la protection de l'environnement et une volonté clairement manifestée d'intégrer le système de management environnemental (SME, art. 6 du règlement d'exploitation) dans les prises de décisions de l'AIG.

De plus, l'AIG réfute les griefs de l'ATE (Association Transports et Environnement) selon lesquels il n'y aurait pas de pesée d'intérêt entre la protection du climat (CO2) et les intérêts économiques. Pour ce qui est de la consommation d'énergie, la pesée des intérêts est présentée dans le chapitre 18 du RIE.

L'ATE demande la préservation intégrale de la végétation tant en Suisse qu'en France. L'AIG répond que l'influence de l'aéroport sur les milieux naturels situés à sa proximité est uniquement liée aux servitudes inhérentes à l'aviation.

4.1.8 Commission des nuisances

L'AIG réfute le grief selon lequel au sein de la Commission consultative, composée de 20 membres, les représentants des populations directement touchées par les nuisances ne disposent que de 3 voix.

³ La teneur de l'annexe 5 à l'OPB révisée modifiant les valeurs d'exposition au bruit, l'AIG n'est plus tenu par cette déclaration (voir ch. 3 du dispositif de la présente décision).

L'AIG répond que les populations directement touchées disposent de 10 voix (5 représentants des communes genevoises, 1 représentant des communes françaises, 2 représentants des associations de protection de l'environnement, 1 représentant de l'ARAG et 1 représentant de l'Office cantonal de l'environnement. Les départements cantonaux concernés (DEEE, DAEL) disposent de 2 voix alors que les milieux de l'aviation n'ont que 7 voix. L'AIG estime que de par sa composition paritaire et de par la présence d'un architecte-acousticien en tant qu'expert, ladite commission est l'instance idoine pour veiller à ce que les engagements qu'il prend soient tenus et pour contrôler la mise en œuvre du SME.

4.1.9 Incidence de l'augmentation du trafic commercial sur le RIE

L'AIG admet que dans le cadre des prévisions de trafic de l'Institut du Transport Aérien (ci après, "ITA"), reprises au chapitre 7 du RIE, la croissance en termes de mouvements d'avions de lignes et charters, enregistrée à partir de 1997, n'a pas été prévue dans la mesure réalisée aujourd'hui.

Avec une croissance de l'ordre de 4,7% par an entre 1997 et 1999 et de l'ordre de 9,4% estimés pour 2000, par rapport à 1999, ces taux s'écartent sensiblement de ceux établis par l'ITA. L'AIG estime qu'il n'est pas réaliste d'imaginer que le taux de croissance moyen au niveau européen au cumul des 9 premiers mois 2000, de l'ordre de 6% par rapport à la même période de 1999, puisse persister.

En termes de charge sonore, l'accroissement du nombre de survols d'environ 14% de 1998 à 2000, conduit globalement à une augmentation de la charge qui par rapport à l'état de référence du RIE (1998) reste inférieure à 0,5 dBA, ce qui n'est déjà pas perceptible à qualité acoustique égale des flottes.

L'AIG relève qu'à la demande de l'OFAC, un avenant aux chapitres 7, 8 et 9 du RIE avec une mise à jour se rapportant au nouvel état de référence (2000), des pronostics 2010/2020 et des courbes d'exposition au bruit relatives à la situation actuelle et aux prévisions est en préparation. L'AIG a par conséquent fourni au "Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherches" (ci-après "EMPA"), toutes les données de base du trafic 2000 afin que celui-ci effectue les nouveaux calculs de l'exposition au bruit. Par la suite, Ecoscan SA, qui avait produit le rapport d'impact sur l'environnement, dans sa teneur du 5 mai 2000 fut chargé de le compléter.

4.1.10 Incidence de l'augmentation des vols de nuit sur le RIE

L'AIG relève que globalement les vols de nuit programmés à l'horaire entre 22.01 et

24.00 heures sont en diminution. La progression du nombre de mouvements pendant la période nocturne s'explique principalement par les retards dus à la congestion des voies aériennes et des aéroports d'origine ou de destination de certains vols. De janvier à fin octobre 2000, plus de 900 atterrissages d'avions furent retardés soit environ 22% du nombre total de vols de nuit recensés pendant la même période.

Les dispositions des articles 39 et 39a faisant règle pendant la période de restrictions nocturnes, l'AIG n'a pas l'intention de modifier fondamentalement le régime de vols de nuit antérieur, notamment en matière de plages horaires.

De nuit, l'AIG prévoit que tout atterrissage ou décollage devra être préalablement approuvé dans le cadre de la coordination des horaires soit de cas en cas. Des tarifs modulés en fonction de l'heure du mouvement et du bruit de l'avion à la source, seront introduits. Cette mesure incitative vise à renforcer le contrôle des vols de nuit et à éviter ainsi que la charge sonore nocturne n'augmente.

En ce qui concerne la situation hypothétique future, l'AIG estime que l'évolution favorable constatée de la qualité acoustique des avions opérant sur l'aéroport de Genève, va se confirmer. En termes de prévisions, l'AIG juge raisonnable de prévoir que dans ce domaine, l'évolution particulièrement favorable constatée ces 20 dernières années se poursuivra. La volonté affichée par les motoristes de mettre à disposition dans la prochaine décennie une technologie permettant de réduire le bruit à la source, d'au moins 6 décibels (à l'atterrissage et au décollage), renforcée par l'introduction d'un chapitre 4 à l'annexe 16 de l'OACI encore plus restrictif (en préparation), permet de soutenir l'hypothèse que pour les vingt ans à venir, à indice équivalent égal, la charge sonore n'augmentera pas de manière significative. Faut-il rappeler, à ce sujet, qu'à surface isophone égale, une diminution ne fut-elle que de 3 décibels compenserait un doublement du trafic.

Selon l'AIG, il est peu vraisemblable que l'augmentation prévue du nombre de mouvements du trafic annuel global entraîne une distorsion significative de la part des vols de nuit pendant les trois tranches horaires de la période nocturne.

Compte tenu de la détermination de l'AIG d'exercer une influence déterminante sur le trafic admis durant la période de restrictions nocturnes, grâce à une meilleure répartition des mouvements à l'horaire, à une augmentation de la capacité aéroportuaire et celle prévisible de l'espace aérien, on peut s'attendre à terme que le nombre de vols retardés à l'horaire qui empiéteront sur la période de restrictions nocturnes se réduira à terme de manière significative. La diminution du nombre de vols retardés devrait compenser l'augmentation des vols de nuit à l'horaire liée à celle des

prévisions de trafic.

L'AIG considère que les types d'appareils représentatifs du trafic nocturne tels que retenus pour le calcul de l'exposition au bruit pour les années 2010 et 2020, soit l'A320 pour les décollages et le BA 146 pour les atterrissages, constituent un scénario conservateur, qui d'un point de vue acoustique est plutôt défavorable car il ne tient pas compte des progrès en matière de motorisation des avions.

4.2 Sur les griefs spécifiques des opposants de France voisine

4.2.1 En relation avec la Convention ESPOO

Le 5 octobre 2000, l'AIG a été informé par un agent de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) que la France avait ratifié la Convention Espoo, du 25 février 1991. L'AIG est d'avis, quant à la forme, que l'approbation par le législatif français doit avoir été envoyée auprès du dépositaire des instruments de ratification, à savoir l'ONU/CEE, pour que la France puisse se prévaloir valablement de la Convention. Quant au fond, l'AIG rappelle que la convention ne concerne que les nouveaux projets de construction d'installation ou leur modification sensible, et non pas les constructions existantes, pour lesquelles elle demeure inapplicable.

L'article 2, chiffre 2, de la convention prévoit que chaque partie prend les mesures juridiques, administratives ou autres, nécessaires pour mettre en œuvre les dispositions de la convention, y compris en ce qui concerne les "activités proposées" inscrites sur la liste figurant à l'appendice I. Par activité proposée au sens de l'article premier, chiffre V de la convention, il faut entendre, selon ses termes, toute activité ou tout projet visant à modifier sensiblement une activité, dont l'exécution doit faire l'objet d'une décision d'une autorité compétente suivant toute procédure nationale applicable. En l'espèce, selon l'AIG, le renouvellement de sa concession fédérale d'exploitation n'est pas soumis à la Convention d'Espoo. Il importe peu à cet égard que le renouvellement de la concession soit soumis à une décision de la Confédération. Pour l'AIG, la convention n'a en effet pas pour but de remettre en cause l'exploitation des installations existantes dans la mesure où elle n'est pas pourvue d'effet rétroactif. Cela étant, quand bien même cette convention est inapplicable au fond, comme l'indique le RIE, l'AIG a souhaité procéder à une étude d'impact du côté français. S'agissant plus particulièrement du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), il a fourni toutes les données

nécessaires à son élaboration selon les normes françaises en vigueur⁴. Le 17 octobre 2000, l'AIG a obtenu les résultats des simulations PEB effectuées par le Service technique des bases aériennes sis à Bonneuil-sur-Marne (STBA).

Au vu des courbes isopsophiques présentées à l'époque, il ressortait clairement que l'étendue de la zone C (bruit modéré) du PEB est pratiquement limitée au territoire des communes genevoises riveraines. En prenant comme référence la courbe isopsophique correspondant à l'indice IP 72 le plus restrictif⁵, seul un petit secteur du sud-est de la commune de Ferney-Votaire est concerné par la limite de la zone C ainsi définie.

4.2.2 Vols VFR et conditions d'exploitation de la piste B

L'AIG précise que la piste B en gazon existe depuis 1945 et figure depuis lors sur les documents aéronautiques. La piste B actuelle ne peut être utilisée que par des avions légers équipés d'un seul moteur et d'une masse maximum inférieure à deux tonnes. De plus, son utilisation est tributaire de bonnes conditions atmosphériques et est limitée par les besoins d'entretien de la surface engazonnée. C'est dire que seule une petite part des avions opérant en vol à vue (VFR) peuvent, en l'état, emprunter cette piste.

L'AIG ajoute que pour les aéronefs opérant en VFR, des procédures de départ et d'arrivée sont publiées et obligatoires à proximité ou à l'intérieur des secteurs contrôlés par les services de la navigation aérienne. Pour des raisons de sécurité et de lutte contre les nuisances, les routes de départ et d'arrivée intègrent la volte VFR et sont délimitées par des points de sortie et d'entrée dans le système, tous associés à des références visuelles. Ces procédures ont été introduites en 1977 pour les avions légers et en 1983 pour les hélicoptères dans le but d'améliorer la coordination du trafic VFR/IFR⁶ et l'efficacité des mesures permettant d'éviter ou de diminuer les nuisances. Le trafic VFR comprend les vols de plaisance et de tourisme et les vols de formation (écolage de base et entraînement) de l'aviation légère. La volte est donc destinée à l'intégration de ces vols dans le trafic des grands avions quelle que soit la piste utilisée (A ou B).

⁴ Indice Psophique IP = Calcul du cumul énergétique des niveaux sonores (exprimés en unité de niveau de bruit perçu, PNdB) liés aux différents aéronefs, les mouvements de nuit étant pris en compte avec un coefficient de pondération égal à 10. Le calcul est effectué sur une journée moyenne et ramené à la minute.

⁵ Valeur qui pourrait être choisie entre $72 < IP < 84$ par le Préfet du département concerné en fonction du contexte particulier tant du point de vue de l'activité que de l'environnement de l'aérodrome.

Une analyse portant sur le trafic VFR des dix dernières années montre qu'en moyenne sur les deux lustres considérés, le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) est passé de 27'533 par an entre 1990 et 1994 à 23'320 mouvements par an entre 1995 et 1999. Avec 22'931 mouvements recensés en 1999, la tendance actuelle va dans le sens d'une stagnation voire diminution de ce type de trafic. Au cumul, pour les mois de janvier à septembre 2000, le total des mouvements VFR affiche une diminution de plus de 2% par rapport à la même période de l'année précédente. Il ressort également de l'analyse susmentionnée que globalement le trafic VFR des avions légers se répartit à raison d'un tiers sur la piste B et de deux tiers sur la piste A.

L'AIG rappelle que l'article 5 de la Convention de 1956 entre la Suisse et la France prévoit expressément ce qui suit:

"La France s'engage à instituer sur les parties du territoire français intéressé les servitudes aéronautiques et radioélectriques nécessaires au fonctionnement de l'aéroport de Genève-Cointrin et des installations de sécurité destinées aux opérations d'approche, d'atterrissage et de décollage relatives à cet aérodrome, telles que ces servitudes découlent du programme de plan de masse annexé à la présente convention".

A l'instar des procédures IFR, les procédures VFR d'atterrissage et de décollage et les manœuvres sur les routes qui s'y rattachent, sont strictement liées au fonctionnement de l'aéroport. L'AIG a démontré plus haut que deux tiers des opérations d'atterrissage et de décollage des avions légers s'effectuent sur la piste A. Ces opérations et les manœuvres qui s'y rattachent sont donc directement visées et comprises dans la Convention franco-suisse de 1956. En 1956, la France ne pouvait pas ignorer le mixte de la flotte desservant l'aéroport de Genève-Cointrin (avions légers et avions lourds, actuels et prévus) et, par conséquent, la nécessité d'instaurer des mesures visant à garantir la sécurité de ce trafic. Le fait que pour des raisons évidentes d'exploitation, de sécurité et fluidité du trafic, une partie des opérations d'atterrissage et de décollage des vols VFR relatives à l'aérodrome s'effectuent en dehors de la piste A (sur une piste B en herbe ou à partir de plates-formes destinées aux hélicoptères) n'enlève rien à l'engagement de la France d'instituer sur les parties du territoire français intéressé, notamment, les servitudes aéronautiques utiles à ces opérations. En conséquence, selon l'AIG, la convention franco-suisse répond clairement aux questions de survol du territoire français et par conséquent à celles concernant l'exploitation de la piste B en herbe.

⁶ A titre de comparaison, les procédures standard des vols aux instruments (IFR) ont été introduites au début des années septante.

En ce qui concerne l'étude de l'impact du bruit au sol dû au trafic VFR, conformément à la demande de l'OFAC, l'entreprise accréditée par cet Office pour élaborer cette étude, a remis les rapports complémentaires le 16 novembre 2000. L'AIG les a ensuite fait parvenir à l'OFAC. S'agissant des survols du territoire français, l'AIG relève qu'au sens de l'annexe 5, chiffre 21, de l'OPB, ces rapports concluent principalement ce qui suit : "L'exposition au bruit des zones d'habitation est sensiblement inférieure à 50 dB(A) et n'est donc pas de nature à influencer de manière significative les résultats des simulations réalisées par l'EMPA sur la base du trafic de 1998, tels que consignés au chapitre 8 du RIE.

Quant aux questions relatives à la hauteur de survol des territoires français limitrophes concernés par le trafic VFR, l'AIG conclut que conformément à la réglementation française citée par les opposants, stipulée dans l'Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblement de personnes ou d'animaux (Journal officiel de la République française du 5 novembre 1957), il est précisé ce qui suit: «Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs moto propulsés, à l'exclusion des hélicoptères, doivent se maintenir à une hauteur minima au dessus du sol définie comme suit :..... »

Les procédures VFR précitées ont été précisément fixées en fonction des besoins du décollage, ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent. Il n'y a donc aucune raison valable d'exiger des hauteurs minima au dessus du sol supérieures à celle actuellement en vigueur. En dehors des zones et régions de contrôle (CTR, TMA) nécessaires aux manœuvres d'approche et de départ ainsi qu'aux procédures d'attente, il est de la responsabilité des pilotes de respecter les hauteurs minima au-dessus du sol définies par le législation française en la matière."

4.2.3 Trajectoires de départ par piste 23

L'AIG répond comme il suit aux griefs concernant les survols des communes gessiennes:

"Depuis 1998 le nombre d'avions commerciaux empruntant les trajectoires de départ en direction du sud-ouest par piste A avec virage à droite après le décollage (cf. chapitre 3), est en sensible diminution. En ce qui concerne la situation hypothétique future, il est permis de croire que l'évolution favorable constatée de la qualité acoustique des avions opérant sur l'aéroport de Genève, va se confirmer à l'avenir. En termes de prévisions, on peut raisonnablement formuler l'hypothèse que dans ce domaine, l'évolution particulièrement favorable constatée ces 20 dernières années se poursuivra. La volonté affichée par les motoristes de mettre à disposition dans la

prochaine décennie une technologie permettant de réduire le bruit à la source d'au moins 6 décibels (à l'atterrissage et au décollage) renforcée par l'introduction d'un chapitre 4 à l'annexe 16 de l'OACI encore plus restrictif (en préparation), permet de soutenir l'hypothèse que pour les 20 ans à venir, à indice équivalent égal, la charge sonore n'augmentera pas de manière significative. A surface isophone égale, une diminution ne fut-elle que de 3 décibels compenserait un doublement du trafic. Certains opposants demandent de supprimer les trajectoires de départ par piste 23 survolant le Pays de Gex. L'AIG relève que les routes de départ KONIL visées sont empruntées par un tiers des départs par piste 23, soit 10% du trafic IFR total. Selon l'AIG, la suppression de ces routes n'aurait aucun impact sur la situation des quartiers sud de la ville de Ferney-Voltaire.

Quant aux autres communes gessiennes, l'AIG relève que l'exposition au bruit y est inférieure à 55 dBA Leq de jour et à 45 dBA Leq de nuit. Il est patent que cette situation est confirmée par les résultats de la simulation PEB présentée par le représentant de la DGAC. Par ailleurs, l'application des dernières normes de l'OMS citées par les opposants ne ferait que corroborer le fait que les impacts du trafic aérien sur ces communes n'est pas de nature à détériorer de manière significative la qualité de vie de ses habitants.

Cependant, pour répondre aux attentes des riverains français, l'AIG a examiné les conséquences de la suppression du virage à droite ainsi que celles d'une restriction du virage à droite au regard de l'impact sur le trafic.

L'AIG souligne que contrairement à ce que prétendent les opposants, les études faites par Skyguide SA démontrent clairement que la suppression des routes de départ Charlie⁷ en direction de Berne a d'importantes conséquences sur la capacité, sur les retards mesurés au sol et les temps de vol et que, dans les conditions standard simulées, soit 15° et vent nul, une altitude minimale en début de virage supérieure à 3000 ft a un impact non négligeable sur la fluidité et le retard au départ ».

Il en est de même de l'étude d'impact au sol élaborée par le Dr Oliva, qui conclut notamment que dans les conditions simulées « ... l'impact au sol ne peut pas confirmer l'hypothèse selon laquelle il existe une différence significative concernant l'impact du bruit des avions et le nombre de personnes touchées entre les trois scénarii analysés ». Le complément produit à posteriori par l'auteur de l'étude n'est pas de nature à en modifier les conclusions. A cet égard, l'AIG estime particulièrement choquant le fait que Me Page, conseil de la commune de Ferney-Voltaire, Président de l'ARAG et membre de la commission consultative pour la lutte

⁷ Actuellement routes de départ Konil.

contre les nuisances dues au trafic aérien de l'AIG (ci-après, la commission des nuisances) passe sous silence les éléments suivants :

Lors de sa séance du 30 novembre 1999, la sous-commission «Trajectoires» a examiné le rapport du Dr Oliva. En cours de discussion, elle a demandé à l'auteur du rapport de vérifier certains paramètres du calcul et au représentant de l'ARAG à la sous-commission, de lui communiquer les hypothèses de base de sa propre simulation. Cependant, compte tenu des précisions fournies en cours de séance, les membres de la sous-commission ont finalement décidé de recommander à la commission faïtière de prier l'AIG de relever l'altitude minimum pour autoriser le virage à 3 NM du VOR GVA à 3000 pieds. Ceci, fut adopté au vote, par 5 voix pour, sans opposition et 1 abstention, le représentant de l'ARAG s'étant abstenu et non pas opposé. Lors de la séance plénière du 6 décembre 1999, la Commission des nuisances, au vote sur la recommandation de la sous-commission, par 15 voix pour, sans opposition et 2 abstentions a approuvé la surélévation de l'altitude minimum du virage à 3000 pieds.

En date du 11 février 2000, le Conseil d'administration de l'AIG a approuvé la modification adoptée par la Commission des nuisances et chargé la direction de l'AIG d'entreprendre toutes démarches nécessaires à sa publication dans l'AIP dans les meilleurs délais. La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (ci-après " Commission consultative") a été informée de cette décision lors de la séance du 20 mars 2000.

L'AIG conclut qu'en collaboration avec la Commission des nuisances, il a correctement examiné les effets des survols du Pays de Gex par les décollages des avions commerciaux aux instruments par piste 23. La mise en œuvre de la nouvelle procédure permettrait d'éviter les survols par les avions "poussifs" et de diminuer de manière perceptible le bruit au sol grâce à une diminution du nombre de survols par des avions évoluant sur des trajectoires plus élevées.

Par ailleurs, dès lors qu'il est prouvé dans le cadre du rapport d'impact sur l'environnement (chapitre 8.39) qu'en termes de prévisions pour les années 2010 et 2020, l'augmentation du trafic aérien n'engendrera pas une augmentation de la charge sonore globale, l'AIG estime qu'il n'y a aucune raison de fixer des quotas pour les mouvements de jour et de nuit. Quant aux questions relatives aux trajectoires et vols de nuit, ces communes ne se situent pas dans les valeurs limites d'immission de nuit. Elles n'ont donc aucune raison valable de demander une interdiction ou une restriction de ces vols nocturnes.

4.2.4 Saisine de la Commission franco-suisse

L'AIG constate que d'une manière générale, les communes gessiennes et la Préfecture de l'Ain ont manifesté leur intérêt pour une réunion de la Commission mixte instituée par la convention de 1956, en vue d'aborder un certain nombre de questions portant sur les conditions d'exploitation de l'aéroport. En dehors de la procédure d'octroi de la concession fédérale, cette Commission pourrait être le lieu où aborder certains problèmes, en particulier le thème de l'exploitation de la piste B (en herbe et revêtue) en tant que réserve de capacité et celui de la franchise d'obstacle pour son exploitation.

4.2.5 Sous-représentation à la Commission des nuisances

L'AIG réfute le grief de la sous-représentation des communes françaises riveraines au sein de la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien qui est composée de 20 membres. L'AIG répond que les populations directement touchées disposent de 10 voix (5 représentants des communes genevoises, 1 représentant des communes françaises, 2 représentants des associations de protection de l'environnement, 1 représentant de l'ARAG et 1 représentant de l'Office cantonal de l'environnement. Les départements cantonaux concernés (DEEE, DAEL) disposent de 2 voix alors que les milieux de l'aviation n'ont que 7 voix. L'AIG estime que de par sa composition paritaire et de par la présence d'un architecte-acousticien en tant qu'expert, ladite commission est l'instance idoine pour veiller à ce que les engagements qu'il prend soient tenus et pour contrôler la mise en œuvre du SME.

Même en prenant comme référence le corset d'exposition au bruit pour la journée le plus restrictif soit celui correspondant à la valeur de planification pour le degré de sensibilité I ($L_{r1} = 55$ dBA), on constate que 12 communes genevoises sont concernées alors que du côté du Pays de Gex, seule la commune de Ferney-Voltaire est directement touchée. Ce même raisonnement amènerait à la conclusion que ce sont les communes genevoises directement touchées par l'exploitation de l'aéroport qui seraient sous-représentées dans le cadre de la Commission des nuisances et non les communes gessiennes. L'AIG rappelle que le Président de l'AGCNA est de fait, également membre de la Commission des nuisances.

Sur la base des études réalisées dans le cadre du RIE notamment celle menée par la DGAC, l'AIG affirme que seule la commune de Ferney-Voltaire, valablement

représentée à la Commission des nuisances, est directement touchée par l'exploitation de l'aéroport.

4.2.6 Indemnisation des riverains français

Il convient de rappeler que les impacts du trafic aérien ont été précisément évalués. Les courbes d'exposition au bruit relatives à la situation actuelle et celles prévues en 2010 et 2020 ont été établies également pour les territoires français concernés. Le fait que ces impacts n'aient pas été traduits dans les normes françaises en vigueur, n'est pas imputable à l'AIG. Au mois d'octobre 1999 toutes les données nécessaires à l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan d'Occupation des Sols (POS) ont été fournies aux autorités françaises.

Quant aux conditions d'indemnisation financière pour expropriation formelle, l'AIG estime qu'elles ne s'appliquent pas aux riverains français; le droit français ne prévoyant pas une telle indemnité.

4.2.7 Grievs spécifiques des opposants de Haute-Savoie

L'AIG constate que l'exposition au bruit de jour de l'ensemble du territoire desdites communes est dans tous les cas inférieure à 50 dBA Leq. On peut donc raisonnablement se demander si elles ont qualité pour agir. L'AIG laisse cette question à l'appréciation de l'OFAC. L'exposition au bruit de nuit de l'ensemble de ces territoires est inférieure à 45 dBA Leq mesurés à l'extérieur des logements. Pour l'AIG, ces territoires n'entrent visiblement pas dans le cadre des communes pouvant être atteintes par les valeurs limites d'exposition au bruit.

II Considérants

1. A titre formel, procédure applicable

La présente approbation du règlement d'exploitation de l'AIG va de pair avec le renouvellement de la concession d'exploitation. Les deux procédures sont régies par le nouveau droit applicable à la suite des modifications introduites par la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1er mars 2000 (RO 1999 3071).

Selon l'article 36a, 2e alinéa LA, la concession octroyée par le DETEC, se limite à conférer à l'exploitant le droit d'exploiter l'aéroport à titre commercial et le droit de prélever des taxes.

L'article 36c de la LA décrit le contenu du règlement d'exploitation, lequel couvre désormais des sujets abordés jusqu'à présent non seulement dans le règlement d'exploitation du 20 septembre 1952 mais aussi dans la concession du 20 novembre 1951.

Le règlement d'exploitation doit s'inscrire dans le concept du "Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique" (PSIA), au sens de l'article 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700).

Selon l'article 36c de la loi sur l'aviation (LA; RS 748. 0), avant d'approuver le règlement d'exploitation, l'OFAC, en tant qu'autorité compétente, doit s'assurer que l'organisation de l'aéroport, les procédures d'approche et de décollage ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome sont conformes au droit. Les conditions d'approbation du règlement d'exploitation par l'OFAC sont stipulées à l'article 25 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).

Dès lors, la présente décision a pour objet de vérifier la conformité du règlement d'exploitation aux normes du droit aérien spécifiques à l'aviation, en particulier opérationnelles. Elle doit aussi permettre d'établir que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement ainsi que de la nature et du paysage, sont respectées.

Les procédures visées par les articles 36a et 36c de la LA sont distinctes de toute procédure en expropriation. Même après l'établissement du cadastre de bruit, aucune

restriction du droit de propriété ne pourra se fonder sur la présente décision ni sur celle du DETEC de délivrer la concession d'exploitation.

Dès l'approbation de la présente décision, et à la lumière de la révision de l'annexe 5 à l'OPB, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre de bruit seront disponibles.

Compte tenu de l'obligation de réexaminer intégralement le règlement d'exploitation et d'effectuer un examen de l'impact sur l'environnement au sens de l'article 74a des "Dispositions transitoires" de l'OSIA, dans sa teneur du 2 février 2000, l'ensemble du dossier de la demande a été soumis aux exigences de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011). Les effets de l'exploitation de l'AIG sur l'environnement sont analysés en particulier dans le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) joint à la demande et dans l'appréciation qui en a été faite par les Services cantonaux et par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, aux termes de son "Evaluation".

La procédure d'opposition a été ouverte aux communes, associations et particuliers sis en Suisse et en France dans la mesure où leurs intérêts sont touchés par la décision à prendre au sens de l'article 48 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021).

2. A titre matériel, conditions d'approbation

Il ressort du chapitre 1, chiffres 2. et 3. que les tiers touchés par l'exploitation de l'aéroport ont eu l'occasion de se prononcer sur la demande de l'AIG du 5 mai 2000 et que la procédure d'audition préalable a été menée conformément aux dispositions de la loi sur la procédure administrative.

Dans le but de tenir compte des résultats de la consultation et des remarques des opposants, le règlement d'exploitation de l'AIG, joint à la demande du 5 mai 2000, au sens de l'article 24 de l'OSIA, a été adapté à plusieurs reprises.

L'exemplaire du 6 avril 2001, accompagné d'un commentaire et muni d'un organigramme, est déterminant.

2.1 Conformité aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

L'article 3a de l'OSIA définit les contraintes résultant du PSIA. L'article 25 de l'OSIA

prévoit que le règlement d'exploitation doit répondre aux objectifs et aux exigences du PSIA selon l'article 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700).

Au cours de l'année 2000, la Confédération a mis en place la politique qu'elle entend mener dans le secteur de l'aviation civile. Selon le concept de réseau retenu dans le Plan structurel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) prévu à l'article 3a de l'OSIA, les aéroports nationaux sont les éléments centraux de l'infrastructure aéronautique suisse et du système de transport national et international. Leur fonction consiste à relier les différentes parties du pays et leurs pôles économiques au réseau de transport aérien international. Pour autant que leurs capacités le permettent, ils doivent aussi être à la disposition de tous les aéronefs admis dans le trafic interne ou international pour une utilisation normale. Au sens du PSIA, les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande même si les valeurs limites d'exposition au bruit ou celles relatives aux polluants ne peuvent être respectées partout.

Le PSIA qualifie l'aéroport de Genève d'aéroport national, au même titre que Bâle et Zurich. La vocation de l'aéroport est de relier la Suisse au trafic aérien mondial; le trafic de ligne y revêt la première priorité. L'AIG est en outre ouvert au trafic charter, aux vols taxi de transport, au trafic non commercial, à l'instruction générale et aux vols d'hélicoptères.

Le dossier de la demande de renouvellement de la concession est en harmonie avec le rôle dévolu à l'AIG aux termes du PSIA. Le chapitre 5 du RIE illustre son importance à l'échelle internationale, européenne et nationale, ainsi que ses impacts économiques.

Au nombre des objectifs du plan directeur cantonal, adopté par le Grand Conseil genevois le 8 juin 2000, figure le maintien de l'attrait de l'aéroport et la prise en compte de sa situation urbaine. L'AIG est doté des moyens de poursuivre son adaptation et d'agir pour maintenir une offre compétitive en respectant les conditions-cadre cantonales. Son accessibilité par les transports publics terrestres sera améliorée pour les courtes et moyennes distances et le transfert modal sera favorisé.

Le plan directeur cantonal indique que la question de la desserte de l'AIG par les compagnies aériennes dépasse le cadre du concept de l'aménagement cantonal, si ce n'est que ce dernier doit veiller à assurer à l'aéroport un cadre propice à l'évolution de ses activités.

En matière de lutte contre le bruit, le concept cantonal (juin 2000) a pour but de réduire sensiblement les atteintes dues à l'environnement. Sous chiffre 5.12, il mentionne ce qui suit : "Dans des secteurs très critiques, telles les zones de bruit A et B de

l'aéroport, des modifications des zones de construction devront intervenir afin d'y limiter l'habitat à celui existant actuellement, voire à le diminuer.

Subsidiairement, dans les zones exposées au bruit, lors de l'établissement des schémas directeurs de quartier et des plans localisés, il convient de veiller aux dispositifs architecturaux permettant de protéger la population du bruit."

Dans sa détermination du 20 octobre 2000, l'Office fédéral du développement territorial (ODT) relève que du point de vue de l'aménagement du territoire, la concession fédérale d'exploitation de l'AIG peut être octroyée, lorsque l'exploitation de l'installation est conforme aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), approuvé le 18 octobre 2000, par le Conseil fédéral (parties I à III B). L'élaboration des fiches de la partie III C du PSIA se fonde sur le protocole de coordination qui devra encore intégrer les résultats du cadastre de bruit (pas encore réalisé).

L'ODT a conclu que dans une perspective rationnelle et judicieuse d'utilisation du sol, du point de vue des intérêts de la Confédération, il n'avait pas d'objection à formuler contre le renouvellement de la concession d'exploitation dans la mesure où les exploitants prévoient des mesures qui tendent essentiellement à améliorer une installation d'importance nationale existante. Ce faisant, il a demandé qu'avant d'octroyer la concession, les conflits potentiels entre le bruit produit par l'exploitation aéronautique et les installations avoisinantes ainsi que les démarches pour les résoudre soient fixés dans le protocole de coordination. Cette demande sera satisfaite dès que les valeurs limites d'exposition au bruit auront été déterminées. L'ODT a aussi requis la concrétisation des mesures prévues pour améliorer le rapport modal des transports publics. Pour ce qui est de l'intégration optimale des installations dans le réseau des transports publics, il s'agit notamment de lier l'AIG de façon contraignante en ce qui concerne la réalisation des mesures nécessaires et les délais à prévoir. **Le chiffre 3.1 du dispositif stipule des charges en matière d'aménagement du territoire.**

2.2 Dispositions en relation avec le bruit

2.2.1 Non-adéquation de la législation à la jurisprudence

Plusieurs opposants relèvent à bon droit la confusion qui règne au sujet des normes applicables en lieu et place des "zones de bruit".

Le moment est venu de rappeler l'évolution du droit et de la jurisprudence en matière de "zones de bruit":

L'un des objectifs de la modification de la loi sur la navigation aérienne du 17 décembre 1971, en vigueur depuis le 1er janvier 1974 (LNA; RO 1973 11738 1750; FF 1971 I 287) avait été l'adoption de mesures efficaces contre le bruit des avions. Pour ce faire, le Conseil fédéral choisit de soustraire aux nouvelles constructions certaines zones à usage sensible au bruit, proches des aéroports. Une réglementation dite des "zones de bruit" ou "zones NNI" fut introduite dans l'ordonnance sur la navigation aérienne (ONA, art. 61 ss. RO 1973 1856, 1984 318) et dans l'ordonnance concernant les zones de bruit des aéroports de Bâle-Mulhouse, Genève-Cointrin et Zurich du 23 novembre 1973 (OZB, RO 1973 1966). A partir de l'entrée en vigueur de cette ordonnance, l'Etat de Genève a soustrait à toute construction les zones qui devinrent par la suite les zones NNI A et B (sauf dérogation selon l'article 62, 4e alinéa de l'ONA dans sa teneur du 5 mars 1985) et a soumis les constructions à des exigences en matière d'insonorisation, au sens de l'article 9 de l'OZB.

Après avoir été mis à l'enquête publique, le plan de zones, dont découlait le régime des utilisations admissibles des trois zones NNI, qui sera abrogé par l'ordonnance sur la lutte contre le bruit du 12 avril 2000, fut publié le 2 septembre 1987 et acquit force obligatoire (RO 2000 1388; RS 814.41).

Dans son arrêt du 3 octobre 1984 (ATF 110 Ib 368 ss), le Tribunal fédéral avait admis que la possibilité de faire ouvrir une procédure en expropriation matérielle pour les restrictions à la propriété découlant du plan des zones de sécurité ou du plan des zones de bruit d'un aéroport, ne supprimait pas la possibilité pour les propriétaires, de demander l'ouverture d'une procédure en expropriation formelle de leurs droits de défense découlant des rapports de voisinage, afin d'obtenir le versement d'une indemnité. En 1995, le Tribunal fédéral (ATF 121 II 317), traitant de l'application des règles de l'expropriation formelle en cas d'immissions provenant de l'exploitation de l'aéroport de Genève, avait stipulé les principes applicables sur la base des articles 679 et 684 du Code Civil (RS 210). Il avait considéré que les conditions de l'imprévisibilité, de la gravité et de la spécialité du dommage s'appliquaient aussi, en principe, aux immissions provenant du trafic aérien (consid. 5a). La prévisibilité du dommage fut déclarée opposable aux propriétaires voisins d'un aéroport national qui avaient acquis leurs immeubles après la fin de l'année 1960. La condition de la spécialité est définie selon les critères des valeurs limites d'immissions prévues par la législation fédérale sur la protection de l'environnement. Nonobstant l'absence, dans

l'ordonnance sur la protection contre le bruit, de valeurs limites d'exposition au bruit des aéroports nationaux, le Tribunal fédéral avait considéré que la condition de la spécialité était en l'espèce considérée comme remplie, sur la base de calculs du niveau moyen "Leq" (consid. 8c/bb-cc). Ce faisant, le Tribunal fédéral constatait que selon le nouveau calcul des courbes NNI effectué en 1989, les zones de bruit A et B se trouvaient manifestement surdimensionnées (cons. III, 12.- d) cc). A cela s'ajoutait l'évolution des circonstances, notamment grâce aux progrès techniques dans la conception des avions à réaction ainsi qu'aux nouveaux procédés et prescriptions concernant les trajectoires d'approche et d'envol. Par conséquent, l'exposition au bruit de plusieurs immeubles classés dans les zones de bruit A (65 NNI et >) ou B (entre 55 et 65 NNI), était devenue, en 1995, inférieure à 55 NNI. Or, dans ces conditions, ces immeubles devraient être soumis aux restrictions de la zone C, voire être soustraits à toute restriction fondée sur la législation fédérale sur l'aviation. Le Tribunal fédéral estimait « devoir nécessairement en déduire que l'intérêt public au classement dans la zone A ou dans la zone B a disparu, car aucun autre élément n'entre en considération pour apprécier de ce point de vue, au regard de la garantie constitutionnelle de la propriété, la validité des restrictions imposées dans ces deux zones.» (art. 42 al. 1 OSIA, précédemment art. 62 al. 1 ONA). L'Etat de Genève fut condamné au paiement d'indemnités pour expropriation des droits de voisinage (ATF 121 II 317 et 350, ATF 124 II 543). Par la suite, la Commission fédérale d'estimation rendit une série de jugements dans le même sens. L'Etat de Genève mit en fin de compte le paiement des indemnités à la charge de l'AIG. Cent cinquante propriétaires furent mis au bénéfice d'indemnités pour expropriation formelle des droits de voisinage correspondant à la moins-value de leurs bâtiments (55 millions de francs suisses) et insonorisations (10 millions de francs suisses). Une centaine de cas sont réglés, les autres sont en cours de traitement. Aux termes de plusieurs arrêts non publiés, le Tribunal fédéral admit en 1999 que c'est à bon droit que l'AIG avait excipé la prescription à l'encontre de prétentions annoncées par des recourants après l'échéance du délai de cinq ans qui avait suivi la publication, le 2 septembre 1987, du plan des zones de bruit de l'aéroport, soit après le 2 septembre 1992.

A partir de 1995, il était devenu manifeste que la réglementation des zones de bruit devait être revue. Toutefois, entre 1995 et 2000, l'annexe 5 à l'OPB qui devait réglementer la matière, ne fut pas adoptée par le Conseil fédéral. Le 12 avril 2000, le Conseil fédéral arrêta des valeurs limites d'exposition au bruit applicables aux aéroports nationaux (Annexe 5 à l'OPB-RS 814.41). Celles-ci ne restèrent en vigueur que quelques mois. En effet, aux termes des considérants de son arrêt du 8 décembre

2000 concernant la 5e étape de construction de l'aéroport de Zurich, le Tribunal fédéral, considérant que la prise en compte des intérêts économiques avait présidé à l'adoption des valeurs d'exposition au bruit, déclara qu'elles étaient contraires à la loi sur la protection de l'environnement (LPE). Dès lors, le Tribunal fédéral estimait que les normes arrêtées par le Conseil fédéral devaient être restreintes au sens de ses conclusions et que dans l'attente de la révision de l'annexe 5 à l'OPB, dans sa teneur du 12 avril 2000, il y avait lieu de se fonder sur le 6e rapport partiel de la Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites d'immission pour le bruit (sept. 1997). Il ajouta que le changement du système des zones de bruit issues du droit aérien, à celui du cadastre de bruit prévu par le droit de l'environnement ne serait véritablement accompli que lorsque la législation, spécialement les articles 42 et suivants de la LA auront subi les adaptations nécessaires et que les problèmes de procédure concernant la protection juridique et les indemnités auront été résolus (cons. 49, in fine). Dans l'année suivant l'adoption de la révision de l'annexe 5 à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) l'OFAC, consignera les immissions de bruit dans le cadastre de bruit au sens de l'article 37 de l'OPB.

Nonobstant l'entrée en vigueur des valeurs limites révisées plusieurs mois après le dépôt de la demande de renouvellement de la concession, l'intérêt des tiers à leur prise en considération est à ce point manifeste que la présente décision doit être interprétée au sens de l'annexe 5 à l'OPB, dans sa teneur de 2001.

2.2.2 Heures d'ouverture et vols de nuit

Il y a lieu de replacer l'adoption du récent article 39 de l'OSIA dans le cadre de l'évolution de la législation en matière de vols de nuit.

En 1960, la piste avait été portée à sa longueur actuelle de 3900 mètres et l'utilisation des avions à réaction s'intensifia. Dans ce contexte d'aggravation des nuisances sonores, le Conseil fédéral proposa au Parlement d'introduire dans la loi le principe selon lequel la lutte contre le bruit des avions rentrait, au même titre que les impératifs de la sécurité aérienne, dans les tâches générales des autorités chargées de la surveillance aéronautique (FF 1962 II 713, 722). Les prescriptions visant à lutter contre le bruit des avions à la source et dans l'exploitation, spécialement entre 22.00 et 06.00 heures, furent ancrées au fur et à mesure dans le droit aérien. Le 19 mai 1967, l'article 7 de la concession d'exploitation avait été complété par la disposition suivante:

"Le concessionnaire est en outre autorisé à insérer dans les prescriptions de circulation certaines dispositions pour lutter contre le bruit."

En premier lieu, les efforts se concentrèrent sur la lutte contre le bruit du trafic nocturne. Le 25 juin 1971, le Grand Conseil genevois édicta une "loi interdisant le trafic aérien pendant certaines heures de la nuit à l'Aéroport de Genève-Cointrin. Aux termes de cette loi, l'aéroport ne fut ouvert au trafic aérien entre 22.00 et 06.00 heures que dans les limites fixées par un règlement du Conseil d'Etat qui déterminait les heures d'utilisation des pistes, le nombre total des mouvements admis ainsi que l'intensité du bruit toléré. Ce règlement devait tenir compte équitablement des besoins et nécessairement prévoir cinq heures consécutives pendant lesquelles aucun trafic aérien n'était admis. Par décision du 23 mars 1972, le Département mit en oeuvre les dispositions fédérales en tenant compte des exigences cantonales. Ces mesures furent concrétisées par la modification des articles 7 et 9 de la concession d'exploitation et l'introduction de l'annexe no1 à la concession qui stipule des restrictions de l'activité de vol entre 22.01 et 05.59 heures (modification du 23 mars 1972). Son adoption souleva des recours émanant à la fois des milieux de défense des riverains et des milieux de l'aviation. En date du 11 septembre 1974, le Conseil fédéral confirma, en dernière instance, les réglementations introduites par le Département dans les concessions des aéroports de Genève et de Zurich.

Par la suite, l'application de la réglementation des vols de nuit telle qu'elle figurait à l'article 39 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, dans sa teneur du 23 novembre 1994 (RO 1994 3050), analogue à la teneur de l'article 95 de l'Ordonnance sur la navigation aérienne du 14 novembre 1973 (RO 1973 1856), fondée sur l'exercice de "la plus grande réserve", suscita de nombreux recours des riverains et aussi, quoique dans une moindre mesure, des entreprises desservant les aéroports de Zurich et de Genève. Les vols du trafic de lignes effectués entre 22.00 et 24.00 heures ainsi qu'entre 05.00 et 06.00 heures, étaient alors admis dans le cadre de l'approbation des horaires et n'étaient guère contestés. En revanche, les décisions de l'OFAC autorisant "entre 22.00 et 00.00 heures ainsi qu'entre 05.00 et 06.00 heures" les mouvements du trafic hors des lignes par le biais des "contingents, firent l'objet de nombreux recours jusqu'au Tribunal fédéral. Le système des contingents n'ayant pas donné satisfaction, on se mit en quête d'un régime lié à des critères plus objectifs, tels que l'indice de bruit des différents types d'avions.

En date du 1er mai 2000, le Conseil fédéral adopta, une nouvelle réglementation applicable aux vols de nuit. Dans un cadre bien circonscrit, les mouvements d'avions commerciaux sont admis comme il suit entre 22.00 et 24.00 heures et entre 05.00 et 06.00 heures:

"Art. 39 Principes

1 Les décollages et les atterrissages de vols non commerciaux sont interdits entre 22 heures et 6 heures.

2 Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sont restreints entre 22 heures et 6 heures selon les prescriptions des art. 39a et 39b.

3 L'exploitant de l'aérodrome peut accorder des dérogations aux prescriptions des al. 1 et 2 en cas d'événements exceptionnels imprévus. Il signale ces dérogations à l'office.

4 Les atterrissages de détresse ainsi que les décollages et les atterrissages liés à des vols de recherche et de sauvetage, des vols d'ambulance et de police, des vols de secours en cas de catastrophe, des vols d'avions militaires suisses et des vols d'aéronefs d'Etat autorisés par l'office ne sont soumis à aucune restriction.

5 Le nombre des décollages et des atterrissages effectués entre 22 heures et 6 heures ainsi que les types d'avions utilisés doivent figurer dans la statistique des aérodromes.

6 Les entreprises de transport aérien planifient avec une grande retenue les vols entre 22 heures et 6 heures.

Art. 39a Restrictions pour des vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich

1 Les décollages sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

a. autorisés entre 22 heures et 24 heures:

1. pour les vols commerciaux d'une distance de plus de 5000 km sans escale avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 98;

2. pour les autres vols commerciaux avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 96;

b. interdits entre 24 heures et 6 heures.

2 Les atterrissages de vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

a. autorisés entre 22 heures et 24 heures et après 5 heures;

b. interdits entre 24 heures et 5 heures.

3 Les avions qui ont un retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à 0 heure 30 au plus tard."

Cette réglementation est assortie, jusqu'au 31 mars 2002, d'une disposition transitoire qui admet les décollages de vols commerciaux au sens de l'article 39a, 1er alinéa, lettre a, chiffre 1, avec des avions dont les émissions dépassent l'indice de bruit 98.

Les articles susmentionnés passent sous silence la marge de manoeuvre que les règlements d'exploitation offrent aux aéroports pour restreindre, si besoin en est, le trafic nocturne. Dans le cadre de cet article 39 de l'OSIA, les restrictions édictées par le biais des règlements d'exploitation peuvent différer d'un aéroport à l'autre. L'article 4,

2e alinéa du règlement d'exploitation de l'AIG dote le concessionnaire d'un instrument qui lui permettra de limiter le trafic de nuit dans le cas où, la charge sonore globale de nuit augmenterait. L'approbation préalable à la planification de tout mouvement entre 22.00 et 06.00 heures introduit une mesure de contrôle qui complète utilement les exigences du législateur.

Toute modification du règlement d'exploitation sera soumise à l'approbation de l'OFAC. Cette approbation constituera une décision au sens de l'article 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative (RS 172.021).

Dans ce contexte, il est apparu judicieux de compléter le règlement d'exploitation. L'article 39, 6e alinéa de l'OSIA, dans sa teneur du 12 avril 2000, confère aux compagnies la tâche de "planifier avec une grande retenue les vols entre 22.00 et 06.00 heures". Il apparut toutefois que seul l'exploitant de l'aéroport, était à même d'appréhender, en termes de nuisances, les effets globaux des mouvements prévus. Ce sera par conséquent à lui de définir les moyens les plus efficaces pour juguler l'accroissement de la gêne due aux mouvements de nuit visés aux articles 39 et 39 a de l'OSIA. En cela, la teneur du règlement d'exploitation du 6 avril 2001 est nouvelle par rapport à celle du projet du 5 mai 2000.

L'article 4, 2e alinéa, lettre a du règlement d'exploitation doit permettre à l'exploitant de satisfaire aux exigences en matière de restrictions du trafic de nuit. En l'état actuel, s'agissant d'une installation au bénéfice d'une concession et reconnue d'importance nationale, toute mesure visant à instituer un quota de vols de nuit, un quota de vols de jour ou de nouvelles restrictions serait disproportionnée.

2.2.3 *Ordre de priorité*

L'article 2 du règlement d'exploitation est en harmonie avec l'obligation de rendre l'aéroport accessible à tous les appareils du trafic intérieur et du trafic international, sous réserve des restrictions édictées dans le règlement d'exploitation, au sens de l'article 36a, 2e alinéa de la LA. Il est conforme à la vocation de l'aéroport qui ressort du PSIA.

L'ordre de priorité retenu à l'article 3 du règlement d'exploitation correspond aux règles en usage. Il y a cependant lieu d'interpréter l'article 2 à la lumière des considérants de l'ATF du 8 décembre 2000 (Zürich, 5^e étape d'agrandissement, Cons. 22, p. 100 ss.). Par conséquent, dans l'hypothèse où l'évolution des atteintes nuisibles ou incommodantes serait telle que les mesures prises seraient insuffisantes, l'exploitant

ne pourra se retrancher derrière l'obligation d'admettre les usagers. Par rapport au projet mis en consultation, la version actuelle du règlement d'exploitation comprend une adjonction importante. L'article 2, 2e alinéa, dote l'AIG d'une disposition qui lui permet, pour des motifs de protection de l'environnement notamment, de restreindre l'usage de l'aéroport.

En cas d'augmentation excessive des nuisances, l'exploitant pourra intervenir sur la base de l'article 2, 2e alinéa du règlement d'exploitation. Si ses interventions sont insuffisantes pour juguler l'accroissement des émissions, lorsque la situation de droit ou de fait l'exige, l'OFAC ordonnera la modification du règlement d'exploitation, conformément à l'article 26 de l'OSIA.

2.2.4 Procédures d'approche et de décollage intéressant la Suisse

Les considérants en relation avec les procédures de vol intéressant particulièrement ou exclusivement la France voisine figurent sous le chiffre 3, spécialement 3.2.1, consacré à la conformité de l'exploitation pour la France voisine.

Consultation

A titre préalable, il y a lieu de revenir sur les griefs concernant le défaut de consultation des communes avant l'adoption de trajectoires. La manière de procéder est la suivante:

- Lors de la modification de certaines procédures de vol dans l'espace aérien suisse, l'OFAC renseigne les cantons touchés même lorsque le droit en vigueur n'exige aucune consultation du fait que le taux des nuisances reste inchangé.
- Les modalités d'utilisation de l'espace aérien doivent souvent être adaptées à la forte augmentation du trafic en Europe et aux nouvelles contraintes que sont par exemple, les installations automatiques de navigation. Les procédures d'approche et de départ ainsi que les voies aériennes peuvent notamment s'en trouver modifiées. L'OFAC est compétent pour les éventuelles approbations, les publications et les informations concernant ces changements.
- Lorsque la modification des procédures de vol exige une consultation (des services fédéraux, cantons, communes, tiers) aucune information particulière supplémentaire ne s'impose. En revanche, une consultation a lieu pour toute modification majeure, c'est à dire si un accroissement notable du bruit est prévu pour de nouvelles régions, à savoir un dépassement de la valeur de planification

pour les zones à bâtir présentant un degré de sensibilité II ou lorsqu'il pourrait avoir des effets sur l'aménagement du territoire dans les régions déjà touchées. Aucune consultation n'a lieu dans les autres cas.

- Sauf s'il s'agit de modifications mineures, les cantons sont informés par lettre explicative de la modification des voies aériennes. Les niveaux inférieurs des voies aériennes sont prévus de manière telle que le trafic qui s'y déroule ne produise aucune nuisance importante; ces voies sont négociées et fixées au plan européen.
- Les cantons sont aussi informés de la modification des procédures d'approche et de départ éloignées des aéroports, c'est à dire qui induisent un bruit qui n'atteint pas la valeur de planification pour les zones d'habitation présentant un degré de sensibilité II selon la LPE et l'OPB. Conformément aux dispositions déterminantes de l'OSIA, les procédures établies par l'exploitant, après consultation du service du contrôle de la circulation aérienne, sont approuvées par l'OFAC et publiées dans l'AIP-Suisse. Dès cette publication, elles sont considérées comme faisant partie intégrante du règlement d'exploitation, comme le stipule l'article 5 du règlement d'exploitation.
- Ces procédures font l'objet d'une constante mise à jour; elles sont publiées dans la Publication d'information aéronautique (AIP-Suisse, AD LSGG). Pour éviter de se trouver face à une version dépassée du règlement d'exploitation, les feuillets de l'AIP n'y sont pas joints; les procédures font néanmoins partie intégrante dudit règlement.

Procédures de vol

Le président et représentant légal de l'ARAG ainsi que de la Commune de Ferney-Voltaire, tout comme le président de l'Association des riverains français, font partie soit de la "Commission des nuisances", soit de la sous-commission "Trajectoires". Ils étaient dès lors parfaitement au courant de la situation et savaient qu' abstraction faite de la modification de la procédure de départ par la piste 23, dite "KONIL", envisagée dans le 2e semestre de l'année 2000 (voir infra sous ch. 3.2.1), l'AIG n'avait pas l'intention de proposer de modification des voltes; ce sujet est traité en détail au présent chapitre II, sous ch. 3.2.1. Compte tenu des nombreuses procédures auxquelles ces deux personnes ont directement participé, elles ne peuvent ignorer que l'AIP-Suisse, est accessible à tous et constitue un outil de travail incontournable pour analyser les procédures de vol. Par conséquent, les griefs soulevés en matière de défaut d'information ne sont pas pertinents. En date du 31 juillet 2000, l'OFAC a requis

de l'AIG, la production des trois études qui avaient été présentées à la sous-commission "Trajectoires", subdivision de la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

Etude d'impact sur le trafic VFR

Constatant que le RIE ne comprenait pas d'étude de l'impact du bruit au sol dû au trafic VFR, l'OFAC a prié l'AIG de faire compléter le rapport d'impact sur ce point. Le 30 novembre 2000, l'AIG a produit les documents requis. Il est apparu que les effets environnementaux imputables au trafic VFR ne modifie pas les constatations figurant dans le RIE. Cela ne signifie pas que ce trafic ne produit pas de nuisances. Tout doit donc être mis en œuvre pour les réduire.

En ce qui concerne l'aviation légère, la nouvelle volte VFR publiée le 11 janvier 2001 (valable pour les mouvements à partir de la piste A et de la piste B) s'éloigne de la commune de Ferney, la gêne est par conséquent réduite. Un circuit sur la gauche n'est pas possible car il reviendrait à couper le trafic opéré sur la piste principale.

Survols de la rive gauche du lac

Récemment, plusieurs communes françaises et suisses de la rive gauche du lac ont relevé une augmentation des nuisances. Depuis le début de l'année 1999, un nouveau système de navigation, dit "Area Navigation, RNAV" ou "navigation de surface" a été introduit sur le plan européen. Il permet aux avions d'utiliser d'autres aides à la navigation que les installations terrestres. Par conséquent, de nouvelles routes d'approche et de départ ont été introduites en Europe. Pour des raisons relevant de la technique propre au contrôle aérien, Genève a non seulement dû redéfinir les routes existantes mais en a créé de nouvelles. Tel est le cas de la route de départ ("Standard Instrument Departure SID") qui impose aux avions - qui jusqu'alors partaient à droite pour survoler le Jura - de virer à gauche (MOLUS ONE ALFA DEPARTURE) lorsqu'ils ont atteint la hauteur prescrite de 7000 pieds (2100 m/mer). A la même date, les routes d'approche (Standard Instrument Arrival STAR) ont également été modifiées, les minima prescrits comme hauteur de vol sont de 7000 pieds. En principe, la gêne visuelle et/ou sonore qui pourrait résulter de ces modifications n'est pas liée à des contraventions aux règles de l'air. Le déplacement de routes aériennes implique le déplacement de nuisances mineures provenant d'avions qui ont déjà atteint une hauteur supérieure à 700 mètres/sol.

Etablissement des procédures d'approche et de décollage

Les Etats sont tenus au respect des normes et des recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), y compris des prescriptions techniques qui s'y rapportent ainsi qu'au respect de celles de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). Les demandes des opposants visant à être davantage associés à l'établissement des procédures de vol ne peuvent être prises en considération. Après avoir appliqué les mécanismes de consultation évoqués ci-dessus, l'établissement des procédures de vol doit être confié en fin de compte à des spécialistes hautement qualifiés et non à des personnes ou à des associations dont le souci serait, bien naturellement, d'éviter tout survol pouvant les affecter de quelle que manière que ce soit.

L'analyse en relation avec la procédure de départ par 23 est exposée sous le *chiffre* 3.2.1 infra « Procédures affectant le Pays de Gex ». Ces considérants s'appliquent aussi aux riverains sis en Suisse qui seraient gênés par ce trafic.

A l'issue d'un nouvel examen des procédures, l'OFAC confirme le bien-fondé de toutes les voltes et trajectoires publiées dans l'AIP, sous LSGG; celles-ci font partie intégrante du règlement d'exploitation, au sens de son article 5.

Cette constatation ne signifie pas que les procédures actuelles sont figées. A tout moment, des modifications peuvent être proposées à l'AIG: lorsque ce dernier conclut qu'il y a lieu d'envisager une modification, la situation est analysée par des spécialistes. Le cas échéant, des modifications sont soumises à l'approbation de l'OFAC. Soit, ce dernier les approuve avant de procéder à leur publication, soit il décide qu'après avoir procédé à une pesée des intérêts en présence, il n'est pas en mesure de les approuver. Pour l'OFAC, la sécurité du trafic aérien constitue toujours le critère primordial.

2.2.5 Trafic enregistré en 1999 / 2000 et pronostics

Les griefs de plusieurs opposants selon lesquels le Rapport d'impact sur l'environnement, dans sa teneur du 5 mai 2000, ne tenait pas compte de l'augmentation du trafic enregistrée depuis 1998 étaient parfaitement pertinents.

Le 7 novembre 2000, l'OFAC fit savoir à l'AIG qu'il y avait lieu de produire un avenant au RIE car la croissance enregistrée à partir de 1999, pour le trafic de lignes et le trafic charter n'avait pas été prévue dans la mesure réalisée. A cette date, en comparant les chiffres réels aux pronostics pour 2005 tirés du rapport de l'Institut du Transport Aérien (ITA), on pouvait constater que les prévisions étaient déjà dépassées. Par conséquent, une mise à jour du chapitre 7 du RIE devait mettre en exergue les causes

de la forte augmentation du trafic et dégager des éléments de prévision permettant de conclure soit à un tassement de l'augmentation des mouvements après 2001, soit au contraire à sa confirmation.

Par voie de conséquence, les chapitres 8 et 9 du RIE devaient également être refaits. L'apport de l'avenant au RIE a exigé un travail considérable du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux. L'EMPA n'a pas été en mesure de fournir ses nouveaux calculs avant le mois de mars 2001. Le Bureau Ecosan a ensuite dû procéder à l'actualisation des trois chapitres suivants du RIE:

- 7. Analyse du trafic aérien;
- 8. Bruit du trafic aérien;
- 9. Pollution de l'air due au trafic aérien.

La courbe d'exposition au bruit ou courbe de référence du Rapport d'impact sur l'environnement est basée sur le trafic de l'année 1998, au cours de laquelle 6'490'968 passagers furent recensés. En 1999 avec 7'019'852 passagers et davantage encore en 2000 avec 7'826'303 passagers, le trafic de passagers a connu une progression inhabituelle.

En 1998, on avait compté 151'517 mouvements commerciaux et non commerciaux (atterrissages et décollages cumulés), en 1999, 159'256. Ils atteignaient le chiffre de 170'751 en 2000. Au cours de journées de pointe isolées, de 40'000 à 45'000 passagers ont été enregistrés.

Ce phénomène est imputable à la percée d'easyJet qui n'a atteint le volume de trafic requis par le système du low cost qu'en 2000.

Fin 2000, trois avions étaient basés à l'AIG et opéraient 14 rotations par jour pour 100 passagers en moyenne par vol. La question qui se posait était de savoir si les prévisions de l'ITA (avec fourchette) demeuraient réalistes pour 2010 – 2020 en regard de l'obligation faite par les dispositions de la LPE et de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, de donner l'image prospective de la charge sonore escomptée. La courbe 1998 qui constituait le paramètre de base du RIE, chiffre 7.3, ne reflétant plus les données réelles au moment du dépôt de la demande, sans remettre en cause, la méthode qui consiste à fonder une analyse de cette ampleur sur l'avant-dernier exercice, l'OFAC se devait d'exiger qu'un nouvel état, basé les données 2000, soit produit et qu'il soit complété par de nouveaux scénarios prospectifs pour 2010 et 2020 en lieu et place de ceux figurant dans le RIE joint à la demande du 5 mai 2000.

Aujourd'hui, l'établissement de pronostics en matière de demande de desserte est particulièrement délicat. La nouvelle stratégie qu'adoptera le groupe Swissair, premier client de l'AIG et troisième employeur privé du canton avec 2'750 emplois générés (référence février 2001), n'est pas connue. Le choix des types d'avions qui seront mis en service est difficile à prévoir. De plus, en Suisse, l'AIG puise sa clientèle dans un réservoir qui couvre les cantons de Genève, Vaud, Fribourg, Neuchâtel, Valais et Jura, où la population est de l'ordre de 1,6 million d'habitants. En France, l'aéroport s'ouvre naturellement aux départements de l'Ain, de la Savoie, de la Haute-Savoie, du Jura et en partie de l'Isère qui comptent 2 millions d'habitants. C'est dire que l'AIG n'est pas soumis aux seuls aléas de la vie économique, politique et culturelle suisse mais aussi aux variations des paramètres français. Par conséquent, si la politique aéronautique suisse est largement tributaire de l'évolution du trafic européen et international, cette interdépendance est encore plus forte lorsqu'il s'agit de l'AIG. Dans son arrêt du 8 décembre 2000, le Tribunal fédéral a d'ailleurs relevé les incertitudes liées aux pronostics des flux de trafic (Cons. 13, p. 82, 2e §).

L'AIG disposant de réserves de capacité, il pourrait traiter un plus grand nombre de passagers qu'il ne le fait actuellement. Sa politique consiste à répondre à la demande de la Suisse romande et de la France voisine. Grâce aux progrès des constructeurs d'avions, dans la lutte contre le bruit à la source, l'AIG devrait être à même d'atteindre son objectif qui est le contrôle des effets de l'évolution du trafic sur l'environnement.

2.2.6 Trafic induit

Le règlement d'exploitation est, au premier chef, un outil destiné aux personnes qui déploient des activités étroitement liées à l'aéronautique. Dès lors, on peut se demander s'il est justifié d'y insérer un chapitre concernant le trafic induit. Comme il se doit, le développement du trafic au sol a été étudié dans le RIE. L'AIG s'est engagé en faveur de la promotion active des transports publics. Son objectif, à l'horizon 2020, est de compter 45% d'utilisateurs des transports publics parmi les passagers et le personnel travaillant sur le site.

Les autorités genevoises recommandent d'instituer la Commission consultative "Transport", conformément à l'intention de l'AIG figurant au chapitre 11.4 du RIE. Une suite doit être donnée à toutes les mesures de financement et d'accompagnement décrites dans le RIE qui sont propres à promouvoir les transports publics, en particulier la création d'une taxe écologique sur les

entrées au parking.

2.2.7 *Système de management environnemental (SME)*

L'AIG a choisi d'ancrer, à l'article 6 du Règlement d'exploitation, un "Système de management environnemental" (SME). L'exploitant est libre de sélectionner l'instrument approprié pour le contrôle des pollutions générées par l'installation. Le SME permet à l'AIG de disposer d'un ensemble de principes et de procédures propres à déterminer l'impact sur l'environnement de toutes les activités exercées sur le site afin de mettre au point les améliorations possibles.

Grâce aux publications faites dans le cadre du SME, lesquelles incluent des bilans écologiques sectoriels, les intéressés sont en mesure d'apprécier le suivi par l'AIG des mesures qui, à l'occasion du renouvellement de la concession, ont été inscrites dans le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE). A l'avenir, le suivi des mesures sera concrétisé périodiquement dans un rapport environnemental, descriptif de l'efficacité du système mis en place. Les contraintes auxquelles l'AIG se soumet par le biais du SME sont un gage de transparence donné au public en matière d'évolution des différents impacts. A titre d'exemple, il y a lieu de donner suite à la demande de l'organe cantonal compétent (chap. I, ch. 2.2.1) concernant l'introduction, dans le SME, des objectifs relevant du domaine de l'amortisseur de bruit des effets statiques de moteurs d'avion.

La présente approbation du règlement d'exploitation n'implique aucune surveillance de l'OFAC sur les publications faites par l'AIG, dans le cadre de son bilan écologique.

L'AIG s'étant engagé envers les tiers à poursuivre dans la voie du système de management environnemental. Il est invité à se conformer à la recommandation de l'organe cantonal compétent visant une "certification internationale ISO 14'000."

2.3 *Prescriptions concernant l'organisation*

2.3.1 *Contexte institutionnel*

L'établissement de droit public est régi par la "Loi sur l'Aéroport International de Genève", adoptée par le Grand Conseil en date du 10 juin 1993; en conséquence, il

n'est pas assujéti à l'apport de la preuve de son inscription au registre du commerce, prescrit à l'article 11, lettre c de l' OSIA.

Comme l'indique le préambule du règlement d'exploitation et son article 7, le règlement s'inscrit notamment dans le cadre de la loi genevoise du 10 juin 1993 sur l'AIG, laquelle est complétée par son règlement d'application du 13 décembre 1993 qui confie au Conseil d'administration le soin d'édicter un règlement d'exploitation aéronautique, un règlement général sur l'organisation de l'aéroport, un règlement interne sur le fonctionnement de l'établissement et le statut du personnel.

La loi sur l'AIG dispose spécialement en matière de surveillance de l'établissement, de gestion et d'exploitation; de plus, elle institue la "Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien".

L'organisation prévue dans le règlement d'exploitation s'inscrit dans le contexte institutionnel régissant l'établissement public en vertu des dispositions de droit cantonal. En l'état, celles-ci sont en harmonie avec le droit fédéral.

2.3.2 Organisation de l'AIG

Il y a lieu d'examiner si le chapitre II du règlement d'exploitation dote l'AIG d'une structure propre au maintien d'une exploitation sûre, ordonnée et conforme au droit. La conformité de la demande de concession par rapport à l'article 11 de l'OSIA a été admise au chapitre I, chiffre 2. La responsabilité de l'organisation technique et administrative de l'aérodrome est confiée au chef d'aérodrome, au sens du "Cahier des charges pour les chefs d'aérodrome", visé à l'article 8 de l'OSIA. L'article 8 du règlement d'exploitation définit la fonction du directeur général de l'aéroport . En ce qui concerne l'apport des connaissances et aptitudes requises pour cette tâche, il y a lieu de se référer aux motifs à l'appui de l'octroi de la concession.

La structure du règlement d'exploitation est relativement légère. Le chapitre II, consacré à l'organisation de l'aéroport, prévoit de réglementer par des "Prescriptions complémentaires d'utilisation" les rubriques énumérées à l'article 12 qui s'appliquent aux instances, personnels et usagers du site. Cette manière de procéder est admise dans la mesure où il s'agit là de réglementations "de terrain", sujettes à de rapides modifications à apporter en dehors de la procédure relativement lourde qui régit toute modification d'un règlement d'exploitation. Ces prescriptions sont sans effet sur les tiers. La communication de ces prescriptions d'utilisation à l'OFAC doit permettre, à ce dernier, dans le cadre de sa surveillance courante, de suivre l'évolution de

l'organisation immédiate et, si besoin en est, de requérir tout complément d'information, voire d'intervenir au cas où l'AIG aurait adopté une prescription allant à l'encontre des normes suisses ou internationales applicables ou en préparation.

.Le chapitre II du règlement d'exploitation dote l'AIG de structures qui lui permettent d'accomplir sa mission dans le cadre des exigences légales.

L'organisation de l'AIG, telle qu'elle ressort du règlement d'exploitation ainsi que de l'organigramme est judicieuse.

2.3.3 Assistance en escale

L'article 10 est conforme à la situation actuelle. Dès la mise en vigueur de l'Accord entre la Suisse et l'Union Européenne sur le transport aérien, "la directive 96/67 du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté" sera transposée dans l'OSIA.

2.3.4 Tâches particulières exercées par les tiers

Sous réserve des dispositions légales de droit interne et de droit international, en particulier de l'article 40 de la LA et de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA; RS 748.132.1), l'AIG demeure l'interlocuteur de l'OFAC lorsque des tâches qui lui incombent, en tant que titulaire de la concession d'exploitation, ont été déléguées en tout ou en partie à des tiers, au sens de l'article 11 du règlement d'exploitation. Pour le reste, l'article 15 de l'OSIA est déterminant.

L'OFAC n'exerce aucune surveillance sur les activités non aéronautiques visées à l'article 15 du règlement d'exploitation.

L'exploitant ou les tiers auxquels il a délégué certaines tâches disposent des aptitudes et moyens requis pour s'acquitter des obligations découlant de la loi, de la concession et du présent règlement, au sens de l'article 12 de l'OSIA.

2.4 Franchise d'obstacles

En application de l'article 9 de l'OSIA, l'OFAC a procédé à la vérification de certaines exigences spécifiques à l'aviation. Dans l'optique de la présente procédure, il a revu spécialement le maintien de la franchise d'obstacle requise selon le plan des zones de sécurité de l'aéroport (art. 71 de l'OSIA), en particulier pour la zone constituée par la forêt de Ferney-Voltaire. Au début de l'année 2001, soit avant le terme de la période réglementaire de cinq ans, l'OFAC a fait procéder à des mensurations d'obstacles. Il en est ressorti que les normes du chapitre 4 de l'annexe 14 à la Convention relative à

l'aviation civile internationale, applicables au cadastre de limitation d'obstacles déterminant pour le plan de la zone de sécurité étaient encore respectées et que la croissance des arbres était faible. Le plan de zones étant néanmoins ce sujet fut mis à l'ordre du jour de la réunion de la Commission mixte franco-suisse du 22 mai 2001. La Partie française a confirmé qu'elle entendait se conformer aux obligations expressément stipulées dans la Convention de 1956.

2.5 Politique tarifaire

Certains opposants contestent la politique tarifaire de l'AIG.

En vertu de l'article 39 de la LA, l'OFAC surveille les tarifs des aéroports. Lors de la formation des tarifs, l'exploitant tient aussi compte des différents degrés des émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs. L'exploitant est soumis à l'obligation de tenir une comptabilité séparée pour les différents éléments tarifaires au sens de l'article 32 de l'OSIA.

D'emblée, il convient de souligner que les organes de la Confédération ne sont pas habilités à s'immiscer dans la stratégie financière définie par les aéroports. Depuis 1980, l'aéroport perçoit une surtaxe de bruit en plus de la taxe d'atterrissage pour les avions à réaction. Les avions sont répartis dans 5 classes, de la Classe I des avions très bruyants, à la Classe V des avions peu bruyants. Les montants perçus sont versés dans un fonds ad hoc. En harmonie avec les mesures du plan d'assainissement cantonal "Plan de mesures pour l'air", une taxe sur les émissions gazeuses, perçue en plus de la taxe d'atterrissage et de la surtaxe bruit, est due pour tous les avions qui desservent Genève. Son montant varie en fonction du type de moteurs de l'aéronef. Les polluants déterminants sont les NO_x et les composés organiques volatils (COV).

Le 1er novembre 1998, l'AIG a adopté une directive relative à l'affectation et à l'utilisation des revenus de la surtaxe bruit et de la surtaxe émissions gazeuses. A cette date, le fonds bruit a été transféré dans le fonds environnement, lequel ne peut être affecté qu'au financement des dépenses liées à l'amélioration de l'environnement aéroportuaire. Tel est le cas des rubriques suivantes: systèmes de mesure de bruit et des émissions gazeuses, insonorisation des habitations riveraines, lutte contre les autres sources de pollution telles que celles provenant des eaux de ruissellement, élaboration du "Système de management environnemental", études, honoraires des membres et experts de la Commission consultative, etc.

En relation avec le trafic de nuit, la version du 6 avril 2001 du règlement d'exploitation l'AIG introduit, à l'article 4, 2e alinéa, lettre b, une disposition d'exécution de l'article 14 du règlement d'exploitation qui donne au concessionnaire la possibilité de soumettre les mouvements de nuit à des taxes accrues; cette disposition n'existait pas dans le projet du 5 mai 2000, soumis à la consultation.

Il ressort de ce qui précède que l'AIG pratique une politique propre à inciter les exploitants d'aéronefs à agir en faveur de l'environnement. Ce faisant, l'AIG est tenu à plusieurs principes relevant du droit international public:

- les taxes doivent respecter le principe de la non-discrimination;
- elles ne doivent pas fausser la concurrence entre l'avion et les autres moyens de transport public;
- elles ne doivent pas entraver la mise à disposition de la capacité de transport existante;
- elles doivent être en relation avec les coûts des mesures prises pour réduire les nuisances, à savoir que la couverture des coûts est admise mais ne peut être dépassée.

Les articles 4, 2e alinéa, lettre b et 14, 1er alinéa du règlement d'exploitation sont conformes aux règles générales applicables en matière de taxes, ils s'inscrivent dans le cadre du financement de la politique environnementale de l'AIG.

3. Conformité de l'exploitation pour la France voisine

3.1 Convention franco-suisse de 1956

Le texte de la Convention n'induit aucune contrainte d'exploitation à stipuler dans le règlement sous revue. La seule référence qui y figure a trait aux tâches déléguées aux services de douane et de police de l'Etat français (art. 10).

La Convention, vieille de plus de 40 ans, n'aborde pas les questions environnementales. Pour pallier ce qui doit aujourd'hui être considéré comme une carence, lors de ses 18e et 19e réunions, la Commission franco-suisse, mentionnée à l'article 11, 4e alinéa du règlement d'exploitation - a largement évoqué la question de la protection contre le bruit des riverains de France voisine. Elle a arrêté des mesures

stipulées ci-après, sous le chiffre 3.2.3, et dans le dispositif de la présente décision (ch. 3.4).

3.2 Droit applicable à la France voisine

Il est indéniable que les effets de l'exploitation de l'AIG concernent les personnes situées de part et d'autre de la frontière. La question de l'étude de l'impact transfrontière, en relation avec le renouvellement de la concession d'exploitation, constitua dès lors l'un des points de l'ordre du jour de la 18^e réunion de la Commission franco-suisse du 24 novembre 1998.

La Partie suisse proposa à la Partie française d'appliquer les principes retenus dans la Convention du 25 février 1991 de la CEE-ONU sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, dite "Convention Espoo", qui avait été ratifiée par la Suisse le 10 septembre 1997. A cette époque, la France n'avait pas encore ratifié la convention; sa ratification intervint le 14 avril 2000 et la convention entra en vigueur 90 jours plus tard, soit après le dépôt de la demande de renouvellement de la concession.

Nonobstant le fait que la liste des activités visées par la Convention mentionne "la construction d'aéroports dotés d'une piste principale d'une longueur égale ou supérieure à 2'100 mètres", et non pas l'exploitation des aéroports, la Partie suisse proposa à la Partie française d'appliquer les principes retenus par la Convention Espoo en mettant au point des mécanismes propres. Dans le prolongement de ce qui avait été décidé par la Commission mixte franco-suisse, la Partie suisse s'engagea à fournir à la France des informations analogues à celles fournies au public et aux autorités suisses.

Une première réunion informelle se tint à l'AIG le 7 septembre 1999, en présence notamment de délégués du Ministère français de l'environnement et de l'OFEFP, afin de rechercher une solution pratique, à même d'assurer aux riverains sis en France, un niveau d'information équivalent à celui dont bénéficient les riverains sis en Suisse. Les conclusions de la réunion furent les suivantes:

"Les participants conviennent de travailler dans l'esprit de la Convention Espoo sans égard au fait de savoir si ladite convention s'applique formellement au dossier du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation de l'Aéroport International de Genève et sans attendre sa ratification par la France.

Par conséquent, les autorités suisses s'engagent à fournir à la France les informations analogues à celles qui sont remises au public et aux autorités suisses."

La gestion du dossier incombe aux Directeurs de l'Aviation civile de la France et de la Suisse, en leur qualité de coprésidents de la Commission mixte instituée dans le cadre de la Convention du 25 avril 1956 concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin.

La Suisse saisira la France, par le biais de la Commission aussitôt que la demande de renouvellement aura été déposée au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, soit d'ici la fin octobre 1999.⁸

Sans attendre le dépôt formel de la demande de renouvellement, les experts français et suisses se réunirent le 27 septembre 1999 à Genève pour procéder à un premier échange de vues concernant le contenu de l'étude d'impact et les mécanismes d'information et de consultation. Lors de la seconde réunion du groupe franco-suisse, un cahier des charges afférent au RIE, au sens de l'article 8, 4e alinéa de l'Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011) fut présenté à la Partie française.

Les effets de l'exploitation de l'aéroport en France voisine ressortent des chapitres suivants du Rapport d'impact sur l'environnement (RIE; annexe 2 à la demande de renouvellement de la concession et avenant déterminant du 11 mai 2001):

- Courbes d'exposition au bruit (RIE, chapitre 8, Cartes 1 à 9: population exposée au bruit du trafic aérien, selon degré de sensibilité OPB, Jour/Nuit);
- Analyse des trajectoires (RIE, figures 8.11 à 8.14);
- Pollution de l'air due au trafic aérien (RIE Figure 9.9), Simulation des immissions (RIE, Fig. 9.10 à 9.13);
- Accidents majeurs (RIE, Figure 10.4);
- Trafic induit (Figure 11.7);
- Pollution de l'air due au trafic routier (Figure 13.3);
- Pollution de l'air due au trafic routier (RIE, figure 13.5);
- Paysage, impact visuel (RIE, 20.6.3 Photo 4).

Il est faux de prétendre que le RIE méconnaît les effets de l'exploitation sur le territoire français. En termes de droit suisse; les effets environnementaux sont visibles de part et d'autre de la frontière sur les cartes insérées dans le RIE.

En revanche, à l'heure actuelle, il est exact que les effets des nuisances ne sont pas encore retranscrits en des termes permettant de leur appliquer le droit français.

⁸ Le fait que le dépôt de la demande ne soit intervenu que le 5 mai 2000 n'a pas porté préjudice au respect des engagements pris.

Lors de sa 19e réunion, la Commission mixte franco-suisse a débattu de la question de la transcription en droit français des effets de l'exploitation de l'aéroport en France voisine (voir infra ch 3.2.3)

3.2.1 Procédures d'approche et de décollage intéressant la France voisine

Consultation

- A titre préalable, il y a lieu de revenir sur les griefs concernant le défaut de consultation des communes de France voisine avant l'adoption des trajectoires. La manière de procéder est la suivante:
- Lors de la modification de certaines procédures de vol dans l'espace aérien suisse, l'OFAC renseigne les départements français touchés, même lorsque le droit en vigueur n'exige aucune consultation du fait que le taux des nuisances reste inchangé.
- Les modalités d'utilisation de l'espace aérien doivent souvent être adaptées à la forte augmentation du trafic en Europe et aux nouvelles contraintes que sont par exemple, les installations automatiques de navigation. Les procédures d'approche et de départ ainsi que les voies aériennes peuvent notamment s'en trouver modifiées. L'OFAC est compétent pour les éventuelles approbations, les publications et les informations concernant ces changements.
- Lorsque la modification des procédures de vol exige une consultation des organes ad hoc de France voisine, aucune information particulière supplémentaire ne s'impose. En revanche, une consultation a lieu pour toute modification majeure, c'est à dire si un accroissement notable du bruit est prévu pour de nouvelles régions, à savoir un dépassement de la valeur de planification, selon l'annexe 5 à l'OPB. Cela s'applique aux zones à bâtir présentant un degré de sensibilité II ou lorsque cet accroissement des nuisances sonores pourrait avoir des effets sur l'aménagement du territoire dans les régions déjà touchées.
- Aucune consultation n'a lieu dans les autres cas. Sauf s'il s'agit de modifications mineures, les départements français sont informés par lettre explicative de la modification des voies aériennes. Les niveaux inférieurs des voies aériennes sont prévus de manière telle que le trafic qui s'y déroule ne produise aucune nuisance importante; ces voies sont négociées et fixées sur le plan européen.

- En France, selon la loi 227-1 du 12 juillet 1999 , l'ACNUSA, "Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires" doit désormais être consultée sur les routes de départ SID (Standard Instrument Departure) et les SIA (Standard Instrument Arrival) en dessous du niveau de vol "FL 100". Cette consultation se fera par le biais de la Direction générale de l'aviation civile.
- Les procédures établies par l'exploitant, après consultation du service du contrôle de la circulation aérienne, sont approuvées par l'OFAC et publiées dans l'AIP-Suisse. Dès cette publication, elles sont considérées comme faisant partie intégrante du règlement d'exploitation, au sens de son article 5.

Les procédures, font l'objet d'une constante mise à jour que reflètent les feuilles correspondantes de la Publication d'information aéronautique (sous AD LSGG). Pour éviter de se trouver face à un Règlement d'exploitation dépassé, les feuillets de l'AIP n'y sont pas joints; les procédures font néanmoins partie intégrante du règlement d'exploitation.

Procédures affectant le Pays de Gex

Le président et représentant légal de l'ARAG ainsi que de la Commune de Ferney-Voltaire, tout comme le président de l'Association des riverains français font partie soit de la "Commission des nuisances", soit de la Sous-commission "Trajectoires". Ils étaient dès lors parfaitement au courant de la situation et savaient qu'abstraction faite de la modification de la procédure de départ par piste 23, dite "KONIL", envisagée dans le 2e semestre de l'année 2000, l'AIG n'avait pas l'intention de proposer de modification des voltes. Compte tenu des nombreuses procédures auxquelles ces deux personnes ont directement participé, elles ne peuvent ignorer que l'AIP-Suisse, est accessible à tous et constitue un outil de travail incontournable pour analyser les procédures de vol. Par conséquent, les griefs soulevés en matière de défaut d'information doivent être balayés.

En date du 31 juillet 2000, l'OFAC a requis de l'AIG, la production des trois études suivantes qui avaient été présentées à la Sous-commission "Trajectoires", subdivision de la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien.

Etude d'impact sur le trafic VFR

Constatant que le RIE ne comprenait pas d'étude de l'impact du bruit au sol dû au trafic VFR, l'OFAC a prié l'AIG de faire compléter le rapport d'impact sur ce point. Le 30 novembre 2000, l'AIG a produit les documents requis. Il est apparu que les effets

environnementaux imputables au trafic VFR ne modifient pas les constatations figurant dans le RIE. Cela ne signifie pas que ce trafic soit dépourvu d'effets gênants. Tout doit donc être mis en œuvre pour réduire les nuisances. En ce qui concerne l'aviation légère, la nouvelle volte VFR publiée le 11 janvier 2001 (valable pour les mouvements à partir de la piste A et de la piste B) s'éloigne de la commune de Ferney-Voltaire, la gêne y est par conséquent réduite. Un circuit sur la gauche n'est pas possible car il reviendrait à couper le trafic opéré sur la piste principale.

Aviation commerciale

En ce qui concerne l'aviation commerciale, l'AIG, soucieux de réduire en particulier les nuisances sonores des communes gessiennes survolées par les décollages de la piste 23 vers KONIL, a déposé une demande de modification de la procédure de départ auprès de l'OFAC. Le but de la démarche était que les appareils aient atteint 3000 pieds au moment de prendre leur virage à droite (D3 GVA). Les procédures envisagées exigent un cumul de dérogations aux recommandations PANS-OPS de l'OACI et ne sont pas conformes aux standards valables sur le plan international. Ces circonstances ne sont pas exceptionnelles mais elles exigent un examen particulièrement approfondi de la modification proposée sous l'aspect de la sécurité. Les services du contrôle aérien en charge de l'aéroport (skyguide) ainsi que les compagnies qui desservent le plus intensément Genève ont par conséquent été invités à se prononcer par écrit sur les modifications. L'OFAC a aussi examiné très attentivement la question de savoir si, sur le plan de l'environnement, cette procédure présentait réellement les avantages escomptés. Dans de nombreux cas, son application suppose un "Static Take-off", (avion aligné sur la piste, réacteurs tournant à plein régime, freins tirés pour pouvoir maintenir l'angle d'ascension). En conséquence, tout en appréciant les efforts de l'AIG en vue d'améliorer les procédures, à la date de la rédaction de la présente décision, l'OFAC n'est pas en mesure d'approuver les trajectoires dans la teneur proposée par l'AIG. L'AIG et l'OFAC sont convenus de poursuivre la recherche d'une solution à la fois absolument fiable sous l'aspect de sécurité et de nature à réduire l'exposition au bruit des communes gessiennes.

Les griefs relatifs au défaut d'observation des trajectoires ne font pas l'objet de la présente procédure. Dans la mesure où des contraventions aux dispositions du droit aérien suisse, au sens de l'article 91 de la LA, sont constatées, elles peuvent être dénoncées en tout temps à l'OFAC, en sa qualité d'autorité qui instruit les plaintes. Au terme d'une enquête, une décision est prise sur les éventuelles suites pénales et

administratives. Pour le reste, l'OFAC confirme les réponses de l'AIG figurant au chapitre I, sous chiffres 4.2.3.

Survols de la rive gauche du lac

Les considérants figurant au présent chapitre II sous *chiffre 2.2.4* sont également valables pour la région française.

Les procédures sont fixées en fonction de la sécurité et de la fluidité du trafic aérien. Elles tiennent compte des exigences de l'aménagement du territoire ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Le présent renouvellement de la concession d'exploitation de l'AIG n'a pas donné lieu à des modifications des procédures d'approche et de décollage figurant jusqu'à présent dans l'AIP.

3.2.2 Représentation des riverains français

En ce qui concerne les griefs des opposants français portant sur leur trop faible représentation au sein de la Commission consultative notamment. La Commission mixte franco-suisse, ayant institué, en date du 22 mai 2001, un Comité de concertation, cette enceinte paritaire paraît appropriée pour débattre de cette question lors de sa prochaine réunion.

La représentation des riverains français au sein des organes consultatifs de l'AIG sera réexaminée dans le cadre du "Comité de concertation" qui sera invité à se réunir à la suite de la prochaine réunion de la Commission mixte franco-suisse.

3.2.3 Aide à l'insonorisation des habitations françaises et mise à l'étude d'un "Plan d'Exposition au Bruit (PEB)"

En France, le droit français est applicable au lieu où les nuisances sonores déploient leurs effets. Toutefois, l'AIG étant une installation soumise au droit suisse, jusqu'à présent, la procédure d'établissement du "Plan d'Exposition au Bruit (PEB)", au sens du droit français, n'a pas été mise en oeuvre. Quoiqu'il en soit, le dispositif français d'aide aux riverains des aérodromes instauré par la loi française du 31 décembre 1992 relative à l'aide la lutte contre le bruit, lequel est financé par une dotation nationale correspondant à la taxe dite d'atténuation des nuisances sonores, perçue auprès des transporteurs aériens utilisateurs des aéroports français concernés, est inapplicable à un aéroport étranger.

Par ailleurs, en dehors du territoire soumis à la souveraineté suisse, l'autorité appelée à rendre la décision n'est pas habilitée à ordonner des mesures d'isolation acoustique des immeubles existants, au sens des articles 20 et 25 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.0).

Par conséquent, soucieuse de ne pas exclure les riverains de l'AIG sis en France, des mesures d'isolation acoustique dont ils doivent bénéficier, la Commission mixte a retenu le principe de la mise en place d'un dispositif financier spécifique qui sera couvert par l'AIG.

Par conséquent, lors de la 19^e réunion de la Commission mixte franco-suisse du 22 mai 2001, ses membres ont convenu ce qui suit:

- Dans un souci de cohérence avec la recherche de mesures curatives (aide à l'insonorisation des habitations existantes), et afin d'éviter la création de nouvelles habitations dans des zones susceptibles d'être à terme concernées par les nuisances de l'aéroport un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) sur la partie du territoire français jouxtant l'AIG sera mis à l'étude.
- Un groupe d'experts associés des représentants des autorités françaises et suisses étudiera les modalités du dispositif financier et les conditions d'établissement d'un plan d'exposition au bruit. Ces propositions seront examinées d'ici décembre 2001 lors d'une réunion de la commission mixte franco-suisse. A cette occasion, le comité de concertation sera informé de l'avancement du dossier.

Au sens du chiffre 3.4 du dispositif de la présente décision, les mesures d'isolation acoustique à prendre sur le territoire français seront mises à la charge de l'exploitant de l'AIG.

3.2.4 Indemnisation

Au cas où l'AIG serait confronté à des demandes d'indemnisation pour expropriation formelle de droits de voisinage, émanant de France voisine, en tant qu'entreprise qui dispose de prérogatives de la puissance publique, telles que l'expropriation, le concessionnaire se trouverait en conflit avec des tiers.

Il ressort de l'Avis de l'Institut suisse de droit comparé" no 98 - 102 que selon le droit suisse, la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (RS 0.275.11),

ne s'appliquerait pas à un litige entre un aéroport public et des riverains dont les biens-fonds seraient frappés de moins-value du fait de l'exploitation de l'ouvrage. Dans l'hypothèse où, selon le droit français, la Convention de Lugano serait applicable, l'action suivant le for du litige, elle devrait être portée à Genève, siège de l'exploitant de l'aéroport. Toutefois, selon le principe d'ubiquité en matière délictuelle ou quasi-délictuelle, une action visant à faire interdire un dommage pourrait être portée soit à Genève, soit au lieu de réalisation du dommage, à savoir au for du domicile des recourants français.

La procédure qui serait appliquée en Suisse par analogie à l'article 44 de la LA relève du droit suisse de l'expropriation. La compétence en la matière est dévolue aux Commissions fédérales d'estimation instituées par arrondissements définis sur le territoire suisse; ces Commissions ne sont pas habilitées à intervenir en dehors du territoire suisse.

Selon toute vraisemblance, le droit français prévaut en tant que la France est le lieu de réalisation du dommage. La matière serait dès lors régie par la loi française. En principe, la législation française exclut l'action en réparation des préjudices causés par le bruit. Toutefois, au cas où le juge français dérogerait à ce principe et prendrait une décision concluant à l'indemnisation pour excès de nuisances sonores, il y aurait lieu d'examiner sa reconnaissance en Suisse. En application de l'article 25 de la loi fédérale sur le droit international privé (LFDIP; RS 291), celle-ci ne pourrait être refusée que si la décision était contraire à l'ordre public suisse ou inconciliable avec une décision rendue en Suisse entre les mêmes parties.

La question de l'indemnisation éventuelle des riverains français pour expropriation des droits de voisinage n'est pas du ressort de l'autorité d'approbation du règlement d'exploitation.

3.2.5 Autres griefs

En ce qui concerne les griefs portant sur les modalités d'exploitation qui n'auraient pas été traités au chapitre II, l'OFAC confirme les réponses données pas l'AIG.

Quant aux griefs de nature environnementale, ils trouvent leur réponse dans les considérants du chapitre 4 ci-après, consacrés au Rapport de l'impact sur l'environnement (RIE) et à son évaluation.

4 RIE au sens de l'article 74a de l'OSIA

L'examen de l'impact sur l'environnement qui a été effectué dans le cadre de la présente procédure résulte de la volonté du législateur de soumettre le renouvellement des concessions d'exploitation des aéroports nationaux à un examen de la conformité de l'impact sur l'environnement aux textes d'exécution de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, entrés en vigueur dans le courant des années quatre-vingt ainsi qu'aux dispositions du droit de l'aménagement du territoire (art. 74a "Dispositions transitoires" de l'OSIA, teneur selon le ch. II 6 de l'ordonnance du 2.2.2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision - RO 2000 703).

4.1 Evaluation de l'OFEEP

Compte tenu de l'importance que revêt l'évaluation de l'OFEEP (EIE no A314.1-7/00.000407), adressée à l'OFAC par la section EIE et organisation du territoire dans le cadre de la présente procédure, la synthèse, les développements et les propositions de l'OFEEP sont reproduits ci-après:

- " L'OFEEP note que le Conseil d'État a procédé à la rédaction d'une synthèse du projet qui englobe les aspects de la protection de l'environnement. Il relève la qualité du rapport d'impact et la volonté du requérant de mener ses activités dans un souci de protéger l'environnement, en respectant la législation ou même en allant au-delà des normes émises dans la législation (par exemple en se dotant d'un système de management environnemental) et salue la volonté du requérant de s'engager dans le domaine de la protection de l'environnement. L'OFEEP s'attend à ce que l'AIG s'efforce d'améliorer ses prestations à travers tous les aspects de la gestion de l'environnement.

Sur la base de l'arrêt du Tribunal fédéral du 8 décembre 2000 (5e phase de construction de l'Aéroport de Zurich, il y a lieu d'établir un cadastre du bruit et un concept d'isolation acoustique. Egalement dans le domaine du bruit, l'insonorisation des maisons touchées par la pose de fenêtres anti-bruit devra se faire à partir du niveau des valeurs limites d'immission. Plusieurs aspects méritent ou nécessitent une attention ou des mesures particulières, il s'agit entre autres:

- de la surveillance de la charge en NO₂,

- de la maintenance ou le renforcement des taxes d'atterrissage liées aux émissions;
- du transfert du trafic terrestre de la route au rail et l'accent à mettre sur les transports publics;
- de la gestion des dégivrants d'avions et des pistes;
- de l'élaboration d'un projet global d'évacuation des eaux;
- de la gestion extensive des surfaces vertes et l'élaboration d'un plan d'aménagement paysager pour l'ensemble de la zone aéroportuaire;

Bases de l'évaluation

Outre la demande de l'AIG et ses annexes, l'OFEPF a pris en considération le préavis du Conseil d'État, République et canton de Genève, le 6 septembre 2000, y compris le préavis du Service cantonal compétent, Département de l'intérieur, de l'agriculture, de l'environnement et de l'énergie, République et canton de Genève, le 28 juillet 2000.

L'autorité de décision relève que l'avenant au RIE daté du 11 mai 2001 a été expédié à cette date à l'OFEPF. Pour le bon ordre, il convient de relever que le manque de temps n'a pas permis à l'OFEPF de prendre en considérant l'avenant au RIE. Son évaluation se fonde dès lors sur la première version du RIE.

- Nature et paysage

(...) Situé en zone périurbaine, l'Aéroport international de Genève forme un vaste espace de service marqué par son aménagement linéaire, la prédominance de surfaces asphaltées et de bâtiments aéroportuaires, mais aussi de zones herbacées. L'intégration paysagère de l'aéroport est satisfaisante, mais doit continuer à faire partie d'un effort constant. Il s'agit aussi bien de soigner l'architecture des nouveaux bâtiments que l'intégration globale à l'aide de plantations adéquates.

L'exploitation des zones vertes a été jusqu'à présent relativement intensive, ce qui non seulement a appauvri les valeurs naturelles mais aussi aggravé les problèmes de sécurité liés aux collisions avec les oiseaux. La présence des buses variables qui affectent les zones vertes de l'aéroport comme terrain de chasse est particulièrement problématique. Il est malheureux que jusqu'à très récemment (1996) des zones humides aient été comblées afin de diminuer

l'attractivité des zones vertes. De telles mesures se sont avérées peu efficaces et surtout négatives pour la biodiversité globale.

Il est donc possible d'améliorer la gestion des surfaces vertes aussi bien du point de vue de la protection de la nature que du point de vue de la sécurité. Il est prévu d'arrêter le fauchage des prairies et de se limiter à l'arrachage des buissons. Cette mesure permettra d'augmenter la biodiversité générale, surtout en ce qui concerne les invertébrés et les plantes.

Proposition

[1] Les surfaces vertes seront gérées de façon extensive, de sorte à favoriser la biodiversité. Le choix de cesser la fauche, en ne maintenant qu'un arrachage sélectif des buissons est le bon, toutefois les quelques talus maigres devront être fauchés de façon à conserver la flore diversifiée qui s'y trouve.

[2] Un suivi scientifique des résultats de l'extension de la gestion sera organisé en collaboration avec le Service cantonal des forêts, de la protection de la nature et du paysage.

[3] Un plan d'aménagement paysager sera développé pour l'ensemble de la zone aéroportuaire. Il indiquera les types de plantations existants et les stratégies de plantations à prévoir pour maintenir et améliorer l'intégration de la zone. Ce plan sera soumis au canton et à la Confédération pour avis.

[4] En ce qui concerne les nouveaux bâtiments, on favorisera dans la mesure du possible une végétalisation extensive des toits plats.

[5] En ce qui concerne les forêts aux alentours, soumises à des servitudes de sécurité, il y a lieu d'étudier comment on peut conserver les arbres particulièrement vieux et d'un intérêt particulier pour la protection de la nature ou de valeur historique. D'autre part, on tiendra compte des remarques du Service cantonal des forêts, de la protection de la nature et du paysage, du 21 juillet 2000.

- Eaux et pêche

Le rapport d'impact montre qu'actuellement déjà, l'eau de pluie provenant de l'aire de l'aéroport porte atteinte aux cours d'eau récepteurs le Vengeron et le Nant d'Avanchet, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif. Il montre quelles mesures doivent être prises pour satisfaire aux exigences de la loi sur la

protection des eaux, notamment en ce qui concerne la pollution due aux hydrocarbures et aux dégivrants. Des études plus approfondies doivent toutefois être menées au sujet de certaines des mesures proposées afin d'évaluer leur faisabilité et leur efficacité.

Evaluation

En vertu de l'article 7 de la loi sur la protection des eaux, les eaux polluées doivent être traitées. Les eaux non polluées en revanche doivent être évacuées par infiltration conformément aux règlements cantonaux. Si les conditions locales ne permettent pas l'infiltration, ces eaux peuvent, avec l'autorisation du canton, être déversées dans des eaux superficielles.

Le sous-sol de l'aire de l'aéroport n'est guère perméable. C'est pourquoi les mesures proposées ne prévoient pas l'infiltration.

Les mesures proposées aux chapitres 15.1.4.3, 15.1.5.3 et 15.1.6.3 du rapport d'impact sont prometteuses. Elles doivent toutefois être concrétisées à titre définitif dans un projet global d'évacuation des eaux.

L'OFEP se rallie au préavis du Service cantonal compétent du 28 juillet 2000, et en particulier à son chapitre 3.13, les mesures ci-après sont déterminantes :

- 1 Dégivrants d'avions:
 - Les eaux du tarmac gros porteurs doivent durant l'hiver être directement déviées vers les collecteurs d'eaux usées de la Step.

- 2 Dégivrants des pistes
 - La substitution de l'urée par des produits moins toxiques tels qu'acétate et formiate de sodium est impérative.
 - Le premier flux pollué des eaux de ruissellement du bassin versant du Vengeron devra être dévié vers la STEP d'Aïre.
 - L'étude de systèmes permettant une gestion plus rationnelle des produits dégivrants devra être poursuivie.

Proposition

L'OFEP approuve le renouvellement de la concession d'exploitation à la condition suivante:

[6] Il convient de soumettre à l'autorité pour approbation un projet globale d'évacuation des eaux provenant de toute l'aire de l'aéroport. Cette stratégie

donnera des indications claires sur les installations existantes ou planifiées ainsi que sur les mesures déjà adoptées ou prévues et elle sera accompagnée d'un plan de réalisation.

- **Sol**

L'OFEFP confirme l'exigence formulée au chapitre 3.14 Sols dans le préavis du Service cantonal compétent du 28 juillet 2000 .

Proposition

[7] La gestion à long terme de l'environnement inclura également la surveillance de la pollution des sols non asphaltés de l'aire de l'aéroport.

- **Air**

Par rapport à 1998, le rapport d'impact prévoit une diminution des émissions d'oxyde d'azote dans le cycle LTO (cycle d'atterrissage et de décollage), de l'ordre de 10% pour 2010, et une augmentation de ces mêmes émissions de 11% pour 2020, et ce malgré un accroissement des mouvements aériens estimé, respectivement à 31% et à 48% et un accroissement du nombre des passagers de 43% et de 92%. Ces chiffres s'expliquent apparemment par le nombre comparativement faible de vols longue distance, l'utilisation d'avions de taille petite et moyenne et la forte part que Swissair occupe sur le marché (cette compagnie tient compte, lors de l'acquisition de nouveaux avions, d'un équipement avec des propulseurs émettant particulièrement peu d'oxydes d'azote). On peut émettre l'hypothèse que le bilan des émissions réagit de manière très sensible aux modifications de ces paramètres. Si, pour faire ces calculs, on se fondait sur l'exemple d'une exploitation et d'une composition de la flotte telles qu'on les rencontre à l'aéroport de Zurich, les émissions augmenteraient de 50% d'ici à 2010 (estimation sommaire). Les taxes d'atterrissage, qui dépendent des émissions, joueront donc un rôle prioritaire à l'avenir - du moins pour garantir l'utilisation de propulseurs émettant peu d'oxydes d'azote. Si les émissions devaient s'accroître, il faudrait étudier l'éventualité d'augmenter les taxes d'atterrissage. Dans les environs immédiats la charge supplémentaire maximale en NO₂, due à l'aéroport, est d'environ 15 ug/m³. Comme les émissions dues au trafic routier continueront de diminuer, les valeurs limites d'immission prévues pour le NO₂ pourront être respectées à long terme sur toute la surface de l'aéroport, exception faite des environs du tronçon autoroutier au sud-ouest de l'aéroport (rectangle d'or), qui subit une très forte

charge polluante. L'aéroport s'efforce de transférer davantage le trafic terrestre qu'il suscite de la route vers le rail.

En raison des incertitudes qui grèvent le calcul des émissions, l'OFEPF soutient la proposition du service cantonal de protection de l'environnement, demandant que l'on surveille l'évolution de la pollution de l'air dans les environs de l'aéroport grâce à un réseau de capteurs passifs.

Proposition

[8] Dans la région polluée par le trafic aérien, on surveillera l'évolution de la charge en NO₂ grâce à un réseau de capteurs passifs.

[9] Des mesures appropriées seront prises pour transférer de la route au rail le trafic terrestre.

[10] Les taxes d'atterrissage liées aux émissions doivent être maintenues, voire renforcées lorsque cela est nécessaire.

- Bruit

Sous réserve des points mentionnés ci-dessous, l'OFEPF se rallie à la prise de position cantonale.

L'arrêt du Tribunal fédéral du 8 décembre 2000 sur la 5e phase de construction de l'Aéroport de Zurich a abrogé les valeurs limites d'exposition au bruit (VLE) édictées par le Conseil fédéral. Le concept d'isolation acoustique et le cadastre du bruit servent de document de travail et doivent donc être établis à nouveau. D'ici à la mise en vigueur des nouvelles VLE par le Conseil fédéral, et selon l'arrêt du TF susmentionné, ce sont les valeurs limites d'immissions de la Commission fédérale qui sont applicables.

Par analogie avec l'arrêt du TF 124 II 293 sur la concession-cadre de l'Aéroport de Zurich, une augmentation de l'ordre de 42% du nombre de mouvements de vol représente une modification notable d'une installation existante. Dans ce contexte, il faut donc poser des fenêtres d'isolation acoustique à partir du niveau de la valeur limite d'immission (VLI) déjà.

Le calcul du bruit découlant de l'exploitation dans le périmètre de l'aéroport n'a pas été effectué en application de l'Annexe 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), et l'OFEPF ne peut donc pas l'approuver.

Proposition

[11] Le cadastre du bruit et le concept d'isolation acoustique doivent être établis à nouveau.

[12] Des fenêtres d'isolation acoustique doivent être posées à partir du niveau des valeurs limites d'immission déjà.

[13] Le bruit au sol dû à l'exploitation (bruit dû aux activités de l'industrie et des arts et métiers) doit être calculé en application de l'Annexe 6 OPB.

- Vibrations

Aucune indication relative aux vibrations ne figure dans le RIE. L'OFEFP part de l'idée que ce projet n'implique pas de vibrations importantes. Dans le cas contraire, il faudra procéder à leur détermination.

Proposition

[14] Les vibrations éventuelles devront être évaluées selon la norme DIN 4150 / partie 2, "Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" de juin 1999.

- Sécurité de l'installation

Le requérant a établi un rapport d'impact sur l'environnement (RIE), dans lequel l'aspect de prévention des accidents majeurs est également traité.

Le requérant constate dans le RIE que seuls lui-même, la Swissair et la Saraco SA détiennent des unités d'exploitation pour lesquelles un rapport succinct selon l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) a été établi.

L'appréciation de ces rapports succincts incombe à l'autorité qui conduit la procédure, l'OFAC, et au service spécialisé de la Confédération en matière de protection contre les accidents majeurs. Cette appréciation comprendra également celle des mesures de sécurités importantes sur l'aire de l'aéroport telles qu'elles sont résumées dans le RIE. Il s'agit entre autres des mesures concernant les citernes enterrées de kérosène, les séparateurs d'huile sur les pistes, l'accès à l'aire de l'aéroport et les plans d'intervention des services d'intervention.

Le requérant a en outre examiné dans quelles zones autour de l'aéroport la probabilité de chute d'un avion au décollage ou à l'atterrissage est plus élevée que la normale. Il s'agit – pour les gros avions - de la zone industrielle entre le

chemin de la Parfumerie et le Rhône ainsi que le site des dépôts de carburant de Vernier. Le service spécialisé du canton peut, sur la base de ces informations, tenir compte de l'influence des chutes d'avions sur les entreprises soumises à l'OPAM situées dans ces zones.

La prise de position du Service cantonal compétent ne contient aucune remarque relative à la prévention des accidents majeurs.

Du point de vue de la prévention des accidents majeurs, l'OFEFP est d'accord avec l'octroi de la concession.

- **Sites contaminés**

L'OFEFP approuve de manière générale l'inventaire des sites pollués dans le périmètre de l'aéroport, tel qu'il est présenté dans le rapport. Il part cependant de l'idée que d'autres sites pollués pourraient exister dans le domaine des entreprises d'entretien. Selon l'article 5 en relation avec l'article 27 de l'ordonnance du 26 août 1998 sur les sites contaminés (OSites), les sites pollués se trouvant dans le périmètre de l'aéroport doivent être recensés dans leur intégralité et inscrits au cadastre des sites pollués d'ici au 31 décembre 2003. Ce cadastre doit être établi par l'OFAC, conformément à l'art. 21, al. 2, OSites, puisqu'il s'agit d'un domaine relevant de la compétence fédérale.

- **Déchets**

La question de l'élimination actuelle et future des quelque 4000 tonnes de déchets provenant de l'aéroport est traitée au chapitre 14 du rapport d'impact. Cette élimination est axée sur la législation cantonale et les prescriptions de la Confédération. Des mesures ciblées doivent permettre de diminuer à long terme la quantité de déchets par passager, et d'augmenter le taux de valorisation. Les objectifs et les responsabilités sont fixés dans le cadre du système de gestion environnementale de l'aéroport. Il n'y a aucune remarque à formuler."

4.2 Réponse de l'AIG sur l'évaluation de l'OFEFP

- **Ad 3.3 Eaux et pêche**

L'AIG admet que les eaux de pluie provenant de l'aire de l'aéroport posent effectivement des problèmes qualitatif et quantitatif au niveau des cours d'eau

récepteurs que sont le Vengeron et le Nant d'Avanchet. Concernant le Vengeron en particulier, il convient de remarquer que l'étude en cours d'une mesure de rétention, a pour objectif d'assurer le laminage des débits de pointe et l'évacuation du premier flux pollué vers la Step d'Aïre, et non pas de résoudre le maintien du débit d'étiage du Vengeron, cette dernière problématique n'étant pas du ressort de l'AIG.

Concernant le Nant d'Avanchet, une partie des eaux usées de l'aéroport est déversée par temps sec dans le collecteur primaire d'eaux usées qui sont traitées à la Step d'Aïre. Par temps de pluie, une partie de ces eaux est évacuée en direction du Nant d'Avanchet via un déversoir d'orage.

Relativement aux mesures proposées aux chapitres 15.1.4.3, 15.1.5.3 et 15.1.6.3, l'AIG ajoute ce qui suit:

- Un des 2 séparateurs prévus pour sécuriser la zone du Centre d'aviation générale sera opérationnel à fin avril 2001.
 - L'évacuation durant l'hiver des eaux du tarmac gros porteurs vers les collecteurs d'eaux usées de la STEP est opérationnelle.
 - Depuis l'hiver 1999-2000 inclus, le stock d'urée et de dépatinol est repourvu uniquement avec de l'acétate de sodium et du formiate de potassium.
 - Depuis la fin décembre 1999, la moitié du parc de dégivreurs d'avions de l'agent d'assistance Swissport (3 véhicules) est équipée de buses permettant l'utilisation de débits de glycol beaucoup plus faibles. Par ailleurs, la procédure d'usage des produits de dégivrage a été revue: au lieu d'asperger directement les avions avec le produit, les avions sont préalablement aspergés avec de l'eau puis avec le produit, ce qui permet un usage plus parcimonieux.
- **Ad 3.4 Sol**

L'AIG relève qu'une analyse des herbes fauchées en bordure de la piste et utilisées comme fourrage ainsi qu'une campagne complémentaire pour l'analyse des PCB et PAH ont été effectuées en août 2000. Les résultats de ces deux investigations ont été intégrés dans le rapport sectoriel «Sols» approuvé par les membres de la Sous-commission «Suivi du SME» le 20 novembre 2000.

Le contenu de ce rapport a également été soumis aux spécialistes cantonaux concernés.

- **Ad 3.6 Bruit**

L'AIG répond qu'à rigueur de logique, on ne peut faire d'analogie avec l'ATF sur la concession cadre de l'Aéroport de Zurich susmentionné et le renouvellement de la concession fédérale de l'AIG sans l'argumenter.

L'article 8, chiffre 3, de l'OPB précise ce qui suit:

«Les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation provoqués par le détenteur de l'installation sont considérées comme des modifications notables d'une installation fixe lorsqu'il y lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation accrue des voies de communication existantes entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevés. »

L'AIG estime que rien ne prouve qu'un pronostique d'augmentation du trafic de l'ordre de 42% conduise à une perception d'immissions de bruit plus élevée. Une telle assertion est pure argutie et fait fi des efforts extrêmement conséquents qui ont été faits et qui sont en cours au niveau de la motorisation des avions et de la réglementation internationale en matière de certification d'aéronefs.

Toutes les études démontrent que les immissions sonores et leur impact territorial ont diminué de manière significative ces dernières années et que cette tendance se poursuivra, et ce, nonobstant une augmentation du trafic. Depuis 1992, malgré une augmentation du trafic de plus de 20%, en terme de charge sonore Leq dB(A) les immissions ont diminué en moyenne d'environ 3 dB(A). A surface isophone égale, une telle diminution compenserait un doublement du trafic.

En termes de prévisions, l'AIG rappelle les prévisions en matière de réduction du bruit à la source d'au moins 10 décibels (à l'atterrissage et au décollage) à court terme (cf. supra I, ch. 4.1.10).

Compte tenu de ce qui précède, les prévisions de trafic de l'AIG actualisées pour le terme 2020, avec environ 44% de mouvements en plus, sont parfaitement compatibles avec le niveau d'immissions actuel. A qualité des flottes égales l'augmentation de mouvements prévue conduirait à une

augmentation de la charge qui serait inférieure à 1,5 décibels. Eu égard aux éléments factuels présentés ci-dessus, il est patent que les immissions dues à l'augmentation du trafic seront largement compensées par la diminution du bruit à la source.

En conclusion, l'AIG juge raisonnable de soutenir l'hypothèse qu'une augmentation de l'ordre de 44% du nombre de mouvements ne représente pas une modification notable de l'installation fixe existante au sens de l'article 8 de l'OPB. Loin d'augmenter, la perception d'immission de bruit tendra à diminuer. En conséquence, ce sont les règles fixées au chapitre 4, article 13 et suivants qui sont applicables notamment en matière de mesures d'isolation acoustique.

- **Application de l'annexe 6 de l'OPB**

Concernant l'application de l'annexe 6 de l'OPB et la proposition n° 13 relative au bruit au sol dû à l'exploitation, l'AIG se rallie à la prise de position du Service cantonal de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants qui dans sa détermination, précise que *«du fait de l'étendue et de la complexité de l'installation, ainsi que de nombreuses sources de bruit étrangers à l'AIG, les mesures des immissions en continu ne permettent pas de déterminer l'exposition au bruit, selon les règles de l'art.»*

- **Ad 3.7 Vibrations**

L'AIG précise que les immissions du bruit de basses fréquences et les vibrations induites par le trafic aérien aux abords de l'aéroport ont fait l'objet d'une campagne de mesures réalisée en juin 1996, par le Service cantonal de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants, dans le cadre du bilan écologique de l'AIG. Les résultats des mesures montrent qu'en aucun cas la valeur limite indicative de la norme DIN 4150, à savoir la vitesse de vibration RMS FAST de 0.100 mm/s n'a été dépassée.

Au terme de l'évaluation du RIE par les services spécialisés de la protection de l'environnement, l'OFAC prend en considération les conclusions de l'évaluation de l'OFEFP dans le cadre de la procédure décisive, c'est-à-dire dans le cadre de la présente procédure d'approbation du règlement d'exploitation qui constitue le préalable à l'octroi de la concession d'exploitation. Seule la rubrique consacrée au bruit a fait l'objet d'une divergence entre l'OFEFP et l'OFAC (voir.ch. 4.5

du présent chapitre et chap. III, ch. 3.3).

4.3 Avenant au RIE du 11 mai 2001

Seuls l'autorité de décision et le requérant ont été en mesure de prendre connaissance de la mise à jour "Etat 2000, teneur 11 mai 2001" des trois chapitres 7, 8 et 9 du RIE, que l'AIG a fait refaire à la demande de l'OFAC (voir supra chap. II, ch. 2.2.5). Ce fait regrettable est dû aux contraintes du calendrier. En effet, la présente décision devant être signée au cours de la deuxième moitié du mois de mai, la communication de nouvelles pièces après la mi-mai n'aurait plus pu donner lieu aux prises de position utiles. Par ailleurs, il ressort des avenants que l'impact environnemental de l'augmentation du nombre de mouvements entre 1998 et 2000 est beaucoup plus faible que prévu.

4.3.1 Avenant "Analyse de trafic aérien"

L'ensemble des données du chapitre 7 sont tirées du document "Prévision de trafic aérien à Genève, à l'horizon 2020", publié par l'ITA en 1998 et actualisé sur la base des résultats 2000.

Les facteurs qui avaient été sous-estimés dans le RIE "Etat 1998" étaient notamment les suivants:

- Désengagement de Swissair;
- Transfert de certaines dessertes sur Crossair;
- Arrivée d'easyJet.

Selon les pronostics à l'horizon 2010 et 2020 portant sur les vols commerciaux de lignes et charter, la croissance des mouvements va diminuer alors que la croissance du nombre de passagers va s'accélérer.

Quant aux mouvements du trafic non commercial les pronostiques mettent leur stabilité en évidence.

4.3.2 Avenant "Bruit du trafic aérien"

Les calculs de l'exposition au bruit ont été effectués, sur mandat de l'AIG, par l'EMPA, Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche.

Il ressort des simulations de l'état 2000, par rapport à l'état 1998 que l'augmentation extraordinaire du nombre des mouvements (1998:151'517 - 2000:170'751 (mouvements commerciaux et non commerciaux, atterrissages et

décollages cumulés) s'est traduite par une augmentation globale de la charge sonore de l'ordre d'un-demi dB(A).

Selon les conclusions du RIE, l'augmentation de trafic prévue dans les vingt prochaines années n'entraînera pas d'immissions de bruit plus élevées que celles qui caractérisent l'état 2000.

Pour le reste, l'évaluation de l'OFEFP (voir supra, chap. II, ch. 4.1 "Bruit") reste déterminante.

4.3.2 Avenant "Pollution due au trafic aérien"

Le chapitre 9 du RIE a été complété par les mesures de l'évolution des concentrations de dioxyde de soufre, de dioxyde d'azote et de toluène relatives aux années 1999 et 2000.

En ce qui concerne les concentrations de dioxyde d'azote, il est patent que des faibles fluctuations, entre 26 et 30 microgrammes/m³, se répètent sans que l'on puisse les imputer précisément à l'augmentation du trafic (voir tableau 9.35 RIE, teneur 2001).

4.4. Conclusions de l'autorité d'approbation

L'OFAC ne s'écarte de l'expertise administrative de l'OFEFP que s'il peut s'appuyer sur des moyens de preuve suffisants pour les contrer. L'autorité de décision considère l'expertise de l'OFEFP comme déterminante.

Ce faisant, l'OFAC, relève qu'à l'époque de la rédaction de la présente décision, l'OFEFP n'avait pas pu être en mesure de se déterminer sur l'Etat 2000 du RIE, décrit sous le chiffre précédent, l'Avenant ne lui étant parvenu que le 14 mai 2001.

Des réponses satisfaisantes ont été données par l'AIG en relation avec les questions posées sur les vibrations et sur l'application de l'annexe 6 à l'OPB concernant le bruit de l'industrie.

Seule la rubrique reprise au présent chapitre II, sous chiffre 4.1, après [10], "Bruit" fait l'objet d'un désaccord entre l'OFAC et l'OFEFP

Jusqu'alors, l'OFAC a soutenu que l'exploitation de l'AIG s'inscrit dans la continuité et que l'octroi de la nouvelle concession ainsi que l'établissement d'un nouveau règlement d'exploitation ne visent pas à modifier la vocation de l'installation, son développement lié à l'évolution générale de l'avion en tant que moyen de transport

public. En 1997, lors de l'octroi de la concession de construction-cadre et de la concession de construire la Jetée Frontale JF3, le DETEC a admis, en page 16: "L'octroi de la concession de construction n'entraîne aucune modification notable de l'installation au sens de l'article 8, 2e alinéa de l'OPB". Depuis longtemps, l'AIG dispose de réserves de capacité non utilisées. De l'avis des spécialistes la diminution du bruit à la source qui caractérisera les nouvelles flottes, compensera l'augmentation du nombre des mouvements.

En ce qui concerne la présente procédure, en l'absence de construction, il n'est pas possible de se fonder sur un "état sans projet", comme cela le fut pour la 5e étape d'agrandissement à Zurich.

4.5 *Élimination de la divergence*

Dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG, en tant que préalable à l'octroi de la concession d'exploitation, l'OFEFP, service spécialisé, a communiqué, en date du 25 janvier 2001 son "Evaluation" sur le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) joint à la requête de l'AIG à l'OFAC, autorité unique.

L'OFAC ayant identifié un point de désaccord, la procédure prévue à l'article 62b de la loi sur l'organisation de l'administration fédérale (LOGA; RS 172.010) fut mise en place.

Une réunion au niveau des spécialistes des deux offices eut lieu le 6 mars 2001. La divergence portait sur le point suivant:

Dans le cadre du renouvellement de la concession de l'AIG, l'OFEFP, estimait que les articles 8, 2e alinéa et 10 de l'OPB s'appliquent à l'installation alors que pour l'OFAC, elle tombe sous le coup des articles 13 et 15 de l'OPB. Selon la branche de l'alternative retenue, l'AIG doit faire insonoriser les locaux à usage sensible au bruit soit à partir des valeurs limites d'immission (thèse OFEFP), soit à partir des valeurs d'alarme (thèse OFAC).

Les deux offices s'en remirent à leur département de tutelle; le 26 avril, le compromis proposé par le Secrétaire général adjoint fut entériné. Il fut convenu qu'après avoir reproduit intégralement le texte de "l'Evaluation de l'OFEFP" dans la décision de l'OFAC d'approuver le règlement d'exploitation et d'évoquer, l'élimination de la divergence serait abordée comme il suit dans les considérants:

"Il est patent que l'octroi d'une nouvelle concession crée l'une des conditions juridiques qui permettra au trafic de continuer à se développer à partir et à destination de l'AIG. Il est possible que la croissance du trafic de 40% pronostiquée à l'horizon 2020, selon le Rapport d'impact sur l'environnement joint à la requête, entraîne la perception d'immissions de bruit plus élevées.

A la lumière de la récente jurisprudence du Tribunal fédéral, l'AIG sera en principe considéré comme une installation notablement modifiée, au sens de l'article 8, 2e alinéa de l'OPB. Des incertitudes considérables pèsent toutefois sur l'accroissement réel du nombre des mouvements et sur l'augmentation de la charge sonore qui pourrait en résulter. Il n'est donc pas justifié de stipuler dès maintenant l'obligation pour l'aéroport, d'insonoriser l'ensemble des bâtiments qui se trouvent en des lieux où les valeurs limites d'immission sont dépassées.

Des mesures d'isolation acoustique ne seront prises à partir des valeurs d'immission que lorsque des immissions de bruit plus élevées seront perceptibles, au sens de l'article 8, 3e alinéa de l'OPB.

Par conséquent, à partir du moment où pendant deux années consécutives, la charge sonore aura augmenté, chaque année, de plus de 1 dB(A) par rapport à l'"Etat 2000", l'AIG devra élaborer un nouveau concept d'insonorisation au sens du dispositif."

5. Retrait de l'effet suspensif

Pour les motifs suivants, l'effet suspensif est retiré aux recours éventuels qui seraient dirigés contre la présente décision:

- La concession du 20 novembre 1951 arrive à échéance le 31 mai 2001. En cas de recours, le maintien de l'effet suspensif reviendrait à priver l'établissement public du droit d'exploiter l'aéroport jusqu'à ce que l'autorité de recours ait statué sur la mesure provisionnelle. Le risque que l'établissement public soit momentanément privé du droit d'exploiter ne pouvant être encouru, la décision du département est immédiatement exécutoire.

- Quant à la présente décision, sans retrait de l'effet suspensif, le règlement d'exploitation du 20 septembre 1952, édicté pour une durée indéterminée, continuerait à s'appliquer. L'aéroport continuerait à être exploité dans les conditions actuelles qui demeurent acceptables. Toutefois, dans la mesure où le nouveau règlement d'exploitation est plus favorable aux opposants que celui de 1951, dans sa teneur actuelle, et que le dispositif de la présente décision impose à l'exploitant des charges destinées à améliorer le contexte environnemental, il est également adéquat de retirer l'effet suspensif à la présente décision.

La présente approbation constituant un préalable à l'octroi de la concession par le DETEC, l'effet suspensif est retiré aux deux décisions.

III Décision

1. Objet

Le règlement d'exploitation de l'Aéroport International de Genève (AIG), dans sa teneur du 6 avril 2001 est approuvé.

2. Pièces déterminantes

Le règlement d'exploitation de l'AIG, dans sa teneur du 6 avril 2001, muni des motifs et commentaires.

Les pièces suivantes déposées par l'AIG le 5 mai 2000, en annexe à sa demande de renouvellement de la concession d'exploitation:

- Un projet de nouveau règlement d'exploitation de l'AIG, appelé à remplacer le règlement actuel (annexe 1);
- Une étude de l'impact de l'exploitation sur l'environnement (annexe 2);
- Une étude de l'impact économique de l'AIG (annexe 3);
- Présentation du "Business Plan" à dix ans (annexe 4);
- Les données concernant le responsable de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport (annexe 5).

Les pièces suivantes déposées par l'AIG le 6 avril 2001:

- **Le règlement d'exploitation dans sa teneur du 6 avril 2001, accompagné d'un commentaire et muni de l'organigramme (les trois pièces étant destinées à remplacer l'annexe 1 à la requête de l'AIG, dans sa teneur du 5 mai 2000).**

Les pièces suivantes produites ultérieurement à la demande de l'autorité d'approbation:

- Simulation Skyguide pour AIG, Routes de départ SIDs, rapport final V2, 18 février 1999.

- Etude de l'impact au sol, Routes de départ SID, piste 23, novembre 1999.
- Addendum route de départ SID, piste 23, janvier 2000.
- Rapport sectoriel "Bruit causé par le trafic des petits aéronefs" 18 novembre 2000.
- Rapport technique du Calcul AVI 88 "Bruit causé par le trafic des petits aéronefs", 18 novembre 2000.

Avenant du 11 mai 2001 au RIE concernant les chapitres 7, 8 et 9:

- Analyse du trafic aérien;
- Bruit du trafic aérien;
- Pollution de l'air due au trafic aérien.

Autre pièce déterminante:

- Evaluation de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) du Rapport d'impact sur l'environnement.

3. Charges

En principe, toutes les mesures retenues aux termes du Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 5 mai 2000, et de son avenant, constituent des objectifs à intégrer dans le "Système de management environnemental" de l'AIG.

A titre complémentaire ou à titre supplémentaire, l'exploitant est tenu de prendre les mesures suivantes.

3.1 En matière d'aménagement du territoire

Dans le cadre du PSIA, le protocole de coordination identifiera les conflits éventuels entre le bruit et l'utilisation du sol proche de l'aéroport ainsi que les démarches pour les résoudre. Dès que cela aura été fait, l'exploitant veillera à ce que l'installation aéroportuaire soit intégrée de façon optimale afin d'améliorer le rapport modal des transports publics.

3.2 En relation avec le RIE

Les charges suivantes sont stipulées au sens du préavis du Service cantonal compétent et au sens de l'évaluation de l'OFEFP.

3.2.1 Nature et paysage

Le suivi du "Système de management environnemental" sera concrétisé.

Toute la zone de l'aéroport fera l'objet d'un plan d'aménagement paysager qu'il y aura lieu de soumettre aux services cantonaux et fédéraux en charge de la protection de l'environnement.

En présence de plusieurs options équivalentes sous l'aspect de la sécurité du trafic aérien, les obligations liées au maintien de la franchise d'obstacles seront réalisées en tenant compte de la mesure la plus appropriée sous l'aspect de la protection de l'environnement.

3.2.2 Eaux et pêche

Les exigences de l'Ordonnance sur la protection des eaux (Oeaux; RS 814.20) n'étant pas satisfaites, tout sera mis en oeuvre pour renforcer la politique adoptée. Au cours de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente décision, un projet global d'évacuation des eaux provenant de toute l'aire de l'aéroport sera remis aux autorités cantonales et fédérales concernées. Cette stratégie indiquera les installations existantes ou planifiées ainsi que les mesures déjà adoptées ou prévues; elle sera accompagnée d'un plan de réalisation. Toutes les données seront communiquées aux autorités cantonales et fédérales concernées.

3.2.3 Pollution de l'air en relation avec le trafic aérien

Dans la région polluée par le trafic aérien, l'évolution de la charge en NO₂ sera contrôlée grâce à un réseau de capteurs passifs. Les résultats de ces contrôles apparaîtront dans le rapport sectoriel du SME. Ils seront communiqués chaque année aux autorités cantonales et fédérales concernées.

3.2.4 Pollution de l'air en relation avec le trafic induit

Les immissions de NO₂ dépassent la limite de 30ug/m³, le long des axes routiers du secteur de l'AIG. La stratégie de l'AIG visant à développer et à améliorer l'aéroport comme interface de tous les modes de transport, en mettant l'accent sur les transports publics et semi-publics, doit être concrétisée. La promotion active des transports publics, telle qu'elle est présentée sous chiffre 11.4 du RIE doit être mise en oeuvre. Pour ce faire, dans l'année suivant la mise en vigueur de la présente décision, une "Commission transport", au sens de la proposition faite par l'organe cantonal compétent doit être instituée (voir I, ch. 2.2.1). La Commission fera régulièrement part de ses conclusions aux autorités fédérales concernées.

3.3 Bruit du trafic aérien et mesures d'isolation acoustique en Suisse

En cas de dépassement des valeurs d'immission et des valeurs d'alarme, des allègements sont accordés à l'AIG en tant qu'installation publique au bénéfice d'une concession.

Les mesures suivantes seront prises en Suisse dès l'entrée en vigueur de l'annexe 5 à l'OPB:

- 3.3.1 Dans l'année suivant l'entrée en vigueur de la révision de l'annexe 5 à l'OPB, le cadastre de bruit sera établi. Dans les six mois, l'AIG présentera à l'OFAC un concept de mesures d'isolation acoustique portant sur les locaux à usage sensible au bruit, exposés à une charge supérieure aux valeurs d'alarme, au sens de l'article 15 de l'OPB.
- 3.3.2 Sous réserve de l'article 20, 2e alinéa de la LPE, l'exploitant fera procéder à la pose de fenêtres anti-bruit dans les locaux à usage sensible au bruit soumis à une charge sonore supérieure aux valeurs d'alarme.
- 3.3.3 En principe, les mesures d'isolation acoustique devront être accomplies pour le 31 mai 2004 au plus tard.
- 3.3.4 La charge sonore au sens de l'OPB sera calculée annuellement et publiée dans le courant du premier semestre de l'année qui suit l'année observée. Si durant deux années consécutives, la charge sonore augmente chaque année de plus

de 1 dB(A) par rapport à l' "Etat année 2000", dans les six mois, l'AIG présentera à l'OFAC un nouveau concept de mesures d'isolation acoustique portant sur les locaux à usage sensible au bruit, exposés à une charge supérieure aux valeurs limites d'immission, au sens de l'article 10 de l'OPB.

3.3.5 Dans cette dernière hypothèse, l'OFAC fixera le programme des mesures d'isolation acoustique. Les mesures d'isolation acoustique seront exécutées dans les meilleurs délais et au plus tard dans les cinq ans suivant l'approbation par l'OFAC du concept d'isolation acoustique. L'OFAC fixera les délais.

3.4 Bruit du trafic aérien et mesures d'isolation acoustique en France

La Commission mixte franco-suisse a décidé d'instituer une cellule paritaire ad hoc chargée de fixer les mesures d'isolation acoustique à prendre sur le territoire français et de surveiller leur mise en œuvre. L'AIG couvrira la mise en place d'un dispositif financier spécifique destiné à l'insonorisation des habitations sises en France qui sont exposées aux nuisances sonores provenant de l'exploitation de l'AIG.

3.5 Sites contaminés

La politique pratiquée en matière de protection des sols sera poursuivie. La présence de PCB et de PAH fera l'objet d'une investigation sur la contamination selon les normes de l'Ordonnance sur les atteintes portées au sol (Osol; RS 814.20). Ce sujet sera intégré dans la stratégie de surveillance à long terme de la contamination des sols du canton. L'herbe fauchée en bordure de la piste ne sera utilisée comme fourrage qu'après contrôle.

Pour le 31 décembre 2003, l'OFAC aura procédé au recensement des sites pollués, au sens de l'article 21, 2^e alinéa de l'ordonnance du 26 août 1998 sur l'assainissement des sites pollués par des déchets (Osites; RS 814.680). Pour ce faire, l'AIG lui fournira en temps voulu toutes les données utiles.

4. Dépens

Il n'est pas alloué de dépens.

5. Taxe

L'approbation du règlement d'exploitation dans le cadre d'une procédure de concession fait l'objet d'une taxe de 1 000 francs suisses, due par le requérant, en application de l'article 39, 1er alinéa, lettre e de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA; RS 748.112.11).

Voies de droit

Conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0), la présente décision peut être attaquée dans les trente jours à compter de sa notification auprès de la "Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication", Schwarztorstrasse 59, Case postale 336, 3000 Berne 14. En vertu de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), le mémoire de recours sera adressé en deux exemplaires; il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et portera la signature du recourant ou de son mandataire. Les recours éventuels n'auront pas d'effet suspensif.

Office fédéral de l'aviation civile

Le directeur



André Auer

Notification de la décision

- Indépendamment de la reconnaissance ou non de la qualité de partie à la procédure de recours (traitée au chapitre I, chiffre 3.3 de la décision de l'OFAC d'approuver le règlement d'exploitation de l'AIG), la présente décision est notifiée par lettre recommandée aux personnes qui sont intervenues par écrit lors de la procédure d'opposition préalable à la présente décision. Le délai de recours commence à courir le jour suivant celui de la notification par lettre recommandée.
- Une communication selon laquelle la présente décision a été prise sera insérée dans la Feuille fédérale et dans les Feuilles officielles des cantons de Genève et de Vaud.

Consultation du dossier

Le dossier de la présente décision et le dossier de la décision de l'OFAC d'approuver le règlement d'exploitation du 6 avril 2001 peuvent être consultés dans les trente jours suivant la notification et dans les trente jours suivant la publication officielle aux adresses indiquées ci-après:

- Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, Police des constructions, rue David Dufour 5, 1211 Genève 8;
- Direction de l'Aéroport International de Genève, 1215 Genève 15 (Sur rendez-vous: 022/ 717 71 11)

Notification par courrier recommandé:

Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15 (six exemplaires)

Maître Gérard Page, c/o Etude Poncet Turrettini Amaudruz Neyroud & Associés, 8-10 rue de Hesse, 1204 Genève (en six exemplaires: en tant que représentant légal de l'ARAG, des communes de Chavannes-des-Bois (VD), Mies (VD) et Coppet (VD) et de la Ville de Ferney-Voltaire (F))

M. Jean Stalder, route H.C. Forestier 10, 1217 Meyrin

M. Victor Stéphane Hasel, 5, 7 et 9 chemin du Planet, 1293 Bellevue

L'Association Transports et Environnement, section de Genève, (ATE Genève), et l'Association Transports et Environnement de Suisse (ATE), 18, rue de Montbrillant, 1201 Genève

Mairie de Cartigny, 7, rue du Pré de la Reine, 1236 Cartigny

Mairie de Satigny, 17 rampe de Choully, 1242 Satigny

Mairie de Vernier, C.P. 520, 1214 Vernier

Mairie de Versoix, Route de Suisse 18, Case postale 107, 1290 Versoix

Mairie d'Anières, route de la Côte d'Or, 1247 Anières

Mme Yvette Cherhal, 415, route de Ferney, F - 01280 Prévessin-Moëns

M. Maurice Plasse, 52, avenue des Alpes, F - 01210 Ferney-Voltaire

Ville de Ferney-Voltaire, Avenue Voltaire, B.P. 149, F - 01216 Ferney-Voltaire Cedex (en trois exemplaires à charge d'informer les signataires de l'opposition du 7 juillet 2000 et les signataires du registre d'observations ayant fait opposition à partir du 12 juillet 2000)

Association Gessienne contre les Nuisances des Avions (AGCNA), B.P. 21, F - 01280 Prévessin-Moëns

Mairie de Saint-Jean-de-Gonville, F - 01630 Saint-Jean-de-Gonville

Mairie de Prévessin-Moëns, 27, chemin de l'Eglise, F - 01280 Prévessin-Moëns

Mairie de Saint Genis Pouilly, B. P. 110, F - 01638 Saint Genis Pouilly

Maire d'Ornex, F - 01210 Ornex

Mairie de Versonnex, F - 01210 Ferney-Voltaire

Mairie de Chevry, F - 01170

Mairie de Sergy, F - 01630 Sergy

Mairie de Divonne, 73, av. des Thermes, F - 01220 Divonne

Mairie de Saint-Genis Pouilly, B.P 110, F - 01638 Saint-Genis-Pouilly

Mairie de Segny, F - 01210 Segny

Mairie de Sauvigny, F - 01220 Sauvigny

Communauté de Communes du Pays de Gex, Technoparc, 50 rue Gustave Eiffel, F - 01638 Saint-Genis-Pouilly

Association Française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG), c/o Mme Diane Vaquez, Route de Messery - Les Peupliers, F - 74140 Nernier

Mairie de Chens sur Léman, F - 74140 Chens sur Léman

Mairie de Messery, F - 74140 Messery

Mairie de Nernier, F - 74140 Nernier

Monsieur B. Privat, 16, allée de Rives, F - 74140 Nernier

Envoi par courrier ordinaire:

Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève, Monsieur le Président et Monsieur le Chancelier, 1200 Genève

République et Canton de Genève, Département de l'intérieur, de l'Agriculture, de l'Environnement et de l'Energie, Service cantonal d'écotoxicologie, Avenue Sainte-Clotilde 23, Case postale 78, 1211 Genève 8

République et Canton de Genève, Conseiller d'Etat chargé du Département de l'aménagement, l'équipement et du logement, Rue David Dufour 5, Case postale 22, 1211 Genève 8

Canton de Vaud, Chef du département des infrastructures, Place de la Ripponne 10, 1014 Lausanne

Office fédéral du développement territorial, Section Infrastructures, Einsteinstrasse 2, 3003 Berne

Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne

En France, la décision est communiquée aux organes suivants:

Direction générale de l'aviation civile, Monsieur le Directeur général, 50, rue Henri Farman, F - 75720 Paris Cedex 15

Préfecture du Département de l'Ain, 45, Av. Alsace-Lorraine, F - 01012 Bourg-en-Bresse

Sous-préfecture de l'Arrondissement de Gex, Rue Charles Harent, B.P. 409, F - 01175 Gex

Préfecture du Département de la Haute-Savoie, 1, Av. d'Albigny, B.P. 2332, F - 74034 Annecy

En France et en Suisse, la décision est communiquée aux invités représentés au "Comité de concertation"⁹ :

⁹ Le "Comité de concertation" a été institué le 22 mai 2001 par la "Commission mixte franco-suisse", constituée par la Convention du 25 avril 1956 entre la Suisse et la France concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin (RS 0.748 131.934.91)

Président du Conseil général de l'Ain, B.P. 114, F - 01003 Bourg-en-Bresse
Cedex

Maire de Thoiry, Vice-Présidente du Conseil général de l'Ain, Mairie de Thoiry, 374 rue
Briand Stresemann, F - 01710 Thoiry

Maire de Prévessin-Moëns, 27 chemin de l'Eglise, F - 01280 Prévessin-Moëns

Maire de Ferney-Voltaire, Avenue Voltaire, B.P. 149, F - 01216 Ferney-Voltaire
Cedex

Maire d'Ornex, 45, rue Bejoud, F - 01210 Ornex

Maire de Gex, Avenue de l'Horloge, F - 01170 Gex

Président de la Communauté de Communes du Pays de Gex, Technoparc,
50 rue Gustave Eiffel, F - 01638 Saint-Genis-Pouilly

Président de l'Association Gessienne contre les Nuisances des Avions (AGCNA),
B.P. 21, F - 01280 Prévessin-Moëns

Président de l'Association Vivre à Ferney, 2 avenue du Bijou, 01210
Ferney-Voltaire

Président de la Chambre de commerce et de l'industrie de l'Ain, 1 rue Joseph Bernier,
B.P. 48, 01002 Bourg-en Bresse

Président du Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève, 1200 Genève

Maire de Bellevue, 1293 Bellevue

Maire de Meyrin, 1217 Meyrin

Maire de Grand-Saconnex, 1218 Grand-Saconnex

Maire de Vernier, 1214 Vernier

Maire de Versoix, 1290 Versoix

Président de l'ARAG, Case postale 21, 01280 Prévessin-Moëns

Représentant de l'Association de Protection de l'environnement, 12, rue
Alexandre Gavard, 1227 Carouge