



**La Commission fédérale de recours
en matière d'infrastructures et d'environnement**

composée de Pierre LEU (juge chargé de l'instruction), Kathrin Dietrich, Claudia Pasqualetto Péquignot, Marianne Ryter Sauvant et Jürg Kölliker (juges) ainsi que de Rosalba Aiello (secrétaire-juriste)

statuant le 23 mars 2006

dans la procédure enregistrée sous le n° Z-2001-79 introduite par

l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG),

représentée par Maître Gérald Page, avocat, 35, rue de la Mairie, Case postale 6569, 1211 Genève 6,

recourante 1

les Communes de Chevry, Divonne, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Ornex, Saint Genis Pouilly, Sergy, Versonnex, Sauverny et Pougny,

la Communauté des communes du Pays de Gex,

les Communes de Messery et Chens-sur-Léman,

les Communes de Mies, Chavannes-des-Bois et Coppet,

la Commune de Vernier,

la Commune de Satigny,

toutes représentées par Maître Gérald Page, avocat, 35, rue de la Mairie, Case postale 6569, 1211 Genève 6,

recourantes 2

la Commune de Nernier, p.a. Mairie de Nernier, F - 74140 Nernier

recourante 3

la Commune de Cartigny, p.a. Mairie de Cartigny, CH - 1236 Cartigny

recourante 4

M. Victor Stéphane Hasel, 5, chemin du Planet, CH - 1293 Bellevue,

recourant 5

l'Association Française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG),
p.a. M. Georges Ryser, 30, allée de Rive, F - 74140 Nernier,

recourante 6

l'Association Gessienne contre les Nuisances des Avions (AGCNA), p.a. M. André
Looten, B.P. 21, F – 01280 Prévessin – Moëns,

recourante 7

M. Georges Paillard, 1, avenue du Bijou, F -01210 Ferney-Voltaire et **consorts**,
p. a. Violette Monier, 72, rue de Meyrin, F – 01210 Ferney-Voltaire

recourants 8

contre

l'Aéroport international de Genève (AIG), 1215 Genève 15 Aéroport,
représenté par Maître Olivier Jornot, avocat, Etude Alves de Souza Houman Collart, 6, cours
de Rive, 1206 Genève,

**le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)**, Palais fédéral Nord, 3003 Berne,

et

l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne

**(Renouvellement de la concession d'exploitation de l'Aéroport International de Genève
(AIG); approbation du règlement d'exploitation ; décisions du 31 mai 2001)**

A) constate que

1. La concession pour l'exploitation de l'aéroport de Genève, accordée à l'Etat de Genève le 20 novembre 1951 et transférée en date du 21 décembre 1993 à l'établissement public autonome dénommé « Aéroport international de Genève » (ci-après : AIG), est arrivée à échéance le 31 mai 2001.

2. En date du 5 mai 2000, l'AIG a sollicité du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : DETEC) le renouvellement de sa concession d'exploitation, accompagné d'un projet de nouveau règlement d'exploitation, d'un rapport d'impact de l'exploitation sur l'environnement, d'une étude des incidences économiques de l'aéroport, d'une présentation d'un plan de développement stratégique à 10 ans, ainsi que de données concernant le responsable de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport, y compris des justificatifs de ses connaissances et aptitudes.
3. En date du 6 avril 2001, l'AIG a déposé devant l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après : OFAC) une nouvelle mouture du règlement d'exploitation accompagné d'un commentaire et d'un organigramme.
4. En date du 31 mai 2001, le DETEC a accordé à l'AIG une concession d'exploitation (ci-après : CE) de l'aéroport de Genève pour la période s'étendant du 1^{er} juin 2001 au 31 mai 2051.
5. Le même jour, l'OFAC a approuvé le règlement d'exploitation (ci-après : RE) de l'aéroport de Genève.
6. En date du 2 juillet 2001, l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ci-après : ARAG ; recourante 1) a déposé un recours devant la Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (dès le 1^{er} juillet 2004 : Commission de recours en matière d'infrastructure et d'environnement [ci-après : CRINEN] ; RO 2004 2155) contre la décision du DETEC octroyant la concession fédérale à l'AIG. Elle a conclu à l'annulation de la décision entreprise. Alternativement, la recourante a demandé que la concession ne soit octroyée qu'à la condition que les impératifs de la protection des populations riveraines soient pris en compte de manière équitable dans le règlement d'exploitation. Elle a aussi demandé que la concession ne soit pas accordée pour une durée supérieure à 20 ans.
7. Le même jour, l'ARAG a déposé un recours devant la CRINEN contre la décision de l'OFAC approuvant la nouvelle mouture du règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève. Elle a pris les conclusions suivantes :

A titre préalable

1. Accorder un délai à la recourante pour compléter son recours de manière à pouvoir se déterminer sur les nouvelles pièces du dossier qui ne lui ont été communiquées que les 22 et 25 juin 2001.
2. Ordonner la comparution du directeur général de l'AIG, en présence des recourants.

A titre principal

1. Annuler la décision de l'OFAC approuvant le règlement d'exploitation de l'AIG, dans la mesure où des charges suffisantes (chiffre 3) ne lui étaient pas imposées.
2. Inviter l'OFAC à modifier les chiffres 3.3 et 3.4 de sa décision de manière à imposer à l'exploitant l'obligation d'insonoriser tous les bâtiments, au sens de l'OPB, dont l'exposition au bruit dépasse les valeurs limites d'immissions, à ses frais, cela dans un délai expirant le 31 mai 2003 au plus tard.
3. Imposer à l'exploitant de réduire, dans son règlement d'exploitation, dès 2002, le nombre de vols de nuit, dans les différentes tranches horaires, de manière à ramener ce chiffre au niveau atteint à la fin de l'année 1998.
4. Ordonner la réduction, chaque année, du nombre de vols de nuit de 10% jusqu'à ce que les valeurs limites de planification soient atteintes.
5. Imposer à l'exploitant de planifier ses futurs horaires de vols de nuit de manière à ce que la charge de bruit supportée par les populations riveraines ne dépasse pas les valeurs de planification.
6. Prononcer l'interdiction, les samedis et dimanches, de tout mouvement entre 22 heures et 8 heures du matin.
7. Interdire formellement les inverseurs de poussée par temps sec et après 22 heures, sauf pour motif de sécurité.
8. Impartir un délai à l'exploitant aux fins de supprimer, dès 2002, les trajectoires KONIL 1J et 2 C survolant les communes genevoises du Pied du Jura et le Pays de Gex.
9. Fixer un délai à l'exploitant afin qu'il établisse, dès 2002, des trajectoires de décollage en piste 05, qui utilisent le plus possible le milieu du lac, tout en garantissant la sécurité du trafic. En tout état de cause, imposer aux pilotes de ne pas quitter les trajectoires avant d'avoir atteint l'altitude minimale de 7000 pieds.
10. Impartir un délai à l'exploitant afin qu'il prévoie, dès 2002, des trajectoires d'approche en piste 23, qui utilisent le plus possible le milieu du lac de St-Prex à Versoix, tout en garantissant la sécurité du trafic.
11. Interdire tous travaux au sol bruyants, tels qu'essais de moteur ou travaux de maintenance bruyants, entre 22 heures et 6 heures du matin.
12. Imposer à l'exploitant de supprimer à terme les mouvements de l'aviation légère et les vols d'hélicoptères à partir de la piste gazon B. En tout état de cause réglementer strictement son utilisation dans le règlement d'exploitation.
13. Instaurer une commission des plaintes, composée de manière paritaire de représentants des populations et communes riveraines et de représentants de l'exploitant, supervisant

le respect du règlement d'exploitation par une personne neutre et externe à l'aéroport dans le cadre du management environnemental.

14. Imposer l'application du règlement et des mesures de protection de manière uniforme, quel que soit le lieu de domicile et la nationalité des personnes concernées, que ce soit en Suisse ou en France.
 15. Sous suite de frais et dépens.
8. Le même jour, les Communes de Chevry, de Divonne, de Ferney-Voltaire, de Prévessin-Moëns, d'Ornex, de Saint-Genis Pouilly, de Sergy, de Versonnex, de Pougny, de Sauverny, de Chens-sur-Léman, de Messery, de Satigny, de Vernier, de Mies, de Chavannes-des-Bois et de Coppet, ainsi que la Communauté de Communes du Pays de Gex (CCPG) (recourantes 2) ont également formé un recours contre la décision du DETEC d'octroyer une concession d'exploitation à l'AIG. Elles ont conclu :
1. Annuler la décision entreprise.
 2. A titre alternatif, n'octroyer la concession qu'à la condition que le règlement d'exploitation garantisse une prise en compte équitable des impératifs de la protection des populations riveraines.
 3. En tout état de cause, limiter la durée de validité de la concession à 20 ans.

Dans leur mémoire ampliatif, en date du 31 août 2001, elles ont en outre pris les conclusions suivantes :

1. Ordonner l'audition de MM. Jean-Pierre Jobin, directeur de l'AIG, Roger Wüthrich, sous-directeur de l'AIG, Umberto Pocecco, responsable technique des mesures de bruit de l'AIG, d'un expert dont elles entendent communiquer le nom et les qualités ultérieurement, et d'un médecin spécialiste des troubles du sommeil.
2. Ordonner la production par l'AIG des documents qu'il a reçus des bases aériennes de Bonneuil-sur-Marne concernant l'exposition au bruit des communes et des populations françaises riveraines de l'AIG.
3. Ordonner la production des statistiques séparant, depuis le mois de mars 1999, le bruit diurne et nocturne autour de l'AIG, si possible dans une forme équivalente à leur publication avant cette date.
4. Enjoindre à l'AIG de publier ces statistiques d'une manière régulière et permanente dans le cadre de ses bulletins de bruit.

9. Le même jour, les communes recourantes précitées ont également déposé devant la CRINEN un recours tendant à l'annulation de la décision de l'OFAC approuvant le règlement d'exploitation de l'aéroport. Elles ont conclu :

A titre préalable

1. Accorder un délai pour compléter leur recours de manière à pouvoir se déterminer sur les nouvelles pièces du dossier qui ne lui ont été communiquées que les 22 et 25 juin 2001.
2. Ordonner la comparution personnelle du directeur général de l'AIG, en présence des recourants.

Au fond

1. Annuler la décision de l'OFAC approuvant le règlement d'exploitation de l'AIG, dans la mesure où des charges suffisantes (chiffre 3) ne lui étaient pas imposées.
2. Inviter l'OFAC à modifier les chiffres 3.3 et 3.4 de sa décision de manière à imposer à l'exploitant l'obligation d'insonoriser tous les bâtiments, au sens de l'OPB, dont l'exposition au bruit dépasse les valeurs limites d'immissions, à ses frais, cela dans un délai expirant le 31 mai 2003 au plus tard.
3. Imposer à l'exploitant de réduire, dans son règlement d'exploitation, dès 2002, le nombre de vols de nuit, dans les différentes tranches horaires, de manière à ramener ce chiffre au niveau atteint à la fin de l'année 1998.
4. Ordonner la réduction, chaque année, du nombre de vols de nuit de 10% jusqu'à ce que les valeurs limites de planification soient atteintes.
5. Imposer à l'exploitant de planifier ses futurs horaires de vols de nuit de manière à ce que la charge de bruit supportée par les populations riveraines ne dépasse pas les valeurs de planification.
6. Prononcer l'interdiction, les samedis et dimanches, de tout mouvement entre 22 heures et 8 heures du matin, également l'interdiction formelle des inverseurs de poussée par temps sec et après 22 heures, sauf pour motif de sécurité.
7. Impartir un délai à l'exploitant aux fins de supprimer, dès 2002, les trajectoires KONIL 1J et 2 C survolant les communes genevoises du Pied du Jura et le Pays de Gex.
8. Fixer un délai à l'exploitant afin qu'il établisse, dès 2002, des trajectoires de décollage en piste 05, qui utilisent le plus possible le milieu du lac, tout en garantissant la sécurité du trafic. En tout état de cause, imposer aux pilotes de ne pas quitter les trajectoires avant d'avoir atteint l'altitude minimale de 7000 pieds.
9. Impartir un délai à l'exploitant afin qu'il prévoie, dès 2002, des trajectoires d'approche en piste 23, qui utilisent le plus possible le milieu du lac de St-Prex à Versoix, tout en garantissant la sécurité du trafic.

10. Interdire tous travaux au sol bruyants, tels qu'essais de moteur ou travaux de maintenance bruyants, entre 22 heures et 6 heures du matin.
 11. Imposer à l'exploitant de supprimer à terme les mouvements de l'aviation légère et les vols d'hélicoptères à partir de la piste gazon B. En tout état de cause réglementer strictement son utilisation dans le règlement d'exploitation.
 12. Instaurer une commission des plaintes, composée de manière paritaire de représentants des populations et communes riveraines et des représentants de l'exploitant, supervisant le respect du règlement d'exploitation par une personne neutre et externe à l'aéroport dans le cadre du management environnemental.
 13. Imposer à l'AIG d'appliquer le règlement et les mesures de protection de manière uniforme, quel que soit le lieu de domicile et la nationalité des personnes concernées, que ce soit en Suisse ou en France.
 14. Sous suite de frais et dépens.
10. Le même jour, la Commune de Nernier (recourante 3) a également formé un recours contre la décision octroyant le renouvellement de la concession d'exploitation à l'AIG. Elle a pris les conclusions suivantes :
1. Octroyer la concession à la condition que le règlement d'exploitation garantisse la prise en compte équitable des impératifs de la protection des populations riveraines.
 2. Interdire le survol du territoire communal de la manière pratiquée jusqu'à aujourd'hui et imposer aux pilotes d'emprunter, à l'atterrissage, un tracé au milieu du petit lac, selon les instructions de vol déposées en annexe au recours. En particulier, après avoir passé la balise de Saint-Prex, survoler le milieu du lac devant Nyon-Prangins et Nernier, et, à 8.9 NM du VOR-DME de Genève, capter les signaux de l'ILS en survolant le milieu du lac devant Coppet et Hermance avant d'aborder la phase finale de descente.
 3. Au décollage, autoriser le virage à droite pour les routes survolant le territoire de la commune une fois que les avions ont atteint 13 NM du VOR-DME de Genève, la pente restant la même jusqu'à ce que les avions aient atteint 6400 pieds.
 4. Appliquer le régime nocturne au minimum durant 7 heures la majorité de l'année, ce qui n'exclut pas de vraies exceptions.
 5. Imposer aux avions en approche le respect du plan de descente de façon à ce que les moteurs soient à bas régime.
11. Le même jour, la Commune de Cartigny (recourante 4) a également déposé un recours contre la décision du DETEC d'octroyer à l'AIG une concession d'exploitation pour une durée de 50 ans. Elle s'en prend en particulier à la durée de 50 ans, qui ne serait plus adaptée aux changements accélérés dans le domaine de l'aéronautique. La recourante soulève également quelques questions en rapport avec l'approbation

du règlement d'exploitation, s'interrogeant sur les modalités de détermination du bruit et sur les raisons qui permettent de conclure que l'augmentation des trafics n'engendrera pas d'augmentation globale du bruit. La recourante conteste aussi les conclusions de l'étude d'impact en matière de pollution atmosphérique, plus particulièrement la teneur en ozone et les dépassements des valeurs limites. Elle demande donc que des normes strictes soient imposées aux compagnies aériennes et aux constructeurs d'avions, selon le principe du pollueur payeur, afin d'aboutir à une réduction drastique des nuisances occasionnées par les aéronefs. Elle met enfin en cause le délai de recours de 30 jours, qu'elle assimile à un passage en force.

12. Le 29 juin 2001, Victor Stéphane Hasel (recourant 5) a également attaqué la décision du DETEC et a conclu à son annulation. Il s'en prend notamment à la disposition selon laquelle le titulaire de la concession n'est pas habilité à faire valoir des prétentions envers la Confédération au titre de la réparation du préjudice subi consécutif aux restrictions d'exploitation à quelque titre que ce soit. Le recourant reproche aussi au DETEC d'avoir accordé une concession pour une durée de 50 ans sans s'assurer que toutes les conditions étaient remplies. Il déplore notamment l'absence au dossier de plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, de plan de lutte contre la pollution de l'air en relation avec le trafic aérien, de plan sectoriel du système de management environnemental et de cadastre de bruit. Le recourant conteste l'obligation faite à l'exploitant de n'insonoriser les locaux sensibles qu'à partir d'un dépassement des valeurs d'alarme. De surcroît, il demande à la CRINEN de dire si les jurisprudences découlant des arrêts du Tribunal fédéral du 12 juillet 1995 et du 24 juin 1996 restent valables ou si elles sont devenues obsolètes à la suite des décisions attaquées. Le recourant demande de surcroît à la Commission d'ordonner à l'AIG et à l'Etat de Genève de lui fournir l'équivalent de son bâtiment d'habitation ailleurs, avec effet immédiat, si, par hypothèse, il ne pouvait plus reconstruire ses bâtiments en cas de sinistre tel un incendie ou un crash d'un appareil. Il demande enfin que la pose de fenêtres antibruit soit mise à la charge de l'AIG pour les bâtiments sis sur la parcelle N°2318, sans référence à l'année 1961 retenue par le Tribunal fédéral dans son arrêt du 12 juillet 1995. Il demande enfin qu'une indemnité de dépens lui soit allouée.
13. Le 30 juin 2001, l'Association française des riverains de l'aéroport de Genève (ci-après : AFRAG) (recourante 6) a également déposé un recours contre la décision d'octroi de la concession d'exploitation à l'AIG et contre celle approuvant le règlement d'exploitation. L'association de riverains a demandé en particulier que les avions cessent de survoler les territoires d'Yvoire, de Nernier, de Messery et de Chens-sur-

Léman, et qu'à l'atterrissage, particulièrement, ils se déplacent vers le milieu du petit lac selon les instructions de vol qu'ils ont joint en annexe à leur mémoire. Pour l'atterrissage, elle a requis de la CRINEN qu'elle ordonne une modification du règlement d'exploitation qui impose aux avions, après qu'ils ont passé le VOR - DME de Saint-Prex à 7000 pieds, de commencer leur descente en suivant le cap SPR R 223° jusqu'à 10 Nmdz VOR-DME de Saint-Prex. Les avions survoleraient alors le milieu du lac devant Nyon-Prangins et Nernier et se trouveraient alors à 8.9 NM du VOR – DME de Genève. Ils pourraient ainsi capter les signaux de l'ILS et s'aligner progressivement sur la radiale 046 cap SPR R 226 pour survoler le milieu du lac devant Coppet et Hermance. A ce moment, ils seraient à 5 NM du VOR - DME de Genève, l'approche pouvant alors se faire avec le minimum de nuisances pour les riverains de chaque côté du lac. Elle rappelle que les systèmes de navigation à inertie couplés avec le guidage GPS « aviation » permettent de suivre des routes aériennes avec une précision latérale de l'ordre de 0.1 NM. L'association suggère aussi une modification des routes de départ qui permette aux appareils d'éviter le survol des localités précitées. Les avions ne devraient être autorisés à obliquer à droite avant d'avoir atteint la distance de 13 NM de Cointrin, la pente d'ascension devant rester la même jusqu'à ce qu'ils atteignent la hauteur de 6400 pieds. Ces modifications ne devraient pas modifier les routes d'arrivée, lesquelles passent à 7000 pieds dans la région de St-Prex. L'association requiert de surcroît une extension de la fermeture de l'aéroport, soit une extension de la période de couvre-feu.

14. Le 2 juillet 2001, l'Association Gessienne contre les nuisances des avions (ci-après : AGCNA) (recourante 7) a également formé un recours contre la décision de l'OFAC approuvant le règlement d'exploitation dans le cadre du renouvellement de la concession. Elle a conclu :

A titre préalable

1. Accorder à la recourante un délai pour compléter son recours de manière à pouvoir se déterminer sur les nouvelles pièces du dossier qui ne lui ont été communiquées que les 22 et 25 juin 2001.
2. Ordonner la comparution personnelle du directeur général de l'AIG, en présence des recourants.

Au fond

1. Annuler la décision de l'OFAC approuvant le règlement d'exploitation de l'AIG, dans la mesure où des charges suffisantes (chiffre 3) ne lui étaient pas imposées.

2. Inviter l'OFAC à modifier les chiffres 3.3 et 3.4 de sa décision de manière à imposer à l'exploitant l'obligation d'insonoriser tous les bâtiments, au sens de l'OPB, dont l'exposition au bruit dépasse les valeurs limites d'immissions, à ses frais, cela dans un délai expirant le 31 mai 2003 au plus tard.
3. Imposer à l'exploitant de réduire, dans son règlement d'exploitation, dès 2002, le nombre de vols de nuit, dans les différentes tranches horaires, de manière à ramener ce chiffre au niveau atteint à la fin de l'année 1998.
4. Ordonner la réduction, chaque année, du nombre de vols de nuit de 10% jusqu'à ce que les valeurs limites de planification soient atteintes.
5. Imposer à l'exploitant de planifier ses futurs horaires de vols de nuit de manière à ce que la charge de bruit supportée par les populations riveraines ne dépasse pas les valeurs de planification.
6. Prononcer l'interdiction, les samedis et dimanches, de tout mouvement entre 22 heures et 8 heures du matin, également l'interdiction formelle des inverseurs de poussée par temps sec et après 22 heures, sauf pour motif de sécurité.
7. Impartir un délai à l'exploitant aux fins de supprimer, dès 2002, les trajectoires KONIL 1J et 2 C survolant les communes genevoises du Pied du Jura et le Pays de Gex.
8. Fixer un délai à l'exploitant afin qu'il établisse, dès 2002, des trajectoires de décollage en piste 05, qui utilisent le plus possible le milieu du lac, tout en garantissant la sécurité du trafic. En tout état de cause, imposer aux pilotes de ne pas quitter les trajectoires avant d'avoir atteint l'altitude minimale de 7000 pieds.
9. Impartir un délai à l'exploitant afin qu'il prévoie, dès 2002, des trajectoires d'approche en piste 23, qui utilisent le plus possible le milieu du lac de St-Prex à Versoix, tout en garantissant la sécurité du trafic.
10. Interdire tous travaux au sol bruyants, tels qu'essais de moteur ou travaux de maintenance bruyants, entre 22 heures et 6 heures du matin.
11. Imposer à l'exploitant de supprimer à terme les mouvements de l'aviation légère et les vols d'hélicoptères à partir de la piste gazon B et, en tout état de cause, réglementer strictement son utilisation dans le règlement d'exploitation.
12. Instaurer une commission des plaintes, composée de manière paritaire de représentants des populations et communes riveraines et des représentants de l'exploitant, supervisant le respect du règlement d'exploitation par une personne neutre et externe à l'aéroport dans le cadre du management environnemental.
13. Imposer l'application du règlement et des mesures de protection de manière uniforme, quel que soit le lieu de domicile et la nationalité des personnes concernées, que ce soit en Suisse ou en France.

14. Sous suite de frais et dépens.
15. Le 2 juillet 2001, Georges Paillard et consorts (recourants 8) ont également déposé un recours tendant à l'annulation de la décision. Ils ont demandé en substance à l'autorité de recours :
1. Refuser toute extension d'activités qui augmenterait la charge sonore ou les volumes de polluants chimiques et imposer à l'AIG la maîtrise du niveau de bruit global en fixant des objectifs de résultats.
 2. Fixer un quota de mouvements d'avions, étendre la période de couvre-feu de 22 heures à 7 heures et interdire la circulation des avions très bruyants entre 20 heures et 8 heures.
 3. Renégocier la Convention franco-suisse de 1956 pour traiter les questions d'environnement du Pays de Gex liées à l'aéroport et pour créer une représentativité équitable des riverains français en la matière.
 4. Supprimer les trajectoires survolant le Pays de Gex et la réglementation stricte des essais de réacteurs et l'utilisation de méthodes d'essais silencieuses.
 5. Eloigner l'aviation légère de l'aéroport.
 6. Annuler la décision d'octroi de la concession d'exploitation.
 7. Adopter une nouvelle concession qui serve de cadre à un nouveau règlement d'exploitation qui respecte la qualité de vie et la protection de l'environnement.
 8. Imposer à l'exploitant de présenter au service technique des bases aériennes (ci-après : STBA) toutes mesures et prévisions de bruit nécessaires à l'établissement d'un plan d'exposition au bruit (ci-après : PEB).
 9. Déplacer la volte de l'aviation légère en dehors du Pays de Gex.
 10. Créer une instance de concertation avec l'AIG et les autorités concernées afin que les riverains puissent être écoutés et respectés.
 11. Préserver la forêt de Fernex et interdire l'abattage inutile d'arbres.
16. Invité par le vice-président de la CRINEN à compléter les motifs de son recours, l'AGCNA a déposé un mémoire ampliatif en date du 16 août 2001. La recourante 7 a déploré l'augmentation globale des mouvements et le dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit à Vernier, Versoix Centre et Genthod. S'agissant des mouvements de nuit, l'association recourante a déploré l'absence de prise en considération du principe d'émergence dans la décision d'approbation du règlement. Les valeurs de bruit calculées à partir des valeurs de bruit publiées par l'aéroport pour les niveaux L99 en 1998 dépassent aussi les valeurs recommandées par différents chercheurs spécialisés dans l'étude du sommeil. Enfin, la recourante a déploré l'absence au dossier remis aux autorités françaises des cartes AIP pour les

vols à vue (ci-après : VFR). La recourante a critiqué aussi les trajectoires des pilotes de l'aviation légère, laquelle continue, contrairement aux affirmations de l'OFAC, de survoler le quartier des Tattes et le centre de Ferney. S'agissant des trajectoires de l'aviation lourde, la recourante a demandé que seules les routes de départ KONIL 1 A et MOLUS 1 A soient maintenues dans le règlement d'exploitation. La recourante a demandé enfin la production du rapport élaboré par le Service technique des bases aériennes (ci-après : STBA) à Bonneuil-sur-Marne à l'appui d'une simulation de plan d'exposition au bruit. Enfin, la recourante a contesté la décision en ce sens qu'elle autorise l'utilisation de la piste B pour les vols VFR, en violation des termes de la convention binationale de 1956. Elle a demandé en conclusion de son mémoire que l'autorité de céans ordonne la production des statistiques des vols taxis et plaisance pour l'an 2000, des documents aéronautiques de 1945 relatifs à la piste en herbe et les niveaux percentiles L99, L90, etc., pour l'année 2000. Enfin, elle a demandé l'audition de MM. Roger Wüthrich, de l'AIG, et Jean-Daniel Rey, ex-employé de Swisscontrol, et a confirmé intégralement les conclusions prises dans son mémoire principal.

17. Invitée par le vice-président de la Commission à compléter les motifs de son recours, l'ARAG a déposé son mémoire ampliatif en date du 31 août 2001. Elle a demandé, hormis les requêtes qu'elle a déjà formulées dans son mémoire du 2 juillet 2001, l'audition contradictoire de MM. Jean-Pierre Jobin, directeur général de l'AIG, Roger Wüthrich, sous-directeur de l'AIG, Umberto Pocecco, responsable technique des mesures de bruit de l'AIG et d'un expert dont elle indiquera le nom et les coordonnées. Ces auditions devront notamment permettre d'étayer la gêne des populations riveraines en rapport avec le trafic nocturne et de dessiner les moyens de la prendre en compte de manière appropriée. L'ARAG a également annoncé qu'elle souhaitait faire entendre un médecin spécialiste des troubles du sommeil. Elle a aussi requis la production, par l'AIG, des documents qu'il a reçus du STBA de Bonneuil-sur-Marne, concernant l'exposition au bruit des communes et populations françaises riveraines de l'AIG. La recourante a aussi demandé à la CRINEN d'ordonner la production par l'AIG des statistiques séparant, depuis le mois de mars 1999, le bruit diurne et nocturne autour de l'AIG dans une forme équivalente à leur publication avant cette date. Elle a encore requis dans son mémoire que la Commission ordonne à l'AIG de publier ces statistiques d'une manière régulière et permanente dans le cadre de ses bulletins de bruit. L'ARAG a aussi demandé que la CRINEN interpelle l'Etat français en rapport avec l'utilisation de la piste B consacrée par le règlement d'exploitation, au mépris de la convention binationale de 1956 et du droit

international. L'ARAG soutient également que l'interpellation de l'Etat français s'imposait également en vertu de la Convention d'Espoo. La Commission mixte franco-suisse prévue par l'accord de 1956 devait également être saisie avant toute approbation de la demande de concession et de règlement d'exploitation.

18. Invitées de la même manière à compléter leur recours, les recourantes 2 ont déposé un mémoire ampliatif de recours en tous points semblable à celui de l'ARAG, de sorte que nous nous abstenons de reproduire les conclusions ici et nous nous référons si besoin au considérant précédent.
19. Par ordonnance du 14 septembre 2001, le juge chargé de l'instruction des recours a ordonné la jonction de toutes les causes.
20. Invité à déposer ses observations relatives aux recours interjetés contre les décisions de renouvellement de la concession d'exploitation et du règlement d'exploitation y afférent, l'Office fédéral du développement territorial (ci-après : ODT) a indiqué en date du 28 septembre 2001 qu'il ne déposerait pas d'observations sur les recours.
21. Le 4 octobre 2001, l'avocat de l'ARAG et des recourantes 2 a transmis à la CRINEN la copie d'un arrêt de la Cour Européenne des Droits de l'Homme relatif aux nuisances provoquées par les vols de nuit sur l'aéroport de Londres-Heathrow.
22. Le 19 octobre 2001, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a déposé ses observations sur les recours. Il a indiqué qu'il soutenait, contrairement aux recourants, l'appréciation de l'OFAC qui a qualifié le renouvellement de la concession d'exploitation de modification notable d'une installation fixe existante, en raison de l'accroissement du trafic prévu d'ici à 2020. Le service spécialisé de la Confédération a aussi indiqué qu'il défendait le résultat de la procédure d'élimination des divergences. Aux termes de cette position, l'AIG a l'obligation d'insonoriser les locaux à usage sensible au bruit, soumis à un dépassement des valeurs limites d'immissions (ci-après : VLI), si la charge sonore augmente, au cours de deux années consécutives, chaque année de plus de 1 dB (A).
23. Invité à déposer sa réponse aux recours, l'AIG a demandé à l'autorité de recours, à titre préalable, qu'elle requière des Communes de Chevry, Divonne, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Ornex, Saint-Genis Pouilly, Sergy, Versonnex, Pougny, Sauverny, Chens-sur-Léman, Messery, Satigny, Vernier, Mies, Chavannes-des-Bois et Coppet, ainsi que de la Communauté des Communes du Pays de Gex, qu'elles établissent que la décision de recourir et de charger Me Gérald Page de la défense de leurs intérêts avait été valablement prise avant l'échéance du délai de recours contre les

décisions du DETEC et de l'OFAC du 31 mai 2001. L'AIG a aussi conclu à l'irrecevabilité des recours des Communes de Messery, Chens-sur-Léman, Mies, Coppet et Chavannes-des-Bois, et de l'AFRAG, au motif que ces communes et les membres de cette association sont situées à l'extérieur des courbes isophones correspondantes aux valeurs limites de planification pour le degré de sensibilité II et donc qu'elles n'ont pas la qualité pour agir. Pour le reste, l'AIG a conclu, toujours à titre préalable, à ce que la Commission ordonne la production des statuts de l'ARAG, de l'AGCNA et, à toutes fins utiles, de l'AFRAG. Il a aussi conclu au rejet des requêtes tendant à la production de pièces supplémentaires. Enfin, à titre principal, il a conclu au rejet des recours, pour autant que recevables, et à la confirmation des décisions attaquées.

En substance, l'intimé souligne que le modèle de calcul des nuisances sonores ayant servi à l'élaboration du rapport d'impact sur l'environnement (ci-après : RIE) a été validé par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux de recherche (ci-après : EMPA), laquelle institution a aussi vérifié la fiabilité desdits calculs en les comparant à des mesures in situ faites en différents lieux aux abords de l'aéroport genevois. S'agissant des routes de départ KONIL 1C et 2 J avec virage à droite à hauteur de Meyrin, l'AIG fait remarquer qu'il avait avalisé la modification de ces routes de départ incluant en particulier une hauteur minimale prescrite avant que les appareils ne bifurquent à droite, au contraire de l'OFAC et de l'organisme du contrôle aérien. Nous reviendrons en tant que besoin sur les arguments de l'AIG dans le cadre du développement des différents moyens soulevés par les recourants dans les considérants ci-après.

24. Egalement invité à produire sa réponse aux recours, le DETEC a déposé son mémoire en date du 26 novembre 2001. Il a contesté la qualité de partie aux Communes de Chens-sur-Léman, Messery, Nernier, Mies, Coppet et Chavannes-des-Bois et à l'AFRAG. Il l'a admis pour les autres communes recourantes, ainsi que pour les associations de riverains ARAG et AGCNA. Sur le fond, le DETEC a conclu au rejet des recours. Il a relevé, s'agissant des mesures d'isolation acoustique, que la charge définie par l'OFAC voulait tenir compte de la charge effective et non se fonder sur les seuls pronostics de bruit de l'étude d'impact. Pour ce qui est des critiques formulées par les recourants concernant le calcul de la charge sonore, le DETEC souligne que la loi ne lui fait pas obligation de tenir compte des enregistrements par microphones dans la détermination du bruit pertinent. Quant à l'insuffisance des mesures touchant les mouvements de nuit, le DETEC précise qu'il ne saurait imposer à l'exploitant des mesures allant au-delà des exigences légales. Pour ce qui est de la

prétendue illicéité de la piste en herbe, l'autorité de première instance précise que la situation n'est pas comparable à celle de Zurich, qu'il n'y a pas d'alternative en Suisse permettant de soulager les riverains sis sur sol français et qu'il est loisible à la France de saisir la Commission mixte franco-suisse de la question de l'utilisation de la piste en herbe. S'agissant de la prétendue violation de la Convention d'Espoo, l'autorité de première instance souligne que les riverains français de l'aéroport de Genève seront au moins aussi bien protégés que les riverains des grands aéroports français.

25. Le 4 février 2002, l'OFAC a déposé une rectification de sa décision, plus particulièrement du considérant 2.4, p. 59. L'OFAC a déclaré, contrairement à ce qu'il a prétendu dans sa décision du 31 mai 2001, que les normes applicables au cadastre de limitation d'obstacles déterminant pour le plan de zone de sécurité n'étaient pas respectées en ce qui concerne les surfaces de transition et que la France, informée, a déclaré qu'elle entendait se conformer aux obligations découlant de la convention de 1956.
26. Le 18 février 2002, le juge chargé de l'instruction a demandé à la Direction générale de l'aviation civile (ci-après : DGAC), en particulier au STBA, de lui transmettre le projet de plan d'exposition au bruit que ledit service a élaboré pour la zone riveraine de l'aéroport sise sur territoire français.
27. Le 18 mars 2002, Jean-Marc Chavanne, député de Haute-Savoie, a demandé à l'autorité de céans de prendre en considération les demandes de l'AFRAG et des communes sises sur les rives du lac. Il a aussi soutenu la demande de l'AFRAG qui entendait faire bénéficier l'aéroport de Genève des mêmes heures de fermeture au trafic nocturne que celui de Zurich, soit de 23 h à 6 h.
28. Le 19 mars 2002, l'AFRAG a confirmé ses conclusions prises dans son mémoire antérieur. Elle a relevé que Skyguide précisait dans son étude sur les modifications de trajectoires que seuls certains types d'avions n'étaient pas en mesure de se conformer à ce changement de trajectoires et que l'on pouvait espérer une amélioration prochaine de la situation.
29. Les 18 et 21 mars 2002, les Communes de Nernier et de Chens-sur-Léman ont insisté sur la nécessité de prendre en compte le principe d'émergence, de déplacer l'axe d'atterrissage au milieu du lac et d'harmoniser les restrictions nocturnes sur le territoire helvétique.

30. Invité à déposer un mémoire en réplique, le recourant Victor Stéphane Hasel a indiqué, le 21 mars 2002, qu'il maintenait intégralement ses conclusions. En particulier, le recourant a estimé que le renouvellement de la concession devrait être subordonné au dédommagement de la dépréciation de ses immeubles.
31. Le 25 mars 2002, l'OFAC a déposé le procès-verbal de la réunion du 22 mai 2001 de la Commission mixte franco-suisse tenue à Bourg-en-Bresse, plus particulièrement le point n° 7 portant sur le respect des servitudes aéronautiques, ainsi que la copie du chapitre 4 de l'annexe 14 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après : OACI).
32. Pour sa part, l'AGCNA a déposé son mémoire en réplique en date du 16 mai 2002. L'association recourante a déclaré qu'elle confirmait l'ensemble de ses conclusions prises dans son mémoire de recours. Elle a aussi demandé que l'autorité de recours ordonne la communication du plan d'exposition au bruit (ci-après : PEB), qu'elle invite l'OFAC a présenter un nouveau plan sectoriel concernant le bruit causé par les petits avions, ainsi qu'un rapport présentant graphiquement les risques théoriques de collision au décollage et à l'atterrissage entre les gros avions, ceux pesant plus de 5700 kg, et les petits avions, soit ceux pesant moins de 5700 kg, hélicoptères inclus. L'AGCNA a exposé que le modèle FLULA retenu comme base de calcul à l'appui du RIE ne saurait être appliqué en l'espèce à Genève, en raison des différences d'aménagement entre l'aéroport alémanique et celui du bout du lac, et aussi en raison du choix de moyennes, d'extrapolations, d'équivalence de type d'avions et de profils de trajectoires, toutes opérations conduisant à une détermination biaisée de bruit, qui ne reflète pas la réalité, raison pour laquelle l'association préconise de recourir aux microphones existants autour de l'aéroport de Genève. Elle a reproché encore à l'AIG d'avoir modifié le réglage de ses microphones, ce qui aurait pour effet de fausser aussi bien le nombre de mouvements « bruyants » pris en compte avec l'indice NNI, que le Leq des seuls avions, puisque des bruits d'avions inférieurs à 10 secondes ne sont plus pris en compte depuis 1991 ! Cependant, malgré diverses pannes, la préférence doit être donnée à la détermination du bruit pertinent à partir des mesures établies par le système de mesure et d'identification automatique du bruit des avions (ci-après : MIABA). L'association a aussi évoqué la menace psychologique ressentie par les résidents, en particulier lors de mouvements d'approche de gros porteurs. Les recourants ont aussi déploré que l'examen du dossier ne permette pas de déterminer le nombre de mouvements d'écologie et d'entraînement pour l'aviation légère, réputés les plus pénalisants pour les riverains.

33. En date du 12 juin 2002, l'AGCNA a encore précisé, en réponse aux mémoires de l'AIG et de l'OFAC, qu'il convenait, vu le laxisme qui a prévalu en matière de protection des populations riveraines au cours des 50 dernières années, en tout état de cause, de ne pas octroyer de concession pour une durée supérieure à 20 ans.
34. Le 13 juin 2002, le chef du STBA de la DGAC a déposé le projet de plan d'exposition au bruit sollicité par le juge chargé de l'instruction. Ce projet a été transmis aux parties.
35. L'ARAG et les recourantes 2 ont déposé leur mémoire en réplique en date du 17 juin 2002. Elles ont confirmé toutes leurs conclusions prises dans leurs mémoires en recours en date du 2 juillet 2001. A l'appui de leur mémoire, les recourantes, se fondant sur le cadre juridique de la nouvelle concession, ont soutenu que l'aéroport devait être considéré comme une nouvelle installation, au sens de la législation sur l'environnement. Si l'autorité de recours n'admettait pas que le renouvellement de la concession devait être assimilé à la création d'une installation nouvelle, les recourantes ont demandé que l'installation soit considérée comme une installation notablement modifiée, avec toutes les conséquences qui en découlent. A ce propos, les recourantes ont critiqué le dispositif retenu au terme de la procédure d'élimination des divergences entre l'OFEPF et l'OFAC, sous l'égide du DETEC. Elles l'ont qualifié d'insuffisant. Par ailleurs, il violerait l'égalité de traitement par rapport à la situation d'autres installations notablement modifiées. Et les recourantes de citer les affaires traitées par le Tribunal fédéral (ci-après : TF) concernant les aéroports de Zurich et de Lugano, dans lesquelles le TF a admis que les améliorations d'infrastructures autorisées par les concessions cadres ou de construction devaient être considérées comme une modification notable de l'installation, sans égard à l'augmentation effective des nuisances sonores. Les recourantes ont également souligné que les nuisances sonores engendrées par divers aménagements autorisés à Genève depuis les années 1996 ou 1997 ne seront perceptibles que sous l'empire de la nouvelle concession d'exploitation, laquelle doit donc tenir compte de ces diverses constructions et extensions. S'agissant de la durée de la concession, les recourantes ont relevé que l'absence de pronostics dans le RIE, en matière d'incidences sur l'environnement valables sur la durée complète de 50 ans, ne permettait pas au DETEC de conférer la concession d'exploitation à l'AIG pour une durée de 50 ans. Une restriction de cette durée devrait être imposée par l'autorité de recours. A défaut, les décisions du DETEC et de l'OFAC violeraient l'art. 8 § 2 CEDH. De plus, les recourantes ont souligné que la durée d'une telle concession est de 20 ans en droit français, et que les autorités suisses devraient s'inspirer des règles étrangères pour

parvenir à une décision cohérente en droit international, en particulier au regard des obligations de la Suisse à l'égard de la France dans le cadre de la Convention d'Espoo. Les recourantes ont également persisté dans leur critique de la méthode de détermination de l'exposition au bruit et ont souligné que la détermination du bruit des avions en fonction des mesures de bruit, sur la base de moyennes annuelles, était elle aussi licite. Mieux, la méthode FLULA 2 retenue dans le RIE ne satisferait pas aux exigences de la loi. Elle omettrait en particulier de tenir compte des émissions de bruit des avions pendant les phases de roulage sur les pistes d'accès latérales, de celles des freinages avec utilisations des réacteurs en mode « reverse » et des essais moteurs, de même qu'elle ne tiendrait pas compte du bruit réfléchi sur les sols durs, nombreux dans les zones urbaines proches de l'aéroport. Selon les recourantes, la méthode FLULA 2 n'appréhenderait pas de manière appropriée le bruit des avions sur les aires latérales par rapport à l'axe de la piste. La méthode de mesures MIABA de l'aéroport, selon les recourantes, traduirait mieux que les calculs de l'EMPA l'évolution annuelle de la charge de bruit de l'aviation autour de l'aéroport. Pour ce qui est des mouvements de nuit, les recourantes ont déploré un laxisme qui va s'aggravant. Elles ont aussi critiqué l'absence de pesée des intérêts conforme à la jurisprudence récente de la CEDH. Plus particulièrement, les recourantes ont regretté l'absence de taxes additionnelles pour les mouvements de nuit, à l'image de la réglementation applicable sur l'aéroport de Zurich. Les recourantes ont aussi évoqué l'absence de prise en considération, dans le rapport Bächtold, de tous les vols taxis et de plaisance, ainsi que des hélicoptères, ce qui conduirait ce rapport à sous-évaluer les nuisances sonores subies par les populations riveraines de l'aéroport. Enfin, les recourantes ont déploré que le risque de chute d'avions n'ait pas été pris en compte dans l'étude d'impact, laquelle se veut pourtant significative pour tous les types d'avions.

36. Le 12 août 2002, l'OFAC a fait parvenir à la Commission l'analyse effectuée par Skyguide sur les obstacles et le risque de collision sur l'aéroport de Genève.
37. Le 19 août 2002, l'AGCNA a indiqué qu'elle ne pouvait se déterminer sur le plan du STBA faute de disposer des données ayant servi à établir cette simulation de la charge de bruit autour de l'aéroport.
38. Le 26 août 2002, l'OFEFP a précisé que les indices suisses et français n'étaient pas comparables, tant la méthode de détermination de l'exposition au bruit et les valeurs divergent entre les deux Etats. Le service spécialisé de la Confédération a aussi précisé que la conversion de l'indice français en indice suisse n'était pas possible, de sorte qu'il est exclu de comparer les cartes de bruit française et suisse.

39. Le même jour, l'OFAC se prononçait également sur le projet de PEB. L'OFAC a souligné qu'il ressortait de cette pièce que les riverains, en France, ne seraient pas moins bien lotis que ceux résidant à proximité d'aéroports français, ou que les riverains résidant sur territoire suisse, exposés à des nuisances comparables.
40. En date du 14 septembre 2002, l'AIG a déposé lui aussi ses observations relatives au projet de PEB élaboré par les autorités françaises. Il précisait que ce plan et les courbes d'exposition au bruit qu'il contenait présentaient de grandes similitudes avec les courbes d'exposition au bruit établies conformément à l'indice « Noise and Number Index, NNI » pour les horizons 2010 et 2020 et figurant dans le RIE du 5 mai 2000 établi à l'appui de la demande de renouvellement de la concession d'exploitation. En guise de conclusion, l'AIG relevait que le périmètre des zones soumises à des nuisances de bruit significatives ne concernait, sur territoire français, qu'une petite surface sise sur le territoire de la commune de Ferney-Voltaire.
41. Le 23 septembre 2002, le recourant Victor Stéphane Hasel a déposé diverses pièces en rapport avec les dangers que présente l'exploitation de l'aéroport pour la santé des arbres qui bordent l'allée qui mène à sa propriété, exposant du même coup les personnes qui se rendent chez lui à un danger marqué.
42. Le 24 septembre 2002, Georges Paillard et consorts se prononçaient sur le projet de PEB qui leur a été soumis, non sans faire valoir leur incrédulité quant à la faible étendue du territoire touché par des nuisances significatives. Cette conclusion aurait été contredite par une étude réalisée sous l'auspice de la Mairie de Ferney en 1997.
43. Le 9 octobre 2002, le DETEC a déposé son mémoire en duplique. Il y précisa, comme suite à l'arrêt du TF du 19 août 2002 dans une affaire relative à la consultation des pièces en rapport avec la demande de renouvellement de la concession de l'aéroport de Zurich, que seuls les recours formés contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation permettaient aux riverains de faire valoir leurs droits. Pour le reste, le DETEC a conclu au rejet des recours et à la confirmation des deux décisions attaquées.
44. Le 11 octobre 2002, l'AIG, dans son mémoire en duplique, a conclu, à titre préalable, au rejet des conclusions des recourants tendant à la production de pièces, à la disjonction des recours dirigés contre la décision d'octroi de la concession et de ceux formés contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation. L'intimé a enfin conclu, à titre principal, à l'irrecevabilité des recours dirigés contre la décision d'octroi de la concession d'exploitation, et, sur les recours interjetés contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation, à l'irrecevabilité des recours de Messery,

Chens-sur-Léman, Mies, Coppet et Chavannes-des-Bois, ainsi que de celui de l'AFRAG, subsidiairement au rejet de ces recours. Enfin, sur les autres recours, l'AIG a conclu à leur rejet, sous suite de frais et dépens. L'AIG a fondé sa position sur le nouvel arrêt du TF précité. Il s'est aussi référé à la décision du TF relative au renouvellement de la concession de l'aéroport de Zurich. Pour le reste, l'AIG a indiqué que la pesée des intérêts exigée par l'article 8 § 2 CEDH englobe aussi l'action du législateur et du gouvernement, lequel a fixé dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après : PSIA) le cadre de la mission dévolue à l'aéroport de Genève, laquelle doit notamment intégrer la planification du développement de la plateforme aéroportuaire romande. Pour l'AIG, la qualification d'installation existante admise par l'OFAC n'est nullement en contradiction avec les arrêts du TF relatifs aux concessions cadre pour la réalisation de travaux de construction sur les aéroports de Zurich et de Lugano. De surcroît, la décision de l'OFAC, en accord avec l'OFEFP, d'imposer des mesures d'insonorisation en cas d'augmentation effective du bruit et non de se fonder sur les seuls pronostics de bruit doit être soutenue. Pour le reste, l'intimé a contesté l'allégation des recourants selon lesquels l'indice NNI serait plus pertinent pour traduire la gêne sonore ressentie que l'indice Leq choisi par le législateur après un long examen par la Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites d'immissions pour le bruit (ci-après : Commission fédérale du bruit), ainsi que par la plupart des Etats européens. Quant à la critique des recourants portant sur la détermination de l'exposition au bruit pertinent par calcul au lieu de se fonder sur des mesures, l'AIG a rétorqué que tant l'OFEFP que le TF ont validé le programme FLULA 2 et souligné sa fiabilité et sa pertinence.

45. Invité par le juge chargé de l'instruction à produire les bases techniques sur lesquelles il s'est fondé pour élaborer son projet de PEB, le chef du STBA a déposé, en date du 26 février 2003, le tableau du trafic « PEB 2020 » ayant servi de base à la modélisation des courbes calculées et dessinées sur le plan N° STBA/EGA/239/C de juillet 2001.
46. En date du 11 mars 2003, le président de l'AGCNA faisait parvenir à la CRINEN la copie de deux mémorandums concernant l'établissement des courbes de bruit autour de l'aéroport qu'il a adressés à la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

47. Les 13 et 14 avril 2003, le président de l'AGCNA a communiqué à la Commission la copie de la lettre qu'il a transmise en date du 10 avril 2003 à M. Urs Adam, de l'OFAC, en réaction à la réponse de l'OFAC à ses mémorandums, ainsi qu'un correctif.
48. Le 20 mai 2003, le président de l'AGCNA a déposé devant la Commission la copie d'une nouvelle lettre qu'il a transmise à l'OFAC en rapport avec son courrier du 10 avril 2003.
49. Le 24 juin 2003, le président de l'AGCNA a déposé devant la Commission la copie de la lettre qu'il a transmise au directeur général de l'AIG, lui demandant d'être tenu au courant des modalités de préparation du projet de taxe de bruit pour les vols de nuit.
50. Le 2 septembre 2003, une délégation de la Commission de recours a tenu une séance d'instruction, à Genève, en présence de l'ensemble des parties, au cours de laquelle MM. Jean-Pierre Jobin, directeur général de l'AIG, Roger Wüthrich, Umberto Pocecco, tous deux de l'AIG, Robert Hofmann, ex-EMPA, Rudolf Bütikofer, EMPA, et Roland Schibli, Skyguide, ont été entendus en qualité de personnes appelées à fournir des renseignements. Les recourants ont renoncé à l'audition d'un expert en acoustique, bien qu'ils l'eussent initialement demandée.
51. Le 22 octobre 2003, le président de l'AGCNA a déposé deux documents, l'un émanant de l'aéroport de Zurich et l'autre de lui-même. Le premier montre le contrôle des routes et des procédures de décollage sur l'aéroport alémanique. Quant au second document, il s'agit d'une contribution du président lui-même, présentée lors d'un congrès scientifique tenu à Stockholm en juillet 2003 et qui porte sur le rapport entre les surfaces de bruit et la pondération acoustique.
52. Le 28 octobre 2003, Georges Paillard et consorts ont déploré le nombre de survols de Ferney et du Pays de Gex par les avions de l'aviation légère. Ils se sont fondés pour ce faire sur le nombre de survols répertoriés certains jours de 2000, 2001 et 2002. Ils ont aussi demandé la délocalisation des écoles de pilotage de l'aéroport de Genève.
53. Le 25 novembre 2003, Victor Stéphane Hasel a dit s'en remettre à la décision de la Commission pour le renouvellement de la concession. Il a précisé avoir été spolié en vertu du droit cantonal de l'aménagement du territoire et attendre une pleine indemnité pour les restrictions à sa propriété.
54. Le 28 novembre 2003, l'AIG a déposé ses observations finales. Il a confirmé intégralement les conclusions qu'il avait prises dans son dernier mémoire, soit à titre préalable, de rejeter les requêtes des recourants tendant à la production de

documents, de prononcer la disjonction des recours formés contre la décision d'octroi de la concession d'exploitation et de ceux formés contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation. Enfin, à titre principal, l'exploitant de l'aéroport a conclu à l'irrecevabilité des recours formés contre la décision d'octroi de la concession d'exploitation, de même qu'à l'irrecevabilité des recours des Communes de Messery, Chens-sur-Léman, Mies, Coppet et Chavannes-des-Bois, ainsi que de celui formé par l'AFRAG contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation. Il a confirmé ses conclusions tendant au rejet des autres recours formés contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation. En substance, l'AIG a relevé que les charges de la décision d'approbation du règlement d'exploitation lui permettaient d'assurer le respect de la législation sur l'environnement, en particulier dans le domaine de la lutte contre le bruit. L'AIG a souligné que l'arrêt Hatton dont les recourants s'étaient prévalu a été invalidé par la Grande Chambre de la CEDH. S'agissant de la détermination de la charge de bruit, l'intimé a indiqué que le TF a validé à maintes reprises le système FLULA 2. Il a rappelé aussi que les intérêts des riverains ont déjà été pris en compte par le législateur, par exemple lorsqu'il a introduit les valeurs limites d'exposition au bruit par heure pour la nuit. Il a aussi exposé que le gouvernement a, de son côté, adopté le PSIA, dans lequel il a fixé les missions dévolues à l'aéroport national qu'est Genève. Quant aux trajectoires, l'AIG a souligné les contingences topographiques prévalant à Genève et celles liées au contrôle aérien. Ainsi, la requête des recourants tendant à imposer aux pilotes de maintenir le cap jusqu'à 7000 pieds/sol en lieu et place de 7000 pieds/mer conduirait à empiéter sur les zones d'approche des aéroports de Lyon et de Chambéry. Quant aux autres requêtes de modification des trajectoires tendant à interdire les routes KONIL, elles aboutiraient à une restriction inadmissible de la capacité de l'aéroport et à déplacer des nuisances sur d'autres riverains déjà fortement touchés par les nuisances sonores.

55. Le même jour, les recourantes 1 et 2 ont également déposé leurs observations finales. Elles ont confirmé intégralement leurs conclusions prises dans leurs mémoires de recours. Elles ont fait valoir en substance que l'instruction a démontré que les calculs résultant d'un modèle tel que FLULA 2 comportaient une sous-évaluation manifeste de la charge sonore par rapport à celle déterminée par des mesures. De plus, l'absence de facteur correctif dans le calcul du bruit Lr ne prendrait pas en compte la gêne effective ressentie par les populations riveraines. Dans ces conditions, la détermination du bruit avalisée par la décision de l'autorité de première instance violerait le principe d'évaluation objective de l'exposition au bruit imposé par

la loi. Les recourantes ont également déploré le développement du trafic, et en particulier celui des vols de nuit, au mépris des intérêts des riverains. Elles ont enfin réitéré leur demande à l'autorité de recours d'imposer à Genève des mesures de restriction analogues à celles qui ont été ordonnées à Zurich.

56. Invités à solliciter au besoin la tenue d'une audience publique en date du 5 juillet 2004, les parties y ont renoncé, soit expressément, soit tacitement.
57. L'AFRAG a déposé de son propre chef, en date du 26 octobre 2004, un courrier dans lequel elle a demandé d'ordonner à l'exploitant de diminuer les nuisances, notamment en lui ordonnant de déplacer les trajectoires des avions à l'atterrissage au milieu du lac, à l'entrée du petit lac, et en lui ordonnant, par beau temps, de décréter l'approche à vue et celle aux instruments par mauvais temps.
58. Le 12 septembre 2005, le mandataire de l'ARAG a déposé le relevé des nuisances sonores des mois de janvier à juin 2005. Ces données émanent de l'AIG.
59. En date du 14 septembre 2005, le président de la Commission, sur requête du juge chargé de l'instruction, a élargi la composition du collège de juges, vu l'importance de l'affaire et les questions qu'elle soulevait.
60. En date du 9 novembre 2005, le mandataire de l'AIG a demandé à la CRINEN d'écartier du dossier les données communiquées le 12 septembre 2005, au motif que l'échange d'écritures était terminé.
61. Le 15 novembre 2005, l'ARAG a requis la Commission d'ordonner la production de l'intégralité des mesures de bruit, détaillées, pour les années 2004 et cela jusqu'à octobre 2005.

prend en considération

sur la forme

Sur la nature juridique de la concession et la qualité pour attaquer la décision d'octroi de la nouvelle concession d'exploitation à l'AIG

1. La CRINEN est compétente pour connaître des recours formés contre la décision prise par le DETEC en date du 31 mai 2001 d'octroyer une concession d'exploitation à l'AIG. Elle est aussi compétente pour statuer sur les recours formés contre la décision de l'OFAC du même jour et portant sur l'approbation du règlement

d'exploitation de l'AIG (art. 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation ; LA, RS 748.0).

2. Bien que dans la présente décision, la CRINEN connaisse, dans le même acte, des recours formés contre la décision d'octroyer une nouvelle concession d'exploitation à l'AIG et de ceux interjetés contre la décision d'approbation du nouveau règlement d'exploitation, il apparaît judicieux et pertinent, ainsi que l'a du reste sollicité l'AIG, de dissocier les deux procédures et l'examen des recours formés contre les deux décisions. Vu les modifications légales intervenues peu de temps avant les décisions attaquées, il convient de distinguer l'objet de la concession d'exploitation, à l'aune des nouvelles dispositions légales, et les modalités qui, dorénavant, doivent figurer dans le règlement d'exploitation. Il conviendra de définir quels moyens et quels griefs concernent quelle procédure, et d'examiner ensuite la qualité pour recourir dans chacune des deux procédures.

- 3.1. L'article 87 de la Constitution fédérale (Cst ; RS 101) assure à la Confédération un véritable monopole en matière de construction et d'exploitation d'aérodromes. La loi définit les modalités d'exercice du monopole (*Ulrich Häfelin / Walter Haller*, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 5^e édition, Zurich 2001, N° 717 ; *Martin Lendi*, Offene Fragen im Bereich des Verkehrs – die neue Bundesverfassung als Vorgabe, ZSR 120/2001, I p. 491 ss). En particulier, elle dispose que la Confédération peut concéder à des tiers le droit d'exploiter un aéroport, avec les dispositions qui en découlent, ces tiers pouvant être de droit public ou de droit privé (*Peter Baltensberger*, Untersuchung der luft- und verkehrspolizeilichen Befugnisse des Flughafenhalters, thèse, Bâle 1984, p. 45). La notion de concession, en droit public, et ce qu'elle contient, n'est pas définie une fois pour toute. C'est le droit qui régit chacune des diverses concessions qui en précise le contenu et les contours (*Thomas Poledna*, Staatliche Bewilligungen und Konzessionen, Berne 1994, pp. 23 ss). C'est ainsi que le droit de l'aviation civile a défini la concession d'exploitation d'un aéroport, les conditions auxquelles elle peut être octroyée et son contenu (voir Poledna, op. cit., 70).

- 3.2. La loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 1999 3071, 3112 ss) a modifié la loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948 (LA, RS 748.0) et son ordonnance d'application, et en particulier, la portée et le contenu de la concession d'exploitation d'un aéroport. Si, auparavant, il n'était pas aisé de déterminer quel instrument et quelle procédure régissaient les modalités d'exploitation d'un aéroport, ainsi que le Tribunal fédéral (TF) a eu longuement l'occasion de le soutenir dans l'arrêt ATF 124 II 293 consid. 8-10,

p. 310 ss, le législateur a aujourd'hui clarifié la portée et le contenu de la concession d'exploitation et du règlement d'exploitation. Conformément à l'article 36a LA, l'octroi de la concession est un acte de puissance publique dans lequel la Confédération concède le droit d'exploiter à titre commercial un aéroport à un tiers et le charge d'exploiter l'aéroport de manière sûre et rationnelle et de le rendre accessible à tous les appareils du trafic intérieur et du trafic international. Le DETEC peut certes apporter des précisions à ces obligations dans sa décision d'octroi de la concession. Toutefois, il ressort du texte de loi et des travaux préparatoires que le département ne saurait étendre le catalogue des obligations à la charge du concessionnaire (décision de la CRINEN du 18 février 2003 relative au renouvellement de la concession d'aéroport de Zurich ; http://www.reko-inum.admin.ch/fr/display_file.php?fname=114010261938049&query=Konzession; voir aussi message du Conseil fédéral à l'appui de la loi sur la coordination et la concentration des procédures de décision, FF 1998 2221).

- 3.3. Aux termes de l'article 36c LA, l'exploitant est tenu d'édicter un règlement d'exploitation, lequel doit fixer les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du plan sectoriel « Infrastructure aéronautique », de la concession ou de l'autorisation d'exploitation. Le règlement d'exploitation doit notamment définir l'organisation de l'aéroport et les procédures de décollage et d'atterrissage.
- 3.4. Se fondant sur l'article 36 LA, le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), laquelle reprend, s'agissant du contenu de la concession d'exploitation, la teneur du texte de l'article de loi précité presque mot à mot.

Selon l'article 12 al. 1 let. a OSIA, la Confédération ne confère une concession d'exploiter un aéroport que si l'exploitant se conforme aux objectifs du PSIA. Toutefois, il ressort de l'article 36c LA que l'exploitant devra consigner les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du PSIA dans le règlement d'exploitation. Il faut donc comprendre l'exigence formulée à l'encontre des exploitants d'aéroports de se conformer aux objectifs et aux exigences du PSIA – selon l'article 12 al. 1 OSIA - comme celle de se conformer aux objectifs généraux assignés par le gouvernement aux exploitants. Ces derniers sont tenus d'intégrer les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle découle du PSIA dans le règlement d'exploitation. Il peut d'ailleurs en résulter des restrictions d'exploitation. Dans la mesure où l'autorité concédante ne confèrera la concession que si l'exploitant a élaboré un règlement d'exploitation qui « peut être approuvé » (art. 12 al. 1 let. c OSIA) et qui, dans le cas de l'aéroport de Genève, aura été réexaminé intégralement

(art. 74a al. 2 OSIA), on admettra que la loi garantisse que les objectifs et les exigences du PSIA, aussi bien généraux que ceux liés à l'aménagement concret de l'exploitation de l'aéroport de Genève, seront effectivement transposés à l'occasion du renouvellement de la concession et de l'approbation du nouveau règlement d'exploitation (voir décision de la CRINEN du 18 mars 2003 relative au renouvellement de la concession de l'aéroport de Zurich, consid. 2.5.1 ; et consid. 29 ci-après).

- 3.5. L'article 10 al. 2 OSIA, dans sa version du 2 février 2000, dispose que la concession d'exploitation ne régit pas l'organisation de l'exploitation et de l'infrastructure. C'est le règlement d'exploitation qui doit déterminer tous les aspects organisationnels de l'aérodrome (art. 23 OSIA ; ATF 127 II 306 consid.7b ; arrêt du TF 1A.72/ 2002 dans l'affaire Aéroport de Zurich SA du 19 août 2002 consid. 3.2 p. 9 ; arrêt du TF 1A. 64 - 69/2003 dans l'affaire Commune de Regensdorf et consorts consid. 5.1 p. 17). En particulier, il devra contenir des règles sur l'organisation de l'aérodrome, les heures d'ouverture et les procédures d'approche et de décollage (art. 23 let. a, b et c OSIA). Ces dispositions – élaborées par l'exploitant - ne pourront être approuvées par l'OFAC que si elles répondent aux objectifs et aux exigences du PSIA et si elles respectent les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage (art. 25 al. 1 let. a et c OSIA).
- 3.6. Le gouvernement a fixé la durée de la concession d'exploitation d'un aéroport national à cinquante ans (art. 13 let. a OSIA). Il a aussi précisé que si l'exploitant ne garantissait plus une exploitation sûre, ne voulait plus assumer ses obligations ou les violait gravement à répétées reprises, l'autorité concédante devait retirer la concession (art. 16 al. 1 OSIA). Il n'appartient certes pas au département d'examiner la teneur du règlement d'exploitation, mais seulement de s'assurer lors de l'examen de la demande de concession que l'autorité compétente, soit l'OFAC, avalisera le projet de règlement d'exploitation (art. 11 al. 1 let. e OSIA ; arrêt du Tribunal fédéral 1A.72/2002 du 19 août 2002 dans l'affaire Aéroport de Zurich SA, consid. 3.2, p. 10). Toutefois, si le règlement d'exploitation devait par la suite ne pas s'avérer conforme au droit, par exemple suite à l'examen d'un recours déposé contre l'approbation du règlement, il incomberait alors au département de retirer la concession d'exploitation et de prendre le cas échéant les mesures nécessaires à la poursuite de l'exploitation.
- 3.7. Dès lors, et contrairement à l'ancien droit, la concession d'exploitation du nouveau droit se limite à conférer à l'exploitant le droit d'exploiter à titre commercial un aérodrome en le chargeant de l'exploiter de manière sûre et rationnelle et de le rendre accessible à tous les appareils du trafic intérieur et du trafic international. Elle

ne définit ni ne contient aucun élément sur l'organisation, le concept ou les modalités de l'exploitation de l'infrastructure ni ne saurait conférer à l'exploitant aucuns droits acquis ou fondés sur le principe de la confiance. Ces questions doivent être réglées dans le règlement d'exploitation, lequel peut être modifié si les circonstances de fait ou de droit changent. Par ailleurs, ce règlement n'est pas propre à octroyer des droits acquis à l'exploitant (décision précitée de la CRINEN Z-2001-58 du 18 février 2003 dans l'affaire Aéroport de Zurich, consid. 2.7 pp. 41-42 ; décision confirmée par le TF dans son arrêt précité du 8 juillet 2003). Dans ces conditions, les droits conférés par la décision du DETEC ne portent que sur l'objet de la décision d'octroi de la concession, soit le *choix de l'exploitant*, l'*AIG*, l'*emplacement de l'aéroport*, Genève, l'*importance de l'aéroport pour le trafic aérien national et international et sa place dans l'ordre aéronautique suisse* – un aéroport d'importance nationale – et sur le *droit pour l'exploitant d'exploiter l'infrastructure aéroportuaire à titre commercial*.

4. Il convient dès lors d'examiner la recevabilité des conclusions prises par les recourants contre les décisions attaquées.

Certains recourants ont attaqué, dans le même mémoire, la décision d'octroi de la concession et celle d'approbation du règlement. Il convient donc de définir, parmi l'ensemble des griefs soulevés par les recourants, lesquels sont recevables contre la décision relative à l'octroi de la concession. Comme les deux actes – l'octroi de la concession d'exploitation et l'approbation du règlement d'exploitation – diffèrent par leur nature, leur contenu et même par leur auteur, les recourants, qui entendaient attaquer les deux actes, eussent été bien avisés de déposer deux mémoires distincts, ou, à tout le moins, de séparer dans leur mémoire les moyens et les conclusions en fonction de l'acte attaqué. En principe, les griefs soulevés ne sauraient concerner que l'un ou l'autre des deux actes attaqués (décision précitée de la CRINEN Z-2001-58 du 18 février 2003 dans l'affaire Aéroport de Zurich, consid. 4.1, p. 48).

- 4.1. A titre liminaire, il convient ici de préciser que l'objet de la procédure contentieuse est limité au cadre défini par la décision attaquée ou à celui dans lequel l'administration aurait dû agir. L'autorité de recours outrepasserait sa compétence si elle statuait, en fait en première instance, sur un contentieux qui n'a fait l'objet d'aucune décision préalable (*Pierre Moor*, Droit administratif, vol. II, note marginale 5.4.2.1, p. 567 ; *Alfred Kölz / Isabelle Häner*, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 2^e éd., Zurich 1998, note marginale 545 ; *André Moser / Peter Uebersax*, *Prozessieren vor eidgenössischen Rekurskommissionen*, Bâle et Francfort-sur-le-Main 1998, Note marginale 2.80 et références citées).

- 4.2. Ainsi qu'il a été rappelé aux considérants ci-devant, les questions liées aux modalités de l'exploitation, à leurs effets sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire, concernent la seule procédure d'approbation du règlement d'exploitation. Tous les moyens, griefs et requêtes y relatifs doivent donc être invoqués dans le cadre de cette procédure. Ils sont irrecevables dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession.
- 4.3. Les recourants 1, 2, 5 et 7 soutiennent que les conditions d'octroi de la concession n'étaient pas remplies. La décision n'aurait pas examiné la conformité de l'exploitation à la lumière du PSIA. Les recourants soutiennent aussi que l'examen de la conformité de l'exploitation avec le PSIA est vicié, dans la mesure où aucune disposition de ce plan ne traite de la protection des populations riveraines contre les nuisances, sonores et autres, de l'exploitation.

Selon la partie conceptuelle du PSIA, il appartient aux exploitants d'aéroports de coordonner les constructions aéroportuaires et l'exploitation avec les exigences de l'aménagement du territoire. Les données plus détaillées relatives à chacun des aéroports nationaux doivent être transposées dans le règlement d'exploitation, et pas dans la décision d'octroi de la concession (décision de la CRINEN Z-2001-58 du 18 février 2003 consid. 2.5.3 et 2.8 dans l'affaire de la concession de l'aéroport de Zurich). Ce moyen, qui porte sur la teneur du PSIA et sur l'insuffisante prise en compte des impératifs de la protection des populations riveraines contre les nuisances sonores dans la décision attaquée, est irrecevable dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession.

- 4.4. De même, selon les recourantes 1 et 2, le département n'était fondé à accorder la concession d'exploitation que si le règlement d'exploitation pouvait être approuvé, ce qui n'était pas le cas. Comme la présente décision l'a précisé au considérant 3.3. ci-dessus, il n'appartient pas au DETEC de procéder à l'examen de la validité du règlement d'exploitation, comme le soutiennent en substance les recourantes, mais seulement de s'assurer que l'OFAC l'approuvera. L'examen de la validité du règlement d'exploitation doit être mené, en vertu du nouveau droit, dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation, non dans celle d'octroi de la concession.
- 4.5. Les recourants 1, 2, 5 et 7 invoquent au surplus le caractère lacunaire de l'étude d'impact sur l'environnement et l'insuffisance des projections de trafic. Ces griefs, qui concernent les modalités de l'exploitation, comme les requêtes tendant à imposer des normes plus strictes aux compagnies aériennes et aux avionneurs, sont irrecevables

dans le cadre de l'examen de la procédure d'octroi de la concession. Ils relèvent eux aussi de la procédure de réexamen du règlement d'exploitation, selon les articles 36c LA et 74a al. 2 OSIA.

- 4.6. Les recourantes 1 et 2 formulent dans leurs mémoires complémentaires de recours différents griefs en relation avec la manière de calculer la charge sonore dans l'étude d'impact, avec l'insuffisance de la protection des riverains contre les mouvements de nuit et avec la violation du droit international en raison de l'absence de convention avec la France sur les modalités d'utilisation de la piste en herbe et de ses effets sur territoire français. Enfin, les recourantes 1 et 2 déplorent le défaut d'interpellation de l'Etat français, rendue obligatoire en vertu de la convention d'Espoo. Comme mentionné au considérant ci-dessus, les griefs relatifs à l'insuffisance, aux lacunes ou aux manquements de l'étude d'impact doivent être soulevés dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement. Ils sont donc irrecevables dans la présente procédure. Sur les griefs touchant le droit international et les effets intolérables de l'exploitation sur le territoire français, il y a lieu d'observer que la décision d'octroyer une concession d'exploitation à l'AIG, en vertu du droit suisse, ne confère aucun droit relatif au survol et aux conditions de survol du territoire français. Les effets de l'exploitation sur le territoire français résultent des procédures de décollage et d'atterrissage, lesquelles doivent être consignées dans le règlement d'exploitation (art. 23 let. c OSIA). L'examen de leur validité ne saurait être mené dans le cadre de l'examen des recours formés contre la décision d'octroi de la concession d'exploitation. De même, les demandes d'audition de responsables de l'aéroport, de production de documents émis par le service technique des bases aériennes et de statistiques portant sur le trafic de jour et de nuit concernent les modalités de l'exploitation et ses effets sur les populations riveraines, sur Suisse et sur France. Ils sont donc irrecevables dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession d'exploitation.
- 4.7. Les recourantes 3 et 6 ont formulé diverses requêtes en relation avec les procédures de décollage et d'atterrissage. Elles ont aussi demandé à l'autorité de recours qu'elle étende les heures de fermeture de l'aéroport. Elles ont contesté en particulier le survol du territoire de leur commune par les appareils. Ces requêtes, qui portent sur les modalités opérationnelles de l'exploitation de l'aéroport, ne sont pas recevables dans le cadre du présent examen. Elles relèvent aussi de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

- 4.8. Les recourantes 1, 2, 6 et 7 ont contesté la décision du DETEC en tant qu'elle a accordé la concession d'exploiter l'aéroport à l'AIG pour une durée de 50 ans, alors que l'évolution du trafic à cette échéance ne peut être établie à l'heure actuelle et que les prévisions à l'appui du rapport d'impact sur l'environnement n'ont été faites que sur une période de 20 ans. Ce grief concerne pour sa part la procédure d'octroi de la concession. Nous y reviendrons plus avant dans l'examen de la qualité pour agir des recourants.
- 4.9. La recourante 4 conteste le délai de recours de 30 jours qu'elle assimile à un passage en force. Ce grief peut concerner les deux procédures, et donc celle d'octroi de la concession.
- 4.10. Le recourant 5 a, pour sa part, contesté la disposition de la décision relative à l'octroi de la concession selon laquelle le concessionnaire est privé de toute prétention à l'égard de la Confédération pour des restrictions d'exploitation décrétées pour quelque motif que ce soit. Ce moyen concerne lui aussi la procédure d'octroi de la concession. Nous y reviendrons plus avant.
- 4.11. Le recourant 5 a également contesté la pertinence de l'obligation faite à l'exploitant de n'insonoriser les locaux à usage sensible au bruit qu'à partir des valeurs d'alarme. Il a formulé également une autre requête liée à l'insonorisation de bâtiments. Il a aussi demandé l'abandon de la jurisprudence fixant le seuil d'imprévisibilité en matière d'expropriation à l'an 1961. Ces griefs, qui concernent soit les effets de l'exploitation sur l'environnement des riverains, soit l'expropriation des droits de voisinage, sont irrecevables dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession. La requête tendant à ce que la Commission enjoigne l'AIG ou l'Etat de Genève de lui garantir l'octroi de l'équivalent de son bâtiment d'habitation actuel ailleurs en cas d'incendie ou de crash d'un appareil et d'impossibilité pour lui de reconstruire l'immeuble doit être considérée soit comme une requête d'expropriation déposée à titre préventif, soit comme une requête tendant à l'indemnisation d'un dommage fondée sur un acte illicite, requête qui relève de la compétence de la juridiction civile. Si elle devait être considérée comme une requête d'expropriation, elle relèverait alors de la compétence de la commission d'estimation, qui statue sur la nature et le montant des indemnités d'expropriation (art. 64 al. 1 let. a de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation ; LEx, RS 711). Elle est en tous les cas irrecevable aussi bien dans le cadre de l'examen de la procédure d'octroi de la concession que dans celui de conformité du règlement d'exploitation.

5. Il convient d'examiner à ce stade si les recourants sont légitimés à recourir contre la décision d'octroi de la concession, ou plus concrètement à prendre les conclusions et soulever les moyens déposés contre cette décision.

Aux termes de l'article 48 let. a PA, a qualité pour recourir celui qui est touché par la décision et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. L'intérêt digne de protection peut être juridique ou de fait (JAAC 59.12, consid. 2.1 ; *Benoît Bovay*, Procédure administrative, Berne 2000, p. 484). L'intérêt du recourant, sans être exclusif, doit cependant se distinguer de celui d'autres individus. Sa situation juridique doit être particulière et ne pas s'agrandir jusqu'aux dimensions de la collectivité nationale. Elle lui donne seulement qualité pour attaquer la décision dont l'objet modifie cette situation (voir ATF 123 II 376, consid. 2). Toutefois, dans l'examen des recours formés contre les approbations de plans d'installations telles que des aéroports ou des stands de tir, le Tribunal fédéral a admis que les riverains des aéroports ou des stands de tir, y compris ceux résidant dans le prolongement des pistes et ceux qui entendent distinctement le bruit des balles près des stands de tir et sont, de ce fait, dérangés dans leur repos, doivent être considérés comme touchés par les décisions d'approbation de plans. Dans les régions densément peuplées, nombre de personnes peuvent donc être considérées comme touchées par les effets de telles installations, au sens de l'article 48 PA, sans que l'on considère que leur situation juridique, de ce fait, n'est plus particulière (voir ATF 121 II 176 consid. 2b ; 120 Ib 379 consid. 4c). Le Tribunal fédéral a étendu le cercle des personnes touchées par le bruit de l'aéroport de Zurich, dans le cadre de recours formés contre l'octroi de la concession cadre devant permettre de réaliser la 5^e étape de l'extension de la plate-forme, à un vaste ensemble de résidants, s'étendant jusqu'au-delà de la frontière allemande, et également à certaines communes allemandes, pour autant que ces collectivités soient concernées par le projet au même titre que les individus (ATF 124 II 293).

- 5.1. Ainsi que la CRINEN l'a relevé dans sa décision relative à l'octroi de la concession de l'aéroport de Zurich (décision du 18 février 2003, op. cit. p.66), la jurisprudence précitée n'est pas transposable à la décision d'octroi de la concession selon le nouveau droit. En effet, les procédures d'octroi de concessions cadres et de concessions de construction – selon l'ancien droit – qui ont donné lieu à la jurisprudence précitée portaient sur des éléments qui aujourd'hui sont réglés dans les procédures d'approbation du règlement d'exploitation et dans les procédures d'approbation des plans. C'est également dans le cadre de ces procédures que doivent être menées les études d'impact sur l'environnement (ci-après : EIE),

procédures dans lesquelles l'article 55 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) confère aux communes la qualité pour recourir. Dès lors, la question de la qualité pour recourir dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession d'exploitation doit reposer sur d'autres critères. L'intimé, par exemple, dénie la qualité pour recourir à l'ensemble des recourants. Toutefois, ainsi que l'a retenu la CRINEN dans sa décision précitée relative à la concession d'exploitation de l'aéroport de Zurich, l'on ne saurait retenir de manière abstraite et générale, sans examiner la portée des moyens, qu'aucun recourant n'a la qualité pour recourir. Bien sûr, il n'est guère contestable que la décision relative à la concession d'exploitation règle en premier lieu les rapports entre l'Etat, ou l'autorité concédante, et le concessionnaire, en l'occurrence l'AIG. Il appartient toutefois à l'autorité de recours d'examiner la qualité pour recourir, en particulier l'intérêt des différents recourants, à l'aune de leurs conclusions dans le cas concret (décision précitée de la CRINEN du 18 février 2003, consid. 4).

- 5.2. Plusieurs recourants ont contesté la durée de validité de la concession fixée à cinquante ans. Ils ont conclu à une réduction de la durée de validité de la concession, certains avançant le chiffre de vingt ans, en référence aux projections de trafic figurant dans l'étude d'impact, d'autres demandant une durée réduite sans articuler de chiffre. Toutefois, la durée de la concession ne concerne que le rapport entre l'autorité concédante et le concessionnaire et doit permettre à ce dernier de disposer de l'assurance de pouvoir exploiter un aéroport pendant une durée suffisamment longue, sécurité du droit oblige, sans que l'acte de concession ne définisse concrètement les contours de l'exploitation ou de l'infrastructure. Dans ces conditions, l'on ne saurait admettre que la situation juridique de tiers puisse être touchée par la décision d'octroi de la concession, vu sous l'angle de la durée de la concession.
- 5.3. La recourante 4 a contesté le délai de recours de 30 jours, l'assimilant à un passage en force. Elle n'a toutefois pas prétendu que ce délai était illégal, ou qu'il l'avait empêchée de faire valoir ses droits. Ce moyen n'est pas dirigé contre la décision, mais contre une modalité de la procédure de recours. Il n'est pas recevable si le recourant n'est pas lésé par la décision, car le recours dans l'intérêt seul de la loi est exclu (*Blaise Knapp*, Précis de droit administratif, N. 1980, p. 411). Or, le recourant, qui conteste l'insuffisance du délai de recours, n'est pas touché par la décision d'octroi de la concession plus que quiconque d'une manière spécifique. Contrairement au droit français, qui connaît, sauf en matière de travaux publics, le délai ordinaire de deux mois à partir de la notification ou de la publication de la

décision attaquée pour saisir la juridiction (R.421-1 du Code de justice administrative ; Décret n° 2004-617 du 29 juin 2004, art. 3 JORF du 30 juin 2004), le droit suisse connaît usuellement le délai de 30 jours, consacré à l'art. 50 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) et valable pour l'intégralité du contentieux fédéral. Ce délai est donc parfaitement légal. Pour les raisons indiquées ci-dessus, ce moyen doit être déclaré irrecevable.

- 5.4. Le requérant 5 a contesté la privation de toute prétention du concessionnaire à l'égard de la Confédération. Le requérant craint indirectement que le concessionnaire ne dispose pas des moyens financiers lui permettant d'honorer les prétentions qu'il fait valoir à son égard. Ces requêtes concernent les conditions que le concessionnaire se doit de remplir pour obtenir la concession, conformément à l'art. 12 al. 1 let. b OSIA. En particulier, le pouvoir réglementaire entend que le concessionnaire dispose des compétences, connaissances et de l'assise financière lui permettant de remplir les exigences découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation. Toutefois, la situation juridique du requérant n'est pas concernée de manière directe et spécifique par la question du financement de l'aéroport, laquelle concerne le concessionnaire au premier chef. Et l'on ne saurait voir un rapport étroit entre les prétentions du requérant et un éventuel problème de financement de l'AIG. En effet, les requêtes du requérant – fussent-elles admises – ne sont pas de nature, vu les sommes en jeu, à être mises en péril par d'éventuelles restrictions que l'Etat imposerait à l'exploitant. Par conséquent, la situation juridique du requérant n'est pas touchée par la décision d'octroi de la concession. Ce moyen doit lui aussi être déclaré irrecevable.
- 5.5. Pour toutes ces raisons, les recours formés contre la décision d'octroi de la concession d'exploitation à l'AIG devront être déclarés irrecevables.

Sur la conformité au droit de la décision d'approbation du règlement d'exploitation

Sur la qualité pour recourir contre la décision d'approbation du règlement d'exploitation

6. La situation a ceci de particulier que le régime juridique applicable aux procédures de renouvellement de concessions d'aérodromes a été modifié de manière substantielle le 1^{er} janvier 2000. La concession en vertu du nouveau droit a désormais un autre contenu que la concession valable avant la date précitée. Si nul n'est censé ignorer la

loi, force est de reconnaître en l'espèce que l'ignorance de ces modifications législatives et de leurs conséquences sur la portée des décisions attaquées pouvait se concevoir et même se comprendre. L'administration de l'aviation civile a elle-même contribué à engendrer la confusion des genres en se référant dans son avis d'enquête publique du 6 juin 2000 (pièce N° 11 du dossier de l'OFAC) au seul renouvellement de la concession, la référence au règlement d'exploitation n'intervenant que dans le chapitre « procédure », alors que ledit avis portait en fait sur les deux procédures. L'administration a donc indubitablement laissé croire que les deux actes relevaient de la même procédure et étaient en quelque sorte indistinctement liés. L'avis faisait ainsi mention de la mise à l'enquête publique du dossier, sans autre référence. De même, sous la rubrique « opposition », l'OFAC n'a, à aucun moment, fait référence à la distinction des procédures d'approbation des plans et de renouvellement de la concession d'exploitation. L'avis de l'OFAC a donc clairement pu laisser croire aux opposants qu'il suffisait de déposer un mémoire d'opposition pour attaquer le renouvellement de la concession, considérée comme une procédure globale sans distinction entre l'octroi de la concession proprement dite et l'approbation du règlement d'exploitation. De surcroît, selon l'ancien droit, la concession d'exploitation renfermait nombre de dispositions relatives à l'exploitation qui aujourd'hui doivent être consignées dans le règlement d'exploitation. Dans ces conditions, il serait pour le moins choquant et contraire au principe de la bonne foi de l'administration de tenir rigueur aux recourants, respectivement aux opposants, d'avoir attaqué le seul renouvellement de la concession ou d'avoir, tout en ayant attaqué les deux actes, développé des moyens irrecevables dans la procédure de renouvellement de la concession proprement dite et de ne pas les avoir repris dans celle portant spécifiquement sur l'approbation du règlement d'exploitation. Pour toutes ces raisons, et afin de demeurer fidèle au nouveau régime juridique sans écorner les droits des recourants, la Commission examinera l'ensemble des moyens et griefs déposés contre les modalités de l'exploitation dans le cadre de l'examen de la procédure d'approbation du règlement, sans égard au libellé du texte attaqué dans le mémoire des recourants.

7. Après avoir examiné la recevabilité des recours formés contre le renouvellement de la concession, il convient d'examiner dès à présent, dans la présente décision, ceux formés contre l'approbation du règlement d'exploitation, auxquels s'ajouteront l'examen des recours et de leurs moyens déposés formellement contre le renouvellement de la concession, mais qui concernent les modalités de l'exploitation, pour les raisons indiquées au considérant précédent. L'examen portera dans un

premier temps sur la qualité pour recourir des différents recourants et, ensuite, sur l'examen au fond des différents moyens qu'ils ont soulevés.

- 7.1. En procédure administrative, la capacité d'ester en justice est présumée en règle générale, de sorte qu'elle n'a pas à être prouvée ni même alléguée (*Kölz/ Häner*, op. cit., p. 216, n° 602). En l'état, et comme suite à la requête formulée par l'AIG dans son mémoire en réponse, la recourante 2 a déposé la copie des différentes délibérations autorisant le maire – en France - ou la municipalité – sur Vaud - à ester en justice (pièce n° 22 jointe au mémoire en réplique de la recourante 2). Sur Genève, cette prérogative relève du conseil administratif, du maire ou de ses adjoints (art. 48 let. n de la loi genevoise du 13 avril 1984 sur l'administration des communes, LAC ; RSG B 6 05). Au vu de ces éléments, la CRINEN admettra la capacité pour recourir de l'ensemble des communes qui ont déposé un recours. La CRINEN ne donnera donc pas suite à la requête de l'AIG demandant à l'autorité de recours de requérir la production des délibérations du Conseil municipal de chacune des communes recourantes relatives à leur décision d'attaquer la décision de l'OFAC. Elle ne donnera pas plus suite à la requête de l'AIG lui demandant de requérir la production des délibérations de l'assemblée délibérante des différentes communes recourantes relatives à la désignation de leur mandataire pour les représenter en justice, car la constitution d'un avocat représente sans conteste un acte relevant de la compétence du maire ou de l'exécutif municipal.
- 7.2. Contrairement à la situation applicable en matière d'octroi de la concession d'exploitation, la jurisprudence développée par le Tribunal fédéral sous l'ancien droit dans les affaires de concessions de construction et de concessions cadres est applicable à la procédure d'approbation du règlement d'exploitation, quoique dans une mesure moindre que dans celles d'approbation des plans (décision CRINEN du 16 décembre 2004, Z-2001-58, relative à l'approbation du règlement provisoire de l'aéroport de Zurich, http://www.reko-inum.admin.ch/fr/display_file.php?fname=114010006975351&query).
- 7.3. Il ne fait pas de doute que les personnes domiciliées aux abords immédiats de l'aéroport de même que sous les routes de décollage ou d'atterrissage disposent de la qualité pour recourir, sans qu'il faille s'appesantir plus avant sur cette question. Cette appréciation vaut aussi pour les associations de riverains telles que l'ARAG dont la qualité pour recourir a été reconnue par les autorités administratives et judiciaires depuis de longues années déjà (voir ATF 108 Ib 318, 104 Ib 307, JAAC 1975 N° 35). Cette appréciation vaut aussi pour les communes suisses situées sous les routes empruntées par les appareils au décollage ou à l'atterrissage ou à

proximité de la plate-forme aéroportuaire elle-même. La qualité pour recourir doit leur être reconnue si elles sont touchées par la décision attaquée directement et de la même manière qu'une personne physique domiciliée dans la zone où le bruit de l'aéroport produit son influence, dans sa situation juridique ou matérielle, ou si elles exercent, en tant que collectivité publique agissant dans le cadre de la puissance publique, leurs prérogatives de défense de l'intérêt général en veillant à la lutte contre le bruit et à l'amélioration de l'hygiène publique sur un territoire situé dans une telle zone (ATF 124 II 293, consid. 3b, voir aussi ATF 123 II 371, consid. 2c et les références citées). A ce titre, il importe peu que les modifications du régime des vols apportées par le nouveau règlement d'exploitation prévoient des mesures pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables pour l'environnement et la santé, ou même que ces modifications réduisent les incidences sur l'environnement de l'état antérieur, ou initial, car l'examen du règlement d'exploitation relève du fonds (voir ATF 124 II 293, consid. 3b, précité). De plus, l'article 57 LPE confère le droit de recourir aux communes concernées par une décision prise en application de la LPE.

- 7.4. Les mêmes principes valent pour les personnes physiques et les collectivités publiques françaises, l'article 48 let. a PA ne contenant aucune restriction liée à la nationalité de la personne touchée ou à la souveraineté du territoire concerné. Dès lors, la CRINEN reconnaîtra également la qualité pour recourir de l'AGCNA, regroupant en particulier des riverains de l'aéroport résidant dans le Pays de Gex. Elle n'a du reste pas été contestée par l'AIG et l'OFAC. Toutefois, la question de savoir si les communes françaises, qui disposent de la personnalité morale en vertu du droit français, disposent en tant que collectivité publique du droit d'attaquer la décision portant approbation du règlement d'exploitation en vertu du droit suisse pourra demeurer ouverte, tant il est vrai qu'elles sont directement concernées par la décision attaquée et les incidences du nouveau projet, et ce de la même manière que ne l'est un particulier, lorsqu'elles agissent pour la sauvegarde de leur patrimoine administratif ou financier (voir dans le même sens pour les communes allemandes sises aux abords de l'aéroport de Zurich, ATF 124 II 293, consid. 3c ; décision de la CRINEN Z-2001-58 du 16 décembre 2004, consid. 2.6.1).
- 7.5. Il convient encore de déterminer concrètement les communes qui ont la qualité pour recourir, parce que leur territoire s'étend à la zone où le bruit produit par l'aéroport y exerce son influence. Selon l'OFAC et l'AIG, lesquels se fondent sur les valeurs de planification du degré II contenues dans le RIE, la qualité pour recourir des communes situées sur Genève et dans le Pays de Gex doit être admise, bien que les

valeurs précitées ne soient atteintes dans le Pays de Gex qu'à Ferney-Voltaire. Comme une route de décollage – les routes appelées KONIL – survole effectivement à hauteur relativement faible cette partie de l'Ain, et cela dans une mesure non négligeable, l'admission de la qualité pour recourir des communes du Pays de Gex et des personnes physiques qui y résident – admise par l'OFAC - paraît difficilement contestable. Les communes recourantes genevoises de leur côté sont situées dans le prolongement de la piste 23 ou sont survolées par les appareils ayant décollé en piste 23, de sorte que l'appréciation de l'OFAC paraît judicieuse et ne mérite pas de considération complémentaire. Cela vaut aussi pour Satigny, bien que située légèrement à l'écart des trajectoires de départ, mais située à faible distance de la route de départ marquant le virage à droite sur le Jura. L'OFAC et l'AIG toutefois ont dénié la qualité pour recourir des communes vaudoises et de celles de Haute-Savoie, au motif que les valeurs limites d'exposition au bruit ne sont pas atteintes dans ces secteurs. S'il est vrai que les valeurs limites de planification que l'OFAC a pris comme critère de référence ne sont atteintes ni en Terre Sainte ni sur la Pointe de Nernier, il faut observer que le dépassement des valeurs limites d'exposition ne saurait constituer le seul critère pour examiner la zone où le bruit de l'aéroport produit son influence. Ainsi, la perception distincte du bruit provenant d'un aéroport et affectant la quiétude des habitants, par exemple dans les territoires survolés par les appareils en zone d'attente avant l'atterrissage sur les grandes plates-formes ou lorsque les éléments de détermination de l'exposition au bruit font défaut, peut également être prise en considération pour définir le cercle des personnes touchées sans que l'autorité soit tenue de s'appuyer sur le dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit (décision précitée de la CRINEN du 16 décembre 2004 Z-2001-58. p. 39, et les références indiquées). S'agissant de ces survols, la CRINEN a admis dans le dossier zurichois la qualité pour recourir de personnes survolées à une hauteur située entre 1400 et 2200 mètres au-dessus du sol. Les avions qui s'apprêtent à atterrir en piste 23 survolent les communes de la Pointe de Nernier, avec toute la prudence qui est de rigueur, à une altitude variant entre 2800 et 3400 pieds/mer, soit une altitude variant entre 850 et 1050 mètres environ. S'y ajoute la gêne engendrée par les décollages en piste 05. Ces derniers sont toutefois, d'une part, nettement moins nombreux que les appareils en phase d'approche dans le secteur, et, d'autre part, les appareils qui ont décollé en piste 05 et qui font route sur la Pointe de Nernier survolent le secteur à une hauteur nettement supérieure, soit entre 5800 et 6400 pieds/mer, selon le RIE (ch. 8, figures 8.13 et 8.14 du RIE), soit une altitude oscillant entre 1750 et 1950 mètres. Pour ces raisons, l'on doit raisonnablement admettre la qualité pour recourir de ces communes et des personnes qui y sont domiciliées. On

doit également admettre la qualité pour recourir de l'AFRAG. Quant aux communes vaudoises, si elles ne sont effectivement pas survolées par une route publiée, force est de reconnaître qu'elles sont survolées par la route dite « alternante », certes non officielle, mais que l'AIG ou plutôt Skyguide utilise de temps à autre pour faire face à certaines situations particulières de trafic. De plus, ces communes connaissent également le bruit des appareils qui décollent en piste 05 de manière usuelle et qui, à hauteur de ces communes, obliquent sur la gauche en empruntant déjà la phase dite « en route » à plus de 5000 pieds/mer, soit environ 1500 mètres. Toutefois, si l'on se fonde sur la jurisprudence « zurichoise », l'on doit admettre que ces communes sont survolées d'une manière non anecdotique à une hauteur qui, quelle que soit la phase exacte de vol des appareils, rend gênant le bruit perçu au sol. Il n'est guère contestable que les appareils, s'ils ont effectivement quitté stricto sensu la phase de décollage au titre des procédures aériennes, proviennent néanmoins de l'aéroport de Genève. Ainsi, l'on doit admettre qu'elles sont encore situées dans la zone dans laquelle le bruit en provenance de l'aéroport produit son influence. Partant, contrairement à l'OFAC et aux conclusions de l'AIG, l'on admettra également la qualité pour recourir des communes vaudoises et de celles de Haute- Savoie, ainsi que de l'AFRAG, regroupant en particulier des personnes domiciliées sur la rive gauche du lac.

Sur le fond

8. La Commission de recours revoit librement l'application du droit par l'autorité de première instance, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, la constatation des faits et l'opportunité de la décision querellée (art. 49 PA).

Sur la violation du droit d'être entendu

9. Les recourants ont élevé différents griefs à l'encontre de la décision de l'OFAC relatifs à la consultation des pièces. Les recourantes 1 et 2 ont notamment déploré que de nombreuses et importantes nouvelles pièces aient été versées à la procédure préalablement à la décision, sans qu'elles aient eu la possibilité de déposer une détermination complémentaire. De plus, elles n'auraient reçu copie de ces pièces,

que ces pièces requéraient l'intervention de l'EMPA, retardant d'autant leur production au dossier. L'autorité de surveillance était placée face à un dilemme, celui de se fonder sur les données les plus récentes possibles, au risque de ne pouvoir consulter encore les opposants avant de rendre sa décision, ou celui de ne pas mener l'actualisation du dossier, au risque de se fonder sur une EIE déjà dépassée au moment de la décision, ou encore celui de ne pouvoir mener les deux opérations précédentes avant la date d'échéance de la concession précédente, au risque de créer un vide juridique. Toutefois, vu le caractère formel du droit d'être entendu et l'importance des pièces, la CRINEN admettra qu'il y a eu violation du droit d'être entendu.

- 9.3. Cependant, le non-respect de ce droit ne doit pas entraîner automatiquement l'annulation de la décision attaquée. La Constitution n'exige pas de l'autorité qui constate une violation du droit d'être entendu qu'elle annule la décision entreprise et renvoie l'affaire à l'autorité de première instance (voir Albertini, op. cit., note marginale n°26, p. 453). L'article 61 al. 1 PA pose du reste la règle que l'autorité de recours statue elle-même sur l'affaire et ne la renvoie qu'à titre exceptionnel à l'autorité inférieure. La doctrine et la jurisprudence ont fixé un nombre de critères pour autoriser la réparation du vice. Ainsi, l'on renoncera à annuler une autorisation accordée, lorsque la sécurité juridique et le principe de la proportionnalité des actes administratifs doivent l'emporter sur l'application correcte du droit, par exemple dans le cas d'un permis de construire délivré au mépris du droit d'être entendu d'un voisin, lorsque les travaux ont déjà démarré (voir ATF 97 I 881, consid. 1c, p. 886/887 ; Albertini, op. cit., et la jurisprudence citée, note marginale n°43, p. 456). Le droit inconditionnel, découlant de la nature formelle du droit d'être entendu, d'obtenir l'annulation d'un jugement dès qu'il y a violation d'une règle de procédure touchant ce droit n'existe que lorsque la violation alléguée se rapporte à un point essentiel du jugement (ATF 109 la 177, consid. 4, p. 179). Enfin, si le recours est d'emblée dénué de toute chance de succès, l'on renoncera à annuler la décision viciée (voir Albertini, op. cit., p. 458). Enfin et surtout, par économie de procédure, l'autorité de recours renoncera à annuler la décision viciée s'il est établi que l'autorité inférieure rendrait la même décision au fond, après avoir accordé le droit d'être entendu (ATF 100 Ib 1, consid. 2, p. 5, et Albertini, op. cit., p. 459). Ce vice peut être réparé par une procédure de recours lorsque l'autorité de recours dispose du même pouvoir d'examen que l'office intimé et que l'administré a l'occasion de s'exprimer dans le cadre de la procédure de recours (ATF 124 II 132, consid. 2d). Toutefois, la réparation doit demeurer l'exception (ATF 126 V 132, consid. 2b).

- 9.4. En l'espèce, les recourantes 1 et 2 ont déclaré dans leur mémoire de recours ne pas avoir pu consulter le dossier complet de la cause. Le dossier a été mis à la disposition de leur mandataire du 12 mars 2002 au 3 juin 2004, de sorte que ce premier grief n'est plus pertinent. L'autorité de céans ayant un pouvoir d'examen aussi étendu que celui de l'OFAC (voir considérants précédents, en particulier consid. 9.1.), les recourantes 1 et 2 ont donc pu faire valoir leur droit d'être entendues par l'intermédiaire de leur avocat, dans le cadre de la procédure de recours. Ce dernier a également déposé, en plus de son mémoire de recours, un mémoire ampliatif, un mémoire en réplique en date du 15 juin 2002 et un mémoire en observations finales en date du 28 novembre 2003, lequel a permis à ses mandants de se prononcer sur l'intégralité des pièces du dossier, y compris sur celles du dossier de l'OFAC dont certaines pièces n'avaient effectivement pas été portées à leur connaissance avant la décision attaquée. Ils ont ainsi eu pleinement l'occasion de s'exprimer en connaissance de cause dans le cadre de la procédure devant la CRINEN. Ils n'ont du reste pas repris ces griefs dans leurs mémoires suivants.

Comme l'autorité de première instance a conclu au rejet des recours (voir mémoire en réponse du 26 novembre 2001), on admettra que sa décision n'aurait pas varié, même si elle avait consulté les recourants sur les pièces litigieuses. De surcroît, la sécurité juridique postule en l'espèce de réparer le vice, car une annulation et un renvoi priveraient l'AIG du règlement d'exploitation, ce qui ne serait guère admissible pour le concessionnaire et les usagers de l'aéroport. On admettra donc, malgré l'obligation faite aux autorités de recours de se montrer restrictives dans l'exercice de leur faculté de « réparer » les vices de nature formelle des autorités de première instance, que le vice a été réparé en l'espèce. Un renvoi de l'affaire pour réparer le vice confinerait au formalisme.

- 9.5. Cette appréciation vaut aussi pour les critiques relatives à la brièveté du délai dans lequel ils ont dû faire valoir leurs moyens. Pour tenir compte des critiques adressées par les recourantes à l'OFAC et portant sur diverses pièces figurant au dossier et dont elles n'ont eu connaissance, la Commission de recours a octroyé un délai complémentaire aux recourantes pour le dépôt d'un mémoire ampliatif jusqu'au 31 août 2001. L'administration de l'aviation civile elle-même a également tenu compte du caractère particulier de ce dossier et de son extension sur le territoire de deux Etats en étendant le délai d'opposition des personnes résidant sur France et des collectivités françaises jusqu'au 13 octobre 2000, de manière à permettre à l'Etat français de mener dans de bonnes conditions la consultation des communes et des autres riverains de l'aéroport résidant sur son territoire.

- 9.6. Les recourantes 1 et 2 ont aussi critiqué l'iniquité de la décision dont elles auraient été les victimes, car l'AIG a été invité à produire ses observations sur les mémoires d'opposition déposés devant l'OFAC, contrairement à elles qui n'ont pu se déterminer sur les allégués de l'autorité de première instance. C'est également de la violation du droit d'être entendu dont se plaignent les recourantes en invoquant ce grief.

La détermination de l'AIG sur les oppositions ne contenait pas d'éléments nouveaux, pertinents, qui auraient nécessité que l'autorité de première instance entende les recourantes avant de statuer. Contrairement à la présente situation, l'arrêt précité de la Cour européenne des droits de l'homme concernait une procédure contentieuse. La question de la violation formelle du droit d'être entendu pourra toutefois sur ce point demeurer ouverte, car les motifs qui précèdent relatifs à la réparation du vice restent valables, *mutatis mutandis*, pour l'examen de ce grief.

Sur la violation du droit international et le défaut d'accord de la France pour l'utilisation de la piste en herbe

10. Les recourants 1, 2, 7 et 8 prétendent que le trafic de l'aviation légère qui emprunte la piste en herbe – la piste B selon la terminologie de l'AIG - viole le droit international et la souveraineté française sur son espace aérien, car la convention conclue entre la France et la Suisse en 1956 concernant l'exploitation de l'aéroport de Genève ne fait pas référence à cette piste.
- 10.1. Le recours administratif et celui de droit administratif permettent à leur auteur d'invoquer la violation du droit fédéral, lequel inclut les traités internationaux valablement conclus et entrés en vigueur (*Andreas Auer, Giorgio Malinverni, Michel Hottelier, Droit constitutionnel suisse, Vol. 1, Berne 2000, p. 445*), sans qu'il soit personnellement le titulaire du droit invoqué (voir ATF 124 II 293, consid. 33b). Or, il ressort de l'article 1^{er} de la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue le 7 décembre 1944 à Chicago (ci-après : Convention de Chicago, RS 0.748), signée et ratifiée par la Suisse et la France, que les Etats reconnaissent la souveraineté exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ce moyen est recevable même si les recourants n'ont pas la souveraineté – laquelle est l'apanage de l'Etat - dont ils invoquent la violation.

10.2. Il est exact que la Convention 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 du 25 avril 1956 (ci-après : Convention franco-suisse, RS 0.748.131.934.91) ne fait pas référence à la piste en herbe et aux incidences de son exploitation sur territoire français. Il est aussi vrai que les cartes de vol publiées par la Suisse au départ de cette piste survolent le territoire français dans la zone de contrôle d'approche de l'aéroport. Ce mode d'exploitation n'est toutefois pas nouveau et n'a nullement été modifié par la décision dont est litige. En effet, il ressort du dossier que la piste en herbe est exploitée depuis 1945. Son exploitation a pour corollaire le survol du territoire français. Même sans convention internationale expresse, on doit admettre que l'Etat français, en tant que détenteur de la souveraineté exclusive sur son espace aérien, a admis implicitement ou, à tout le moins, a toléré l'exploitation de cette piste et le nécessaire survol du territoire français qu'il implique. Il est aussi vrai que diverses démarches sont entreprises de concert avec les autorités françaises aux fins de limiter autant que faire se peut les nuisances engendrées par l'exploitation de cette piste. En particulier, un groupe de travail sur l'aviation légère (ci-après : GTAL) a été constitué par une décision de la Commission mixte franco-suisse en date du 30 octobre 2003. Le GTAL a présenté un rapport intermédiaire à la 21^e séance de la Commission mixte franco-suisse tenue à Gex le 9 juin 2005 (voir communiqué de presse de la Commission mixte franco-suisse du 9 juin 2005). L'évocation du trafic de l'aviation légère et de ses conséquences pour les populations survolées sur territoire français au sein de la Commission mixte franco-suisse, entité où les autorités françaises sont représentées à parité avec les représentants suisses, la participation des autorités françaises à la constitution du GTAL, les missions de ce dernier et la volonté des autorités des deux Etats de proposer de concert des mesures d'amélioration pour diminuer les nuisances démontrent, si besoin était, que la France, sans admettre d'obligations résultant de l'exploitation de la piste en herbe, tolère son exploitation. Les développements observés depuis que la décision litigieuse a été prise ont par ailleurs montré que l'absence de référence explicite à la piste en herbe dans la Convention mixte franco-suisse de 1956 n'a pas empêché la Commission mixte d'évoquer des solutions permettant de diminuer les nuisances qui résultent de l'exploitation de cette piste sur territoire français. On ne saurait reprocher à l'OFAC, ou au gouvernement suisse, d'avoir manqué d'interpeller l'Etat français aux fins de proposer un addendum à la convention franco-suisse et d'avoir autorisé la poursuite de l'exploitation sur la piste en herbe faute d'une référence expresse dans la convention. Le moyen tiré de la violation du droit international doit dès lors être rejeté.

- 10.3. Il est également intéressant de relever que la Convention franco-suisse ne représente nullement un frein à la prise en compte de considérations liées à la protection de l'environnement et des populations riveraines. Les recourants souhaiteraient la renégociation de la Convention pour que des mesures additionnelles de protection des riverains soient prises. Une telle opération est réservée aux Etats suisses et français. En aucune manière, une juridiction administrative ne serait compétente pour ordonner ou pour prendre une mesure qui relève de la seule compétence des gouvernements. Une telle requête formulée devant l'autorité de céans doit être déclarée irrecevable.

Sur la violation de la Convention d'Espoo

11. Les recourantes 1, 2 et 7 ont également invoqué la violation de la Convention d'Espoo. Elles déplorent l'absence de consultation de l'Etat français et de mise en oeuvre des procédures prévues par cette convention au bénéfice des populations riveraines.
- 11.1. La question de savoir si la ratification de la Convention d'Espoo par la France au cours de la procédure de recours doit être prise en compte par l'autorité de recours pose la question de savoir quel est le droit applicable à la demande d'approbation du règlement d'exploitation. De manière générale, le droit applicable à un acte administratif est celui en vigueur au moment du prononcé de l'acte. Ainsi, l'examen de la conformité au droit d'un permis de construire ou d'exploiter une installation ou d'une concession nécessaire à cette fin s'apprécie à la lumière du droit applicable lorsque l'autorisation ou la concession ont été accordées (ATF 112 Ib 39, consid. 1c ; 120 Ib 317, consid. 2b ; 126 Ib 534, consid. 3b). Ainsi, l'autorité de recours ne tiendra pas compte des changements de loi intervenus au cours de la procédure de recours, sauf si des motifs impératifs lui commandent d'en tenir compte. Selon la jurisprudence de la Haute Cour, tel est le cas lorsque l'ordre public ou un intérêt général prépondérant appellent l'autorité de recours à appliquer immédiatement les nouvelles dispositions (voir ATF 123 II 359 consid. 3). Tel n'est pas le cas d'une convention internationale favorisant la consultation transfrontière du public touché par la réalisation d'une installation ayant une incidence sur l'environnement, car cela reviendrait à imposer une nouvelle consultation de l'Etat voisin touché, après que le projet eut été valablement approuvé en accord avec toutes les règles de procédure lorsque l'autorité a statué. Une telle manière de procéder heurterait la sécurité du droit et la confiance des acteurs dans les procédures administratives. Pour ces

raisons, il y a lieu de déterminer si la Convention d'Espoo était applicable au moment du prononcé de l'autorité de première instance.

- 11.2. La Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière conclue à Espoo (Finlande) le 25 février 1991 [Convention d'Espoo ; (RS 0.814.06)] est entrée en vigueur le 10 septembre 1997. Elle a été ratifiée par la Suisse le 15 septembre 1996 et par la France le 15 juin 2001. En vertu de l'article 18, elle entre en vigueur le 90^e jour suivant le dépôt des instruments de ratification. Formellement, son entrée en vigueur est postérieure à la date de la décision attaquée. En vertu de l'article 5 de la Convention d'Espoo, la partie à l'origine de l'activité qui a une incidence préjudiciable sur l'environnement donne notification à la partie touchée par cette incidence de l'activité proposée, au plus tard lorsqu'elle informe son propre public de cette activité. En l'espèce, l'enquête publique sur Suisse, qui a pour but d'informer le public, s'est déroulée du 10 juin au 9 juillet 2000, soit plus d'un an avant que la France ait ratifié la Convention d'Espoo. La Convention n'était donc pas applicable au cas d'espèce, et la Suisse n'avait aucune obligation fondée sur cette Convention à l'égard de la France. Le fait que la France ait signé mais non ratifié la convention ne conférait pas en l'espèce d'obligations de la Suisse à son égard, eu égard au temps écoulé entre la date de la signature de la Convention par la France – le 26 février 1991 – et celui de la ratification, sous réserve de certaines dispositions qui pourraient être considérées comme l'expression de règles de droit internationales préexistantes de nature coutumière, mais qui ne concerneraient que la consultation de l'Etat voisin. Ces dispositions, quoi qu'il en soit, ne confèreraient aucuns droits aux collectivités décentralisées et aux particuliers de l'Etat voisin (voir avis de droit de l'Institut suisse de droit comparé en date du 16 décembre 1998, pièce n° 79 du dossier de l'OFAC). De plus, l'application de la Convention, fût-elle applicable d'un point de vue temporel parce que les deux Etats l'auraient ratifié avant le dépôt du projet dont est litige, se heurterait à un autre obstacle. En effet, la liste des activités proposées entraînant l'obligation de notification à l'Etat voisin mentionne la construction d'aéroports dotés d'une piste principale d'une longueur égale ou supérieure à 2100 mètres (appendice I, chiffre 7 de la Convention, <http://www.unece.org/env/eia/documents/conventiontextfrench.pdf>). Il n'est pas douteux que le simple réexamen du règlement d'exploitation, à l'occasion du renouvellement de la concession d'exploitation, sans aucun projet de construction et sans aucune modification des procédures d'approches et de décollages, ne saurait être assimilé à la « construction d'un aéroport ». De plus, l'expression « activité proposée » désigne toute activité ou tout projet visant à « modifier sensiblement une

activité » (art. 1^{er}, lettre v de la Convention). Or, en l'espèce, le renouvellement de la concession d'exploitation, sans extensions, aménagements ou modifications des procédures d'approche et de décollage, ne vise aucune modification sensible de l'activité. De toute manière, cette question demeure académique en l'espèce, car l'examen du dossier montre que les autorités françaises ont été pleinement associées à la procédure de renouvellement du règlement d'exploitation. C'est ainsi que l'AIG a transmis en date du 12 mai 2000 un dossier complet aux préfets concernés (pièce 2 du dossier OFAC), et que l'OFAC a informé la DGAC en date du 30 mai 2000 (pièce 10 du dossier OFAC), après que des représentants des Etats suisse et français eurent fixé les modalités de la consultation et de l'information des populations françaises. L'OFAC a également prorogé le délai de consultation des populations riveraines sises sur France jusqu'au 13 octobre 2000, permettant ainsi aux autorités françaises de consulter le public français dans une mesure au moins analogue à celle dont a bénéficié le public suisse (pièce 43 du dossier de l'OFAC). Le préfet de l'Ain a ainsi transmis les observations et oppositions recueillies à l'occasion de la consultation du public sur territoire français en date du 13 octobre 2000 (pièce 50 du dossier de l'OFAC). On admettra sans conteste que l'OFAC, bien que non tenu d'appliquer les dispositions de consultation exigées par la Convention d'Espoo dans le cas d'espèce, a informé les autorités françaises du projet de nouveau règlement de manière aussi soutenue que s'il avait appliqué les exigences de la Convention d'Espoo. Ce moyen devra lui aussi être déclaré mal fondé.

Sur la violation de l'article 8 CEDH

12. Les requérantes 1 et 2 invoquent également l'arrêt Hatton relatif à l'aéroport de Londres–Heathrow à l'appui de leurs requêtes. En octobre 2001, les riverains de l'aéroport de Heathrow avaient en effet obtenu, devant la Cour de Strasbourg, un arrêt reprochant au gouvernement britannique de n'avoir pas, dans l'élaboration de sa politique en matière de vols de nuit, suffisamment pris en compte leur droit au respect de leur domicile et de leur vie privée et familiale, protégé par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH, RS 0.101 ; pièce n° 22 versée au dossier par Me Gérald Page en date du 4 octobre 2001). Cependant, la décision de la Cour européenne des droits de l'homme devait, à la demande du gouvernement britannique, être réexaminée par la Grande Chambre de la Cour, composée de 17 magistrats. Le verdict, tombé le 8 juillet 2003, appuyait la position

défendue par le gouvernement britannique, contrairement à l'arrêt de la chambre du 2 octobre 2001. Selon la jurisprudence constante du Tribunal fédéral, l'article 8 CEDH ne confère pas aux recourants une protection supplémentaire ou meilleure que le droit fédéral (ATF 126 II 522 consid. 53 [non publié], et les références citées).

- 12.1. Si la Convention européenne ne protège pas en tant que tel le droit à un environnement sain ou calme, la jurisprudence examine sous l'angle de l'article 8 la situation des personnes qui souffrent directement et gravement du bruit ou d'une autre forme de pollution. Tel était le cas des riverains de Heathrow, regroupés en association, qui se plaignaient de l'augmentation des vols nocturnes depuis la mise en oeuvre, en 1993, d'une nouvelle réglementation. Bien que l'Etat ne soit pas directement responsable de ces pollutions sonores résultant de l'activité de compagnies privées, il en est néanmoins responsable devant la haute juridiction des droits de l'homme, car il lui appartient de réglementer les activités industrielles de façon à assurer le respect des droits consacrés par la Convention. Dans le droit de la Convention européenne, cependant, les atteintes au droit à la vie privée et familiale, telles que les troubles de sommeil provoqués par les nuisances sonores, peuvent être acceptables si elles poursuivent un objectif légitime vis-à-vis duquel elles respectent un rapport de proportionnalité. Le gouvernement anglais invoquait les nécessités économiques liées à l'intérêt général du pays pour justifier la réglementation des vols de nuit. De la sorte, la question qui se posait était de savoir si les autorités britanniques avaient respecté un « *juste équilibre* » entre le bien-être économique du pays, lié au développement de l'aéroport, et les intérêts individuels des requérants. Pareil arbitrage représente à l'évidence un exercice délicat, pour lequel la Cour reconnaît au gouvernement, qui jouit d'une légitimité démocratique directe, un large pouvoir d'appréciation dans l'orientation de sa politique économique et sociale. La Cour a reconnu dans cet arrêt que les autorités britanniques n'ont pas dépassé leur marge d'appréciation dans la recherche d'un juste équilibre entre d'une part, le droit des personnes à voir respecter leur vie privée et leur domicile, et d'autre part, les intérêts concurrents d'autrui et la société dans son ensemble (<http://www.echr.coe.int/Fr/Press/2003/juillet/ArrêtHattonGC.htm>).
- 12.2. Quoiqu'il en soit, les recourantes ne peuvent rien tirer pour leur profit de l'arrêt Hatton, indépendamment de la position adoptée au final par la Cour européenne des droits de l'homme. Le système britannique des quotas de bruit par type d'aéronef couplés à la fixation d'un plafond global de mouvements d'appareils autorisés durant la nuit, bien que déclaré compatible avec les exigences de l'article 8 CEDH, n'est en rien comparable au système du couvre-feu pratiqué sur les aéroports helvétiques,

mesure de « limitation » éminemment plus draconienne que celle en vigueur sur la plate-forme londonienne. Le décret d'un couvre-feu nocturne, applicable à l'ensemble des aéroports helvétiques, apparemment, n'a pas son pareil au sein des Etats européens, lesquels ont prévu des mesures de limitation des mouvements nocturnes - parfois aussi un couvre-feu nocturne valable sur une seule plate-forme (voir la fermeture au trafic nocturne d'Orly) - n'allant pas jusqu'à l'établissement général d'un couvre-feu (voir *Pierre Merlin*, *Le transport aérien*, La documentation Française, Paris 2000, pp. 114 – 116 pour les dispositifs juridiques de protection contre le bruit applicables en France). En effet, le dispositif suisse, avec son volet d'interdiction des mouvements entre 24 heures et 5 heures, couplée à un régime de mouvements de nuit certes autorisés mais soumis à diverses restrictions entre 22 heures et 24 heures et entre 5 heures et 6 heures, sans parler des mesures de lutte contre le bruit supplémentaires imposées dans la présente décision (voir considérants ci-après), est infiniment plus restrictif en matière d'autorisation des mouvements de nuit que le système introduit par le gouvernement britannique pour la plate-forme de Londres-Heathrow, où l'activité nocturne demeure autorisée durant toute la nuit.

Les recourantes ne peuvent donc se prévaloir de la violation de l'article 8 CEDH. Ce moyen doit être rejeté.

Sur la violation du droit international et le défaut d'examen des incidences sur l'environnement fondé sur le droit français

13. Les recourants 1, 2, 7 et 8 ont aussi déploré que le RIE n'ait pas examiné les incidences sur l'environnement de l'exploitation, sur territoire français, en vertu de la législation environnementale française. Ils ont aussi reproché en substance à la décision de l'OFAC de n'avoir pas pris les dispositions en matière d'insonorisation des habitations que la loi française exigeait. Il est vrai que l'intimé n'a pas établi les incidences sur l'environnement transfrontalier avec les instruments et selon les normes du droit français. Le grief des recourants pose en fait la question de savoir quelle est l'autorité compétente et en application de quel droit – suisse ou français – doivent être déterminées les incidences sur l'environnement et les mesures d'isolation acoustique à prendre sur le territoire français. L'OFAC a observé, à juste titre, qu'il ne pouvait ordonner des mesures de protection phonique fondées sur le droit suisse en France (décision d'approbation, ch. 3.2.3, p. 67), la LPE ne trouvant

pas à s'appliquer en France. Elle ne peut également fonder l'obligation de déterminer l'exposition au bruit d'un territoire soumis à la souveraineté de la France. Il est évident qu'il n'appartient pas à une autorité suisse de se prononcer sur la compétence d'une autorité française de se prononcer sur les mesures d'isolation phonique en France ni d'en définir le droit et les modalités applicables. Il convient toutefois d'examiner si la décision de l'OFAC a violé des dispositions de droit français qu'elle aurait dû appliquer en raison des incidences qu'a l'exploitation de l'aéroport sur le territoire français.

- 13.1. Il ressort du dossier que l'application du droit matériel français pour régler ces questions, en l'espèce, n'est pas chose aisée. D'une part, ni les recourants ni les autorités françaises consultées n'ont, à aucun moment, prétendu que la loi française faisait obligation à l'AIG d'établir les incidences sur l'environnement de son exploitation avant que l'autorité suisse ne confère une nouvelle concession d'exploitation à l'exploitant d'une plate-forme déjà existante. La situation diffère donc fortement de celle de la demande d'ériger une nouvelle installation qui aurait des incidences sur l'environnement transfrontalier par-delà la frontière. Ceci mis à part, il apparaît que les outils pour maîtriser l'urbanisation au voisinage des aéroports, notamment l'instauration du plan d'exposition au bruit (ci-après : PEB), prévue par l'article L 147-3 du Code de l'urbanisme, loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 (JORF 12 juillet 1985) n'ont pas été engagés au voisinage de l'aéroport de Genève lorsque la décision d'approbation du nouveau règlement d'exploitation a été rendue. Il apparaît en effet que l'aéroport de Genève ne figurait pas, au moment de la constitution du dossier, dans la liste des aérodromes du Code de l'aviation civile mentionnés à l'article L 147-2 du Code de l'urbanisme. De même, la loi française ne faisait pas obligation en 2001 à l'AIG d'établir un plan de gêne sonore (ci-après : PGS), ces plans étant prévus alors exclusivement pour les grands aéroports sis sur territoire français. Ce sont ces plans qui constatent les niveaux de bruit engendrés par le trafic aérien et définissent les zones dans lesquelles les bâtiments peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation. C'est l'article 19-1 de la loi n° 92 - 1444 du 31 décembre 1992 (JORF, 1^{er} janvier 1993), abrogé aujourd'hui, remplacé par l'article L 571-15 du Code de l'environnement (loi n° 2003 - 1312 du 30 décembre 2003, art. 19 III 2 loi de finances rectificatives pour 2003 [JORF 31 décembre 2003]; ordonnance n° 2004 - 199 du 12 novembre 2004, JORF 14 novembre 2004) qui a institué un tel plan. Les autorités françaises consultées n'ont à aucun moment fait état de demandes ou de remarques en ce sens. Elles ont bien plus estimé que la Commission mixte franco-suisse était le lieu idoine où débattre de ces problèmes (voir lettre des préfets de l'Ain

et de Haute-Savoie en date du 19 septembre 2000 à l'attention du directeur de l'OFAC ; pièce n°46 du dossier de l'OFAC). Dans ces conditions, la décision de l'OFAC notait que la Commission mixte a retenu le principe de la mise en place d'un dispositif financier spécifique, couvert par l'AIG, pour l'aide à l'insonorisation des bâtiments érigés sur territoire français (ch. 3.4 du dispositif de la décision attaquée). Depuis lors, la situation a évolué. Un arrêté interministériel du 27 mai 2005 complétant la liste des aérodromes non classés en catégorie A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit a ajouté l'aéroport de Genève-Cointrin à la liste des aérodromes devant être dotés d'un PEB (JORF n° 125, 31 mai 2005, p. 9709). Il ressort aussi du communiqué de presse faisant état des travaux de la 21^{ème} séance de la Commission mixte franco-suisse tenue à Gex le 9 juin 2005 que les services techniques compétents ont engagé les études en vue de l'établissement d'un projet qui pourra être soumis prochainement à concertation. De même la Commission mixte franco-suisse a-t-elle adopté en date du 30 octobre 2003 le dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation des habitations sises sur territoire français, indépendamment de l'absence de PGS pour l'aéroport de Genève (pièce n° 36 du bordereau de pièces complémentaires déposé par l'AIG en date du 28 novembre 2003). Il ressort de ce document émanant de la Commission mixte que « la solution retenue est l'un des meilleurs compromis possibles permettant d'assurer à la fois l'égalité de traitement entre les riverains suisses et français de l'aéroport et l'égalité de traitement entre les riverains français de l'aéroport genevois et les riverains français des aéroports français ». Il comprend, comme sur territoire suisse, un dispositif en deux phases. La première permettra d'insonoriser les bâtiments soumis à une charge sonore supérieure aux valeurs d'alarme, correspondant au degré de sensibilité (DS) Il du droit suisse, sur la base des courbes de bruit déterminantes pour le concept applicable au territoire suisse. La seconde phase permettra d'insonoriser les bâtiments sis dans la zone C du PEB, pour autant que la charge sonore soit supérieure à 57 Lden et que le projet de PEB ait été adopté et soit entré en force avant le 31 décembre 2005. A défaut, des mesures d'isolation seront prises pour la zone soumise à une charge sonore supérieure aux VLI du degré II, sur la base des courbes de bruit déterminantes pour le concept d'insonorisation applicable au territoire suisse (concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de l'Aéroport International de Genève, pièce 36 du bordereau des pièces déposées par l'AIG, p. 2). Bien que les requérants ne pouvaient, lors du dépôt du recours, connaître ou présager de la teneur finale du dispositif d'insonorisation des habitations françaises au voisinage de l'aéroport, ils n'ont pas prétendu que l'absence de PEB et de PGS sur le territoire français voisin de

l'aéroport de Genève au moment de l'approbation du règlement d'exploitation étaient un motif suffisant pour que l'OFAC sursoie à l'approbation du règlement d'exploitation ou refuse son approbation. A juste titre.

Il n'appartient pas à l'exploitant d'établir ces documents, mais aux autorités françaises, de sorte que l'on ne saurait le priver de son droit à ce que sa requête soit traitée dans un délai convenable en vertu du droit en vigueur, indépendamment des modifications légales ultérieures ou des adaptations du processus législatif rendues nécessaires par la requête, mais dont le recourant ne saurait être tenu pour responsable (voir ATF 126 II 522, consid. 10b). De surcroît, et l'évolution observée depuis l'a montré, le dispositif retenu, loin de constituer un obstacle, a précisément permis de faire avancer le dossier des aides à l'insonorisation sur territoire français, notamment en prévoyant un volet financier à charge de l'AIG (voir communiqué de presse suite à la 21ème séance de la Commission mixte franco-suisse tenue à Gex en date du 9 juin 2005). Les autorités françaises ont estimé que la Commission mixte était le lieu où il convenait de régler ces questions. Elles n'ont jamais prétendu que le droit français faisait obstacle à l'approbation du nouveau règlement ou que le dossier présentait des lacunes qu'il appartenait aux autorités suisses de combler.

En résumé, on peut observer qu'il ressort du dossier, de la position adoptée par les autorités françaises et de l'examen que l'on peut exiger d'une administration suisse, que la décision de l'OFAC n'a, en tous les cas, pas été rendue au mépris de dispositions de droit français que les autorités suisses auraient dû connaître, qu'elles concernent la détermination des incidences sur l'environnement, les mesures d'urbanisme ou les mesures d'aide à l'insonorisation des habitations érigées sur territoire français. De surcroît, le traitement du dossier et la créativité manifestée par les différents acteurs pour trouver des solutions spécifiques et équitables des deux côtés de la frontière méritent d'être soulignés. La décision de l'OFAC n'encourt donc pas l'annulation pour ce motif.

- 13.2. De surcroît, et en réponse au grief de défaut d'examen des incidences fondé sur le droit français, on peut relever que le dossier constitué par la présente autorité fait état de documents établis sur les bases du droit français. Un projet de PEB - document d'étude sans valeur juridique - à l'horizon 2020 a été établi par le STBA de la DGAC sur la base de la législation française applicable alors (pièce n° 49). Et les courbes de bruit établies dans ce document sur la base de l'indice psophique, applicable en France avant l'introduction du Lden - nouvellement introduit dans la législation française par l'article 1^{er} du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des

aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme (JORF 28 avril 2002, n° 100, p. 7738) -, montrent, en dehors d'une « corne » en direction de Collex-Bossy, laquelle ne concerne pas le territoire français, de grandes similitudes avec les cartes de bruit du RIE fondées sur l'indice Leq du droit suisse et qui ne s'arrêtent pas à la frontière, mais englobent la région transfrontalière (voir les courbes d'exposition au bruit 1-4 de l'avenant au RIE du 11 mai 2001). Sans vouloir comparer ces cartes et en tirer des enseignements que la situation réglementaire ne permet pas de tirer, et en particulier pas à une autorité suisse, l'on peut simplement remarquer qu'elles témoignent de la volonté de l'AIG d'intégrer les pouvoirs publics français dans la détermination des incidences sur l'environnement et de ne pas discriminer les populations riveraines résidant sur territoire français, en particulier dans l'établissement des cartes reflétant les incidences sur l'environnement.

Sur la discrimination fondée sur la nationalité des personnes recourantes

14. Certains recourants demandent également que le règlement d'exploitation et les mesures d'insonorisation des habitations s'appliquent de manière uniforme, quels que soient le lieu de domicile et la nationalité des personnes concernées, en Suisse et en France. S'agissant de la nationalité des personnes touchées, il est patent qu'aucune disposition du règlement d'exploitation litigieux ne fonde une discrimination directe ou indirecte fondée sur la nationalité des personnes concernées. Les recourants ne le prétendent du reste pas, à juste titre. Ce moyen doit donc être rejeté.

Sur la violation du principe d'égalité en matière de mesures d'aide à l'insonorisation des habitations françaises au voisinage de l'aéroport

15. Certains recourants demandent également que le règlement d'exploitation et les mesures de protection s'appliquent de manière uniforme, en Suisse et en France, quels que soient le lieu de domicile des personnes concernées. En substance, ils reprochent à la décision de l'OFAC de discriminer les riverains domiciliés sur France.
- 15.1. Nous nous référons aux considérants précédents pour la discussion du dispositif d'aide à l'insonorisation des habitations françaises au voisinage de l'aéroport et au caractère équitable du concept retenu pour l'insonorisation des habitations sises sur territoire français. C'est en fait la violation du principe d'égalité que soulèvent les

recourants. Or, d'un point de vue juridique, la souveraineté de chacun des deux Etats sur leur territoire respectif fait obstacle à l'application du principe d'égalité à l'aide à l'insonorisation des habitations sises des deux côtés de la frontière, les situations juridiques étant différentes des deux côtés de la frontière. Il est donc admissible que le concept d'insonorisation des habitations sises sur territoire français diffère de celui prévu en Suisse, eu égard aux législations différentes et aux approches différentes des deux Etats. La CRINEN relève que différence de concept ne signifie nullement discrimination des riverains domiciliés sur territoire français. Par ailleurs, et même si aucune norme de droit international n'impose aux deux Etats des minima dans ce domaine et que les deux régimes peuvent différer l'un de l'autre, il n'est nullement établi que le dispositif prévu par la Commission mixte, auquel la décision de l'OFAC se réfère (voir chiffre 3.4 du dispositif de la décision de l'OFAC), faisant application d'outils de la réglementation française, serait moins favorable aux intérêts des riverains que celui prévu du côté suisse. La référence à d'autres indicateurs pour déterminer le bruit et l'incidence différente de la répartition des mouvements entre le jour, la soirée et la nuit sur les indicateurs suisses et français empêche de comparer les deux concepts. Il faudrait pouvoir comparer l'exposition au bruit des différents périmètres avec les instruments respectifs des deux concepts. La résolution de cette question, intéressante au demeurant, ne s'impose nullement en l'espèce, la souveraineté exercée par les deux Etats sur leur territoire respectif ne permettant pas de considérer les situations juridiques des habitants résidant des deux côtés de la frontière comme égales. Cependant, cette requête des recourants doit être remise dans son contexte. Lorsque l'OFAC a rendu sa décision, le concept d'insonorisation des habitations sises sur territoire français, loin d'être défini, n'en était qu'à ses balbutiements. La France n'avait pas adopté les mesures d'ordre réglementaire permettant de mettre en œuvre sur son territoire le dispositif d'aide à l'insonorisation des habitations exposées aux nuisances engendrées par l'aéroport de Genève. De ce fait, les personnes domiciliées sur France au voisinage de l'aéroport risquaient effectivement d'être moins bien traitées que leurs homologues domiciliées de l'autre côté de la frontière ou aux abords des grands aéroports français. La question peut être laissée ouverte de savoir quelles suites il aurait fallu donner à ces requêtes si la décision de l'OFAC avait été muette sur l'insonorisation des habitations françaises au voisinage de l'aéroport. En l'espèce toutefois, la décision de l'OFAC disposait qu'une cellule placée sous l'autorité de la Commission mixte franco-suisse définirait le concept d'insonorisation et que l'AIG financerait la mise en place des mesures d'insonorisation. Mieux, le concept défini entre-temps et les démarches entreprises aux fins d'établir un PEB ont achevé de démontrer que les recourants domiciliés sur

France ne peuvent être considérées comme des « victimes » de la frontière à qui, par un mauvais concours de circonstances, ni le dispositif suisse ni le dispositif français ne s'appliqueraient. Il est vain ici de dissenter sur les vertus respectives des deux concepts d'insonorisation, pour le motif que la souveraineté des deux Etats suisse et français autorise des approches différentes des deux côtés de la frontière. En conséquence, la situation juridique des riverains résidant sur France diffère de celle des riverains domiciliés sur Suisse. La décision n'encourt pas l'annulation pour ce motif.

Sur l'opportunité de déterminer l'exposition au bruit par mesure plutôt que par calcul (constatation incomplète ou inexacte des faits / étude d'impact incomplète)

16. Les requérantes 1, 2 et 7 s'en prennent au mode de détermination du bruit calculé dans l'EIE. Elles reprochent à l'OFAC de se fonder sur une étude d'impact qui sous-évaluerait le bruit effectif tel qu'il a pu être mesuré au moyen des microphones. A l'emplacement de certains microphones, la sous-évaluation dans l'étude d'impact atteindrait près de 6 dB (A). De surcroît, les requérantes soutiennent que le modèle de calcul FLULA 2 contreviendrait à la LPE et à diverses dispositions de l'OPB. Elles invoquent en particulier une violation de l'article 6 LPE en ce sens que le modèle de calcul ne prendrait pas en compte toutes les émissions sonores de l'installation, de sorte que la détermination objective des nuisances générées par l'installation ne serait pas possible. En particulier, les émissions de bruit pendant les phases de roulage sur les pistes d'accès latérales, les freinages avec utilisation des réacteurs en mode « reverse » et les essais moteurs n'auraient pas été pris en compte selon les requérantes (mémoire en réplique, p. 17). De surcroît, le modèle de calcul FLULA 2 ne déterminerait le bruit des avions qu'à une distance de 10 mètres au-dessus du sol et ne considérerait que des sols mous (pièces N° 23 et 24 annexées au mémoire en réplique). Il écarterait ainsi les atténuations et les réflexions sur les bâtiments et les sols durs, alors que les zones urbaines proches de l'aéroport, en particulier les secteurs de Vernier, Meyrin, Grand-Saconnex, Ferney et Chambésy sont recouverts, pour une large part, de sols durs, asphaltés ou pavés. De plus, elles font grief au modèle de s'être fondé, pour le calibrage du modèle et son adaptation à Genève, sur des mesures effectuées en deux endroits uniquement, situés de surcroît dans l'axe de la piste. Ces deux points étaient situés à Genthod et à Vernier. Les requérantes critiquent enfin le modèle de calcul dans la mesure où il se fonde sur une masse moyenne au décollage pour apprécier la puissance des moteurs, les angles de

montée et les réductions de poussées éventuelles, alors que les pilotes fondent les caractéristiques de leur pilotage sur la masse réelle de l'avion au décollage. De manière plus générale, les recourantes reprochent à l'intimé de privilégier le recours à un modèle mathématique pour déterminer le bruit, lequel repose sur des moyennes pour la détermination des types d'avions, des routes aériennes, des profils de vols et des conditions de navigation, alors que l'AIG dispose de données d'exposition au bruit qu'il a effectivement mesurées. D'autres recourants déplorent qu'aucune mesure de bruit n'ait été effectuée à Yvoire, Nernier, Messery ou Chens-sur-Léman.

- 16.1. Aux termes de l'article 38 al. 2 OPB, dans sa nouvelle teneur du 12 avril 2000, les immissions de bruit engendrées par les aéroports doivent être déterminées en principe par calcul. Les calculs doivent également prendre en compte l'évolution future des immissions, en vertu de l'art. 36 al. 2 OPB, ce qui démontre que les mesures seules ne seraient pas suffisantes.
- 16.2. Le Tribunal fédéral (ci-après : TF) a eu l'occasion de préciser que les mesures de bruit permettent certes de tenir compte des influences locales et, en ce sens, s'avèrent plus précises que les calculs. Toutefois, ces mesures devraient être effectuées pour chaque niveau d'étage des grands ensembles. Les mesures ne sont pas envisageables pour déterminer le bruit engendré sur de vastes périmètres par des installations telles que les aéroports, en raison de l'investissement en temps et au regard du coût de l'élaboration de ces mesures (ATF 126 II 522, consid. 48).
- 16.3. Il y a un mythe de la mesure du bruit. Beaucoup de profanes pensent que le degré de nuisances sonores peut être déterminé par les seules mesures. Les experts ne nient pas leur nécessité et leur justification, mais ils soulignent aussi qu'elles sont presque toujours imprécises, requièrent beaucoup de moyens et de personnel et sont par conséquent onéreuses. Les développements en informatique permettent aujourd'hui de produire des modèles de bruit (OFEFP, Cahier de l'environnement 2002, N° 329).

Il faut admettre que les mesures de bruit relevées par le système MIABA, tout en mesurant l'ensemble des bruits de toutes origines au lieu d'emplacement des microphones et non les seuls bruits générés par l'activité aérienne, ne permettraient de déterminer le bruit pertinent qu'à l'endroit même où le microphone est situé. Toutefois, la mesure ne permettrait pas de dessiner des courbes de bruit (intervention de Robert Hofmann, selon le procès-verbal de réunion du 2 septembre 2003, p. 3). De plus, il faut également savoir qu'il est impossible d'appréhender le bruit dans sa totalité. Ainsi, des vérifications ont montré que les mesures de bruit effectuées en deux points situés autour de l'aéroport de Zurich, l'un éloigné (Wallisellen) et l'autre

rapproché (Opfikon) de la plate-forme, n'ont pas recensé respectivement 2/3 et 1/3 des mouvements d'A320 pourtant dûment répertoriés par les stations-radars (procès-verbal de la séance d'instruction du 2 septembre 2003, p. 4). Le représentant de l'EMPA a ainsi déclaré que les mesures de bruit étaient d'autant moins précises à mesure que l'on s'éloignait de la source de bruit. Ainsi, si le bruit émis par l'avion ne dépasse pas le bruit de fond de plus de 10 dB (A), la station de mesures risque de ne pas « appréhender » l'événement. Dès lors, l'on doit admettre qu'il est délicat et difficile de « mesurer » le bruit des seuls avions, autrement dit le Leq avions.

- 16.4. Le calcul de l'exposition au bruit a été effectué à l'aide du programme de simulation FLULA 2 développé par l'EMPA. Ce programme a été élaboré à partir de mesures de bruit d'avions effectuées en 1991 et en 1996 sur l'aéroport de Zurich. En particulier, ce programme se fonde sur les émissions sonores captées à 10 mètres de hauteur en plusieurs points, dont la distance à l'avion en mouvement est connue et représente un paramètre du logiciel (voir procès-verbal de séance d'instruction du 2 septembre 2003). Il a été adapté à la situation de Genève en prenant en compte l'ensemble des mouvements enregistrés sur l'aéroport lémanique en 1998. Il s'est également fondé sur les enregistrements radar de l'année 1996 (rapport EIE p. 8.26). Au-delà de la surprise exprimée par les recourantes que les mesures en possession de l'intimé n'aient pas servi à déterminer le bruit engendré par l'aviation, la question réellement posée est celle de la fiabilité du modèle de calcul FLULA 2. Elles soulèvent diverses critiques à l'adresse de ce modèle, comme la sous-estimation notable du bruit obtenu à partir des simulations et celles obtenues à partir des mesures, particulièrement sur l'emplacement de la propriété de Genthod où Robert Hofmann a effectué une expertise pour le compte du TF, et au site hébergeant le microphone de Valavran – microphone n° 9 (mémoire en réplique, p. 23). Selon MM. Rudolf Bütikofer et Robert Hofmann, le modèle FLULA 2 donne des résultats d'une fiabilité acceptable, aussi bien en zone rurale qu'urbaine, dans l'axe de décollage et dans les aires situées latéralement par rapport à l'axe emprunté par les avions (procès-verbal de la réunion du 2 septembre 2003). Ainsi, selon les experts, un travail de recherche réalisé par un doctorant a permis, à partir des relevés du système MIABA, de dissocier les bruits parasites de ceux engendrés par les avions aux fins de déterminer le « Leq avions » à partir des mesures et de comparer enfin ces résultats avec ceux des calculs aux lieux d'emplacement des microphones. Selon cette étude, les résultats des calculs du « Leq avions » sont inférieurs de 0.5 dB (A) env. aux mesures du « Leq avions », obtenues par la soustraction des bruits ambiants et parasites du bruit total mesuré par les microphones (procès-verbal de la séance

d'instruction en date du 2 septembre 2003, p. 3 ; annexe 28 aux observations finales de l'AIG du 31 octobre 2003). Toutefois, cela ne veut pas dire qu'il y a toujours une corrélation parfaite entre le niveau de bruit calculé et celui qui aurait été mesuré en un endroit particulier. Ainsi, Robert Hofmann admet qu'en certains points localisés, cumulant des conditions défavorables, des différences de 3 dB (A), voire 5 dB (A), pourraient être observées entre le bruit calculé et celui que l'on déterminerait à partir d'une mesure de bruit (procès-verbal de la séance du 2 septembre 2003, p. 6). Une expertise réalisée à la demande du TF par Robert Hofmann et portant sur la fiabilité du modèle FLULA 2 a montré que ce modèle, qui a bénéficié de maintes améliorations depuis une dizaine d'années, en particulier par une meilleure prise en compte de la diversité de la flotte d'appareils, des routes aériennes et de données d'émissions à l'atterrissage (voir expertise Hofmann, p. 6, annexe 1 à la réponse de l'AIG), avait atteint un degré de précision élevé. Il est toutefois vrai que les valeurs déterminées au moyen du logiciel FLULA 2 ont tendance à sous-estimer le bruit dans les secteurs survolés par les appareils à faible distance. Selon l'expert, le logiciel ne serait pas en cause, mais plutôt les données en provenance du radar. Ce qui expliquerait la différence, soulevée par les recourantes et admise par Robert Hofmann, entre la valeur de bruit obtenue à partir du modèle de simulation et celle déterminée à partir des mesures à l'emplacement du microphone de l'AIG de Valavran - microphone n° 9 -, et qui s'élève à plus de 3 dB (A). De manière générale, Robert Hofmann souligne le haut degré de fiabilité du modèle. Il admet toutefois que la fiabilité des résultats va s'amenuisant avec la distance séparant l'avion du point dont l'exposition au bruit est calculée. Ainsi, il estime la fiabilité du modèle à ± 2 dB (A) à 60 dB (A) et à ± 4 dB (A) au seuil des valeurs de planification (voir annexe à l'expertise de Robert Hofmann en date du 29 juin 2001 dans une procédure instruite par le TF sur l'exposition au bruit d'un immeuble sis à Genthod, annexe 1 à la réponse de l'AIG). Quant à la réflexion du bruit sur les sols mous ou durs, s'il est vrai que la certification internationale – celle de l'OACI - impose la détermination sur un sol mou, il est intéressant de relever que, pour un point situé latéralement par rapport à l'axe de la piste, l'exposition au bruit à une hauteur de 1.2 m au-dessus du sol est plus faible que celle enregistrée à une hauteur de 10 m, hauteur choisie pour l'étalonnage du modèle FLULA 2 (voir procès-verbal de la séance du 2 septembre 2003, p. 6). Il est aussi patent d'observer que le degré de fiabilité du modèle et la fourchette des valeurs estimés par MM. Bütikofer et Hofmann est proche de la différence constatée par André Looten entre les valeurs calculées au moyen du modèle FLULA 2 et certaines valeurs qu'il a déterminées à partir des mesures automatiques fournies par le système MIABA de l'AIG. Si les experts admettent que

les valeurs auxquelles parvient André Looten représentent de bonnes estimations, particulièrement dans les secteurs où le bruit des avions se distingue aisément des autres bruits ambiants, ils ne peuvent s'empêcher de voir dans ces valeurs des estimations, comme le sont toutes celles obtenues à partir des mesures. L'indépendance de Robert Hofmann – critiquée par les recourantes - ne saurait être remise en cause, le TF l'ayant mandaté en qualité d'expert dans l'affaire précitée, nonobstant sa qualité d'ancien agent de l'EMPA ayant œuvré à la mise sur pied du modèle FLULA 2 (annexe 1 au mémoire en réponse de l'AIG). Quant à la question soulevée par la réflexion du bruit des appareils munis de réacteurs sous les ailes, à l'image de ceux de la flotte Airbus, enregistrée latéralement par rapport à l'axe d'envol, Robert Bütikofer a admis que le modèle FLULA 2 ne tenait pas spécifiquement compte de cette réflexion de bruit. Il a assuré que l'évolution du modèle, soit le modèle FLULA 3 en cours de développement, prendra en compte cette problématique. Il a toutefois averti que même sans prendre en compte cet aspect très particulier de la réflexion du bruit des appareils de type A320, le modèle FLULA 2 demeurerait très performant, même dans les secteurs situés latéralement par rapport à l'axe d'envol. On peut aussi observer à ce sujet que les cartes de bruit montrent une rapide chute des valeurs d'exposition au bruit dans ces secteurs, en deçà de 60 dB (A). Or, dans ces secteurs où le bruit engendré par les avions ne se distingue pas toujours nettement des autres bruits ambiants, à l'image du bruit du trafic routier par exemple, la précision du modèle de simulation décroît avec le bruit.

- 16.5. En résumé, on peut estimer que le modèle de bruit FLULA 2, affiné au cours des années, loin de refléter avec exactitude le bruit aérien en tout endroit donné, chimère s'il en est, atteint toutefois un degré de fiabilité élevé et admissible. Il représente en tous les cas un outil performant de détermination de l'exposition au bruit de l'aéroport de Genève répondant aux exigences de la LPE. Ce modèle jouit d'ailleurs d'une reconnaissance à l'échelon international (voir arrêt non publié du Tribunal fédéral du 1^{er} mai 2001, 1A.146/2000, consid. 3). L'examen du dossier montre également que le recours à des mesures, tel que le préconisent les recourantes, ne permettrait pas de déterminer le bruit pertinent sur une large échelle comme le requiert l'exploitation d'un aéroport. Les griefs des recourantes formés à l'encontre de la méthode de calcul du bruit engendré par l'activité aérienne devront donc être rejetés. L'OFEFP, en tant que service spécialisé, a lui aussi admis que la détermination du bruit avait été réalisée conformément aux exigences de l'OPB. Nous admettrons donc que la détermination des immissions de bruit a été réalisée conformément à l'article 36 OPB.

Sur l'application de l'indicateur NNI au lieu de l'indicateur Leq (violation de la loi / dossier incomplet) pour appréhender le bruit

17. Les recourantes 1, 2 et 7 reprochent aussi au RIE de s'être fondé sur le Leq, indicateur moins favorable à l'aviation que le NNI et, de plus, moins fiable, car il ne prendrait qu'insuffisamment en compte le nombre d'événements incommodants. De plus, il conviendrait d'utiliser un facteur correctif K pour rendre compte de la gêne engendrée par le trafic aérien.

Le niveau acoustique d'énergie équivalente, soit le « Leq », appelé aussi « Niveau moyen », a été introduit lors de la révision de l'OPB du 30 mai 2001 (RO 2001 1612). Ce faisant, s'il est vrai que le nombre de mouvements est pondéré davantage dans le Noise and Number Index (NNI) que dans le Leq, il n'est pas inutile de rappeler que c'est sur la base des recommandations de la Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites d'immissions pour le bruit (ci-après : Commission valeurs limites) que le Conseil fédéral a décidé de remplacer l'indicateur NNI par le Leq (voir Cahier de l'environnement n° 296 intitulé « Valeurs limites d'exposition au bruit des aéroports nationaux, annexe 14 au mémoire en duplique). Plusieurs réflexions ont guidé la Commission valeurs limites dans son choix de proposer d'abandonner le système du NNI, procédure combinant les pointes de niveau acoustique des survols avec le nombre de survols quotidiens. Cette procédure avait pour lacune de ne pas prendre en compte les événements sonores inférieurs à 68 dB (A). De plus, selon la Commission valeurs limites, si le rapport entre l'exposition au bruit et la gêne ressentie peut être exprimé, à proximité des aéroports, aussi bien par l'indicateur NNI que par l'indicateur Leq, le Leq est mieux à même de donner un niveau d'évaluation à de plus grandes distances de la source de bruit, ce qui est d'autant plus nécessaire que le niveau acoustique maximal des avions a fortement baissé depuis une trentaine d'années (si l'on se réfère au tableau 8.1 du RIE qui fait apparaître la baisse nette de l'émission sonore maximale pour un appareil du chapitre 3 – type A320 – à comparer à un appareil du chapitre 2 - type B732). De plus, le Leq représente aujourd'hui une technique de mesure sûre, contrairement à la situation qui régnait en 1970, où il était difficile d'isoler le trafic aérien des autres bruits. Il est vrai que le rapport Grandjean donnait la préférence à l'indicateur NNI par rapport à l'indicateur Leq pour appréhender la gêne engendrée par le bruit des avions. Toutefois, et sans entrer dans le détail de la polémique portant sur l'appréciation de ce rapport et sur le calibrage de l'indicateur NNI pour appréhender la meilleure corrélation entre la charge sonore relevée et la gêne ressentie (voir procès-verbal de la séance

d'instruction, pp. 12 et 13), on peut observer que les conclusions de ce rapport étaient connues de la commission spécialisée. Elles ne l'ont pas empêchée de proposer d'abandonner l'indicateur NNI et de le remplacer par le Leq. En outre, le Leq est l'indicateur qui a été adopté pour appréhender les autres sources de bruit. Enfin, un indicateur aux caractéristiques similaires a été adopté par la France en 2002, le Ldeven. Selon cet indicateur, c'est également la charge sonore globale moyenne qui est appréhendée. A la différence toutefois du Leq, le Ldeven comporte un facteur correctif pour la prise en compte du bruit nocturne, lequel n'est pas déterminé de manière distincte du bruit diurne. En conséquence, la CRINEN n'a aucune raison de mettre en doute la pertinence du choix du Leq par le Conseil fédéral comme indicateur du niveau de bruit aérien. Le chef de recours fondé sur l'illégalité de l'annexe 5 à l'article 40 al. 1 OPB doit être rejeté. La même réflexion s'applique au grief lié à l'absence de facteur correctif K dans la détermination du bruit aérien. De même, la procédure de recours contre un règlement d'exploitation particulier n'est pas l'instrument idoine pour fustiger l'absence de facteur correctif K dans la mesure du bruit engendré par le trafic aérien, examen qu'il appartient à l'autorité exécutive de mener de manière générale (voir dans le même sens, ATF 126 II 522, consid. 37 b). Il n'est pas inutile de rappeler que l'absence de facteur correctif K dans l'annexe à l'ordonnance repose elle aussi sur une recommandation de la commission précitée, laquelle s'est fondée dans son appréciation sur le rapport final de Carl Oliva élaboré dans le cadre du programme national de recherche « Homme, santé, environnement » (PNR 26 ; *Carl Oliva, Lärmstudie 90, Belastung und Betroffenheit der Wohnbevölkerung durch Flug- und Strassenlärm in der Umgebung der internationalen Flughäfen der Schweiz, Rapport final, Fonds national suisse de la recherche scientifique, Berne 1995*). L'auteur du rapport précité a en effet conclu que les résultats de l'étude sur le bruit de 1990 montraient que, dans l'ensemble, la perception des immissions sonores dues au trafic aérien devait être considérée, à charge sonore égale, comme équivalente à la gêne ressentie par les populations confrontées aux nuisances du trafic routier (voir en effet Cahier de l'environnement n° 296, op. cit., p. 36). Il est vrai que ces conclusions ne sont pas partagées partout à l'étranger, en raison peut-être de l'ouverture nocturne des aéroports observée à l'étranger, et en particulier sur les plus grands, à l'instar des aéroports de Roissy et de Londres-Heathrow, contrairement à la situation prévalant en Suisse. Toutefois, ce n'est pas parce que l'exposition au bruit serait déterminée d'une manière quelque peu autre dans un Etat étranger, en raison de l'application d'un facteur correctif différent, que la détermination selon les critères retenus en Suisse deviendrait juridiquement inopportune, cela d'autant moins qu'elle se fonde sur une étude récente. Les moyens

tirés de l'inadéquation de l'indicateur Leq comme outil de détermination de l'exposition au bruit aérien et de l'inadéquation de l'absence de facteur correctif dans la détermination de l'indice d'exposition au bruit devront donc être rejetés.

Sur l'inexactitude de la détermination du bruit causé par la petite aviation dans le RIE (constatation incomplète ou inexacte des faits)

18. Les recourantes 1, 2 et 7 dénoncent l'inexactitude de la détermination du bruit de la petite aviation réalisée par le bureau Bächtold et diverses insuffisances, comme le nombre de mouvements pris en compte dans la simulation - 72 -, le nombre de voltes - 2 - et le nombre de voltes retenues en base annuelle. Elles reprochent aussi à l'étude d'avoir pris comme référence l'année 1999 pour la détermination du bruit à l'horizon 2010, alors qu'en 2000 déjà, le nombre de mouvements effectués à vue – les mouvements VFR – accusaient déjà une augmentation de 8.4 % par rapport à l'année de référence 1999.
- 18.1. S'agissant des simulations, il apparaît, effectivement, que le bureau a déterminé le bruit total causé par le trafic des petits aéronefs à partir de la détermination unitaire du bruit relevé pour 72 procédures différentes, dont les 2 voltes au départ des pistes 05 et 23, et 70 autres procédures. Ni le service de lutte contre le bruit et les rayons non ionisants (anciennement service d'écotoxicologie) de l'Etat de Genève ni l'OFEFP n'ont trouvé à redire à cette manière de déterminer le bruit de la petite aviation. Les recourantes n'explicitent du reste pas sur quelles bases elles fondent leurs critiques relatives au choix des 2 voltes et des 70 autres procédures retenues pour déterminer le calcul du bruit. Le choix des deux voltes résulte simplement des décollages effectués soit en piste 05, soit en piste 23, en fonction de la direction du vent. La résolution de la question de la détermination du nombre de procédures utiles pour déterminer le bruit causé par la petite aviation requiert des connaissances techniques particulières que l'autorité de céans ne possède pas. Pour cette raison, dans l'examen d'une telle question, la CRINEN restreindra son pouvoir d'appréciation et ne s'écartera pas sans motif de l'avis des services spécialisés, l'OFAC et l'OFEFP en l'occurrence, mieux à même qu'elle d'examiner le RIE et la pertinence des hypothèses que le bureau spécialisé a prises en considération. Or, ni l'OFAC ni l'OFEFP n'ont remis en question, de quelque manière que ce soit, les hypothèses retenues par le bureau bernois qui a réalisé cette part du RIE (voir avis de l'OFEFP

en date du 25 janvier 2001, pièce N° 68 du dossier). Pour ces raisons, les griefs des recourantes devront être rejetés.

- 18.2. Les recourantes contestent aussi le nombre de mouvements retenu au titre des « mouvements de voltes », arrêté dans le RIE à 2140 pour l'année 1999, au motif que certains jours plus de 100 voltes peuvent être recensées. Elles soutiennent qu'une estimation raisonnable leur fait admettre que ce sont près de 8000 voltes qui se dérouleraient sur l'aéroport. Les deux parties admettent que le nombre de voltes dépend de la météorologie et de la saison. Si la CRINEN s'avisait de déterminer elle-même ce nombre, elle devrait examiner les relevés de l'AIG, pour chaque journée de l'année, et déterminer à partir des relevés lesquels mouvements enregistrés correspondent à des voltes. Un tel travail ne devrait être entrepris que si la Commission avait des doutes sur les données figurant au RIE. En vérité, la CRINEN observe que les recourantes n'ont nullement établi comment elles extrapolaient le chiffre de 8000 voltes, qui peuvent être recensées selon eux, à partir des 100 relevés journaliers. Elle observe qu'il est très vraisemblable que l'on recense certains jours une centaine de voltes, tandis que l'on n'en relève aucune d'autres jours et qu'au final le chiffre figurant au RIE soit atteint. La critique du RIE émise par les recourantes, fondée sur une extrapolation à partir des relevés d'une ou de plusieurs journées à fort trafic, n'est pas partagée par les services spécialisés qui ont examiné le RIE. En effet, lesdits services n'ont à aucun moment mis en doute la qualité des travaux et les résultats et les hypothèses prises en considération par le bureau Bächtold, comme le nombre de voltes annuelles retenues ou l'extrapolation pour l'an 2010 et ce, malgré l'augmentation du nombre de mouvements enregistrés en l'an 2000, et alors que le rapport admettait que les mouvements de l'aviation légère connaîtraient à l'horizon 2010 une évolution stable par rapport aux chiffres de 1999. Le RIE dans son ensemble a été jugé de bonne facture par les services spécialisés à Genève et à Berne. La CRINEN n'a donc pas de raison de mettre en doute l'appréciation des services spécialisés et de procéder elle-même à un recomptage ou à une douloureuse opération de détermination de ce nombre de voltes. Ce grief devra donc être rejeté.
- 18.3. La recourante 7, inquiète de l'évolution des vols taxis et de plaisance, a demandé la production des statistiques de ces vols pour l'an 2000 et l'audition de divers représentants de la direction de l'AIG et de Swisscontrol (aujourd'hui : Skyguide).
- 18.4. La CRINEN observe que l'AIG a déposé un graphique représentant l'évolution du nombre de vols taxis et de plaisance de 1990 à 2000 (annexe 6 au mémoire en réponse de l'AIG en date du 26 novembre 2001), de sorte que cette requête de

production de pièces a été satisfaite. De même, lors de l'audience d'instruction en date du 2 octobre 2003, les personnes dont l'audition a été requise ont été entendues en qualité de renseignements. Cette requête a, elle aussi, été satisfaite, de sorte qu'il n'y a plus lieu d'y revenir ici.

- 18.5. Quant à la requête des recourants tendant à la publication des statistiques des niveaux de bruit, publication à laquelle l'AIG procédait avant 1998, la CRINEN constate que l'AIG met à la disposition de la CCLNT les données dont les recourants souhaitaient la publication (voir lettre de Me Gérald Page en date du 12 septembre 2005), en y incluant le Leq avions et le Lden, en vigueur en France. Constatant que ces données sont complexes et requièrent des connaissances pointues, et qu'elles sont communiquées à la CCLNT, au sein de laquelle siègent, entre autres, des représentants des associations de riverains et des communes voisines de l'aéroport, la CRINEN constate que les personnes qui siègent au sein de cette commission consultative, et parmi elles les représentants des riverains, disposent des informations sur l'évolution des niveaux de bruit d'une manière, non seulement équivalente, mais plus fournie que ce dont elles disposaient auparavant. De surcroît, l'article 37a al. 2 OPB impose à l'autorité de surveillance de prendre les mesures nécessaires lorsqu'elle constate que les immissions engendrées par une installation dépassent les valeurs consignées dans une décision portant sur la construction, la modification ou l'assainissement d'un aéroport. Dans ce contexte, l'OFAC a imposé à l'AIG de calculer annuellement la charge sonore et de publier les résultats du calcul dans le courant du premier semestre de l'année suivante (chiffre n° 3.3.4 de la décision attaquée). L'OPB n'oblige toutefois nullement un aéroport à publier les niveaux de bruit. Dans ces conditions, considérant également que les personnes qui siègent au sein de la CCLNT disposent des informations requises, la requête des recourants devra être rejetée. La décision de l'OFAC n'encourt pas l'annulation pour ce motif.
- 18.6. La requête tendant à ce que le STBA produise les données en sa possession a été satisfaite en date du 12 juin 2002. Ces données ont été transmises aux parties, de sorte que l'on considérera que cette requête a été satisfaite et qu'il n'y a plus lieu d'y revenir.

Sur le défaut d'appréhension de l'ensemble des bruits dans le dossier (constatation incomplète ou inexacte des faits ; dossier incomplet)

19. Les recourants reprochent aussi au RIE de ne pas avoir appréhendé l'ensemble des bruits, en particulier d'avoir omis le bruit de roulage des appareils rejoignant le bout de piste et les bruits d'essais moteurs.

Interrogés sur ce point lors de la séance d'instruction en date du 2 septembre 2003, MM. Bütikofer et Hofmann ont indiqué que le bruit des essais moteurs relevait du bruit industriel et non du bruit aérien, et, de ce fait, ne pouvait être appréhendé par le modèle de calcul FLULA 2. Ce modèle n'intègre pas plus le bruit émis par le roulage des avions sur le tarmac. Il est vrai que le RIE ne permet pas de tirer de conclusion précise sur la conformité de l'impact provoqué par les activités au sol aux dispositions de l'annexe 6 OPB (voir avis du Service cantonal d'écotoxicologie en date du 20 juillet 2000, pièce n° 62 du dossier OFAC ; avis de l'OFEFP en date du 25 janvier 2001, pièce n°68 du dossier OFAC). Toutefois, le service cantonal admettait que, vu l'étendue et la complexité de l'installation, ainsi que les nombreuses sources de bruit étrangères à l'AIG, les mesures de bruit en continu ne permettaient pas de déterminer l'exposition au bruit selon les règles de l'art. L'OFEFP n'a pas précisément abordé la faisabilité de telles mesures. Il convient toutefois de relever que les bruits provenant des « sources terrestres », émis par les appareils au sol, en mouvement ou en manœuvre, sont d'importance secondaire, du point de vue des nuisances sonores, par rapport aux appareils en phase de décollage ou d'atterrissage. Ainsi, un essai opéré sur l'aéroport de Zurich aurait montré, en soirée, que le bruit émis par un appareil sur les voies de roulage n'était pas mesurable et à peine audible (voir ATF 126 II 522, consid. 37 c). On admettra donc à la lumière de ces considérants que le RIE ne souffre pas de lacune rédhibitoire à cet égard.

Sur la requête tendant à la production de l'intégralité des mesures de bruit pour l'an 2004 et cela jusqu'en octobre 2005 / sur la requête tendant à écarter du dossier les pièces reçues en date du 12 septembre 2005

- 19.1 Le mandataire des recourantes 1 et 2 a requis la CRINEN d'ordonner la production de l'intégralité des mesures de bruit pour l'an 2004, et cela jusqu'en octobre 2005. Il a motivé sa requête par le temps qui s'est écoulé depuis la décision et par l'augmentation des vols de nuit, qui contredirait les données des études d'impact.

- 19.2. La problématique mesures de bruit / calcul de bruit a été longuement développée aux considérants précédents, de sorte qu'il n'y a plus lieu d'y revenir. De surcroît, une évolution des nuisances sonores, à la hausse comme à la baisse par rapport à la situation prise en compte de l'étude d'impact, ne signifie pas que les données ayant fondé la requête d'approbation du règlement d'exploitation réexaminé à l'occasion du dépôt de la demande de renouvellement de la concession deviennent caduques. D'une part, les données consignées dans le RIE indiquaient l'état 2000, les prévisions pour 2010 et celles pour 2020. Or, malgré le temps écoulé depuis le prononcé de la décision, on prendra acte que nous ne vivons pas encore l'année de projection considérée dans le RIE. Par voie de conséquence, la requête des recourants ne permettrait pas de remettre aujourd'hui en cause les données du RIE, indépendamment de la controverse entre les partisans des calculs de bruit et ceux soutenant que la détermination du bruit doit se fonder sur les mesures de bruit du système MIABA. Il appartiendra à l'OFAC, dans l'élaboration du cadastre de bruit, d'examiner si les données sur lesquelles il fondera son appréciation doivent être actualisées ou non. Comme cette question n'est pas l'objet de la décision attaquée, la requête des recourants doit être rejetée.
- 19.3. Quant à la requête de l'intimé tendant à écarter de la procédure les données transmises spontanément par les recourants en date du 12 septembre 2005, elle sera également rejetée. En effet, les données produites, qui émanent des services de l'AIG, ne sauraient être ignorées de l'autorité de céans si elles devaient montrer que l'état de fait s'était modifié de manière notable depuis le prononcé de l'autorité de première instance. En l'espèce, tel n'est pas le cas. Le rapport étroit de ces pièces avec l'objet du litige conduit l'autorité de céans à admettre la production de ces pièces. Par ailleurs, ces dernières montrent comment l'AIG établit ses relevés des nuisances à l'attention de la CCLNT. Or, le rôle de cette instance, sa composition et sa représentativité ont fait l'objet de requêtes dans la présente procédure, discutées dans les considérants précédents. De même, la composition des données publiées a également fait l'objet d'une requête de la part des recourants. Pour toutes ces raisons, les pièces transmises spontanément par les recourants en date du 12 septembre 2005 seront versées au dossier. Par voie de conséquence, la requête de l'intimé en date du 9 novembre 2005 doit être rejetée.

Sur la violation du principe de limitation préventive des nuisances au sens de l'article 11 al. 2 LPE (violation de la loi)

Sur la requête tendant à instaurer un plafond du nombre de mouvements, en particulier la nuit

20. Les recourants invoquent, en substance, la violation de l'article 11 al. 2 LPE. Ils déplorent le développement accéléré des mouvements de nuit observés en 2000. Ils ont aussi critiqué le manque de moyens prévus dans le règlement d'exploitation pour contenir l'évolution de ces mouvements et endiguer ce flot de nuisances par des mesures de limitation concrètes et incisives. Ils ont soutenu dans leurs mémoires que des restrictions quantitatives des mouvements de nuit devaient être imposées à l'AIG. Concrètement, ils exigent de baisser annuellement le nombre de mouvements de nuit de 10% jusqu'à ce que les valeurs de planification soient respectées. D'autres ont défendu une extension de la période de couvre-feu nocturne durant la période 22 heures – 7 heures, et une interdiction des avions très bruyants entre 20 heures et 8 heures.
- 20.1. La loi sur la protection de l'environnement a pour but de protéger, notamment, l'homme contre les atteintes nuisibles ou incommodes (art. 1^{er} al. 1 LPE). Le bruit est une de ces atteintes (art. 7 al. 1 LPE). En vertu de l'article 11 al. 1^{er} LPE, le bruit doit être limité par des mesures prises à la source. Elles peuvent être ordonnées au stade de la planification ou de la construction d'une nouvelle installation, au moment de la transformation d'une installation existante ou même – si le niveau actuel des effets nuisibles ou incommodes l'exige – au travers d'une procédure d'assainissement (cf. art. 16 ss LPE). La nature et l'ampleur des mesures destinées à limiter les émissions dépendent de la situation concrète dans laquelle se trouve l'installation : simples mesures préventives au sens de l'article 11 al. 2 LPE – elles tiennent compte du progrès technique, des conditions d'exploitation et des ressources financières du détenteur de l'exploitation – ou alors mesures plus sévères prévues à l'article 11 al. 3 LPE s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodes. En matière de lutte contre le bruit, la LPE complète ces principes généraux par d'autres prescriptions (art. 19 ss LPE), qui accordent parfois un statut spécial ou privilégié aux aéroports ainsi qu'à d'autres installations fixes publiques ou au bénéfice d'une concession (voir art. 20 al. 1 et 25 al. 3 LPE). Dans un premier

temps, l'examen portera sur les requêtes des recourants tendant à ce que des mesures de limitation préventives du bruit complémentaires à ceux ordonnés par la décision soient imposées à l'exploitant de l'aérodrome.

- 20.2. Il n'est pas exact de dire que les riverains sont démunis face à l'évolution des mouvements de nuit. Il n'est pas inutile de préciser que la modification du chapitre 22 de l'annexe 5 OPB consacrée au bruit engendré par les grands avions, en 2001, a permis de renforcer la protection des riverains contre le bruit (RO 2001 1610) en imposant la détermination de l'exposition au bruit pour la première heure de la nuit, pour la deuxième et pour la dernière, de sorte que la charge moyenne du bruit soit calculée pour chacune de ces trois heures, et non pour l'ensemble de la période nocturne, ce qui atténue l'effet de lissage que l'on observait auparavant lorsque la charge sonore était calculée sur l'ensemble de la période de nuit. Parallèlement, les exigences en matière de vols de nuit ont été renforcées le 12 avril 2000, lors de la modification des articles 39 ss OSIA (RO 2000 1396). L'AIG aura donc tout intérêt à contenir le nombre de mouvements de nuit, ne serait-ce que pour éviter de devoir verser des aides à l'insonorisation de bâtiments exposés à une charge de bruit supérieure aux VLI en raison du seul renforcement de la loi.
- 20.3. L'AIG, de son côté, a également pris des mesures de son propre chef aux fins de contenir le nombre de mouvements de nuit dans des proportions admissibles. Ainsi, l'article 4 al. 2 du règlement d'exploitation dispose-t-il que tout mouvement commercial planifié entre 22 heures et 6 heures doit être soumis à l'approbation de l'AIG. D'autre part, les tarifs de l'aéroport peuvent être modulés en fonction de la période d'utilisation de l'aéroport, ce qui donne de nouveaux moyens à l'exploitant en matière de restriction des mouvements de nuit. Il y a déjà quelque temps, l'AIG avait instauré la surtaxe bruit. Il avait également pris diverses mesures, comme la prohibition la nuit des appareils du chapitre 2 avant leur bannissement général. Il a aussi mis en place le système de management de l'environnement (SME), de manière autonome. De plus, l'AIG a également interdit aux appareils du chapitre 3, émergeant à la classe de bruit 1 à 3, d'emprunter la trajectoire avec décollage en piste 23 et virage à droite sur le Pied du Jura à hauteur de Meyrin – Satigny. De surcroît, selon les prévisions documentées figurant au dossier, ces mouvements ne sont pas appelés à augmenter à l'avenir par rapport à l'état 2000, contrairement au nombre global de mouvements. Les parties divergent aussi sur l'appréciation de l'évolution observée des mouvements de nuit, l'intimé ne constatant pas d'augmentation sensible de ces mouvements. Cette divergence s'explique aisément selon que l'on admet comme année de référence une année à faible ou à fort trafic

durant la nuit. Les prévisions font certes état d'une augmentation des mouvements de nuit en 2010 et 2020 par rapport à la moyenne des mouvements nocturnes observée depuis 15 ans – 5700 mouvements annuels par rapport à 3800 – mais pas par rapport au nombre de mouvements atteint en 2000, soit 5978 (RIE, p. 8.16). Une meilleure gestion du trafic permettra de diminuer les retards enregistrés de certains vols dont l'arrivée est programmée avant 22 heures et qui, de fait, arrivent au cours de la période de nuit (avenant au RIE du 11 mai 2001, p. 8.12). Diverses mesures ont donc été prises pour contenir le développement des mouvements de nuit.

On peut observer que la loi ne contient pas de dispositions relatives au plafonnement des vols sur les aéroports nationaux. Il n'y a en tous les cas pas de base légale explicite qui obligerait les exploitants d'aéroports à plafonner le nombre des mouvements, totaux ou de nuit. Le PSIA, dans sa partie générale – la fiche d'objet relative à l'aéroport de Genève faisant toujours défaut – ne fournit pas de base pour limiter quantitativement le nombre de mouvements, nocturnes ou totaux. Ainsi, le PSIA précise-t-il même que les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande même lorsque les dimensions économique et sociale de la mobilité impliquent qu'aux environs de ces installations les valeurs limites d'exposition au bruit ne puissent être partout respectées (PSIA, III B-4). Des mesures de limitation générale, par exemple gel des projets d'agrandissement, ne sont pas à l'ordre du jour (PSIA, III B-5, ch. 6-8). Pour Genève, les prévisions de trafic du PSIA – 9.3 millions de passagers annuels en 2010 – ont déjà été dépassées en 2005 – la plate-forme romande ayant accueilli l'an dernier plus de 9.4 millions de passagers déjà (<http://www.gva.ch/Fr/default.htm>). En cas de dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit, des dérogations ne pourront être octroyés qu'à la condition de prendre toutes les mesures possibles et économiquement supportables pour limiter les nuisances à titre préventif (PSIA B 5).

Certes, aussi bien la LPE que l'OPB privilégient-elles la limitation des émissions et des immissions elles-mêmes (voir art. 11 LPE, 8 OPB), plutôt que la limitation du nombre de mouvements. L'article 12 al. 1 let. c LPE cite toutefois les prescriptions d'exploitation ou de trafic dans l'arsenal des mesures de limitation des émissions. Selon le PSIA, une mesure de stabilisation du bruit – appelée « ceinture de bruit » - peut être prescrite pour les aérodromes connaissant des conflits liés au bruit (PSIA III B – 14, ch. 7). Le Tribunal fédéral, de son côté, n'a pas exclu la possibilité d'ordonner des restrictions d'exploitation. Dans les affaires qu'il a eu à juger jusqu'à ce jour, il a écarté les requêtes de recourants tendant à plafonner le nombre de mouvements au motif que, les valeurs d'exposition au bruit étant par ailleurs respectées, la protection

des riverains était déjà assurée par d'autres mesures et qu'une limitation du nombre de mouvements serait disproportionnée (ATF 129 II 331, consid. 4.3 ; 127 II 306, consid. 8 et 9). Dans les affaires relatives à l'aéroport de Zurich, il a expressément laissé cette question ouverte (voir en particulier ATF 126 II 522, consid. 40). Le Conseil fédéral, dans son rapport 2004 sur la politique aéronautique de la Suisse du 10 décembre 2004, a indiqué que la Confédération, si elle entendait avoir davantage de poids dans la défense des intérêts nationaux supérieurs, pouvait, entre autres options, limiter la croissance du trafic en plafonnant les mouvements d'avions ou en fixant des valeurs limites de bruit ou d'émissions polluantes (FF 2005 1713). La CRINEN a estimé pour sa part que l'on ne saurait exclure a priori toute mesure de plafonnement du nombre de mouvements, en cas de dépassement des valeurs d'exposition au bruit ou de dépassement des normes en matière de pollution atmosphérique, en particulier si la charge sonore devait augmenter sans fin et si les valeurs d'exposition au bruit devaient être durablement dépassées. Toutefois, une telle mesure ne saurait être prise qu'après épuisement de tous les autres moyens parallèles réputés moins pénalisants pour l'exploitation et la capacité concurrentielle de l'aéroport (voir décision de la CRINEN du 16 décembre 2004 relative à l'approbation du règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich, consid. 11.2, p. 94-95).

En l'espèce, les effets, les incidences d'une mesure de plafonnement du nombre des mouvements de nuit et la nécessaire pesée des différents intérêts en présence ne peuvent être examinés par l'autorité de céans, faute de pièces au dossier. Il appartiendra donc à l'intimé de fournir les éléments de décision pour que l'autorité soit en mesure de répondre au grief des recourants. Il sera appelé à déterminer les incidences d'une mesure de plafonnement du nombre de mouvements nocturnes pour que le bruit généré par les avions respecte les valeurs limites d'immission sur l'essentiel des périmètres concernés. Plus particulièrement, il devra établir les incidences en termes de réduction du nombre de mouvements – combien de mouvements, dans quelle tranche horaire, devraient être retranchés de l'offre - et déterminer les conséquences socio-économiques et financières d'une telle mesure, pour lui-même, pour celle de ses usagers et pour la région genevoise. Un délai d'un an pour dresser ces différents éléments paraît approprié et l'AIG sera enjoint d'y procéder. Les recours doivent être partiellement admis sur ce point.

A titre exceptionnel, en vertu de l'article 61 al. 1^{er} PA, vu que l'examen de ces différentes pièces et documents requiert des connaissances socio-économiques, techniques et scientifiques pointues, y compris du tissu socio-économique genevois,

que de surcroît les modalités de la décision peuvent être plurielles, la CRINEN renverra l'affaire à l'OFAC pour qu'il instruisse et décide, sur la base d'un dossier étayé, de l'introduction, ou non, d'un plafond de mouvements au cours de la période 22 heures – 23 heures et 23 heures – 24 heures.

Contrairement à la requête des recourants, l'OFAC ne sera pas tenu d'examiner les incidences d'un plafonnement du nombre de mouvements permettant de respecter les valeurs de planification de l'OPB dans les périmètres concernés (voir consid. 26 ci-après).

Sur la requête d'extension de la période de couvre-feu nocturne

- 20.4. Certains recourants demandent aussi une extension de la période de couvre-feu à la totalité de la nuit et même deux heures au-delà – 22 heures – 7 heures. D'autres enfin ont demandé l'interdiction des mouvements entre 22 heures et 8 heures les samedis et dimanche.

La question de savoir si une extension – totale ou partielle - de la période de fermeture de l'aéroport au trafic pourrait être envisagée pour permettre de mieux tenir compte du besoin de sommeil non perturbé des populations riveraines n'a pas été examinée par l'autorité de première instance. Il est vrai que l'art. 39a OSIA autorise en principe les mouvements de nuit pour les vols commerciaux entre 22 heures et 24 heures. Toutefois, on peut en déduire qu'ils doivent rester exceptionnels afin de protéger les voisins du bruit (ATF 125 II 643, publié au JdT 2000 I 664, p. 703). De surcroît, en application du principe de limitation préventive des nuisances visée à l'article 11 al. 2 LPE, il appert que toute mesure de réduction des nuisances économiquement supportable doit être prise. L'exploitant ne saurait en l'espèce invoquer l'OSIA pour ne pas examiner toute mesure de limitation des nuisances techniquement réalisable et économiquement supportable. Ce décret d'application ne fait pas obstacle à la prise de mesures de limitation fondées sur les articles 11 al. 2 et 3 LPE. En l'espèce, on constate, tout de même, malgré la baisse du bruit émis par les appareils de nouvelle génération, un dépassement des VLI aussi bien pour la première heure de la nuit que pour la deuxième. Quant à la tranche horaire 06 heures – 07 heures, bien que n'étant pas considérée comme une heure de nuit au sens de l'OPB, elle fait cependant partie des heures sensibles durant lesquelles nombre de personnes abordent une phase de sommeil moins profond, ce qui les rend plus sujets au réveil. Quoique de manière atténuée, la même réflexion s'applique à la tranche

horaire 07 heures – 08 heures les samedis et dimanches. De plus, même si la loi ne fait pas référence au principe d'urgence, il est patent qu'au cours de la nuit, mais plus particulièrement au cours de la période 23 heures – 24 heures, les bruits émis par les sources autres que l'aviation diminuent fortement dans le périmètre autour de l'aéroport. Le calme régnant au cours de cette plage horaire rend d'autant plus gênant le bruit d'un mouvement d'avion, même d'un seul. De plus, c'est à cette heure-là que beaucoup de gens s'endorment et ont besoin du calme particulier requis par la phase d'endormissement. Pour le bonheur des riverains, les trop célèbres décollages de long-courriers bruyants d'ancienne génération à destination de Rio et de Johannesburg après 23 heures ont disparu des tabelles horaires depuis belle lurette déjà. Il n'en demeure pas moins que plusieurs mouvements, en particulier des atterrissages, sont toujours effectués après 23 heures. On constate aussi que l'OFAC, certes, sur demande de l'aéroport de Zurich, a approuvé le nouveau règlement d'exploitation de la plate-forme zurichoise, lequel prévoit l'extension de la période de couvre-feu à la période 23 heures - 24 heures. Bien entendu, l'exposé des motifs qui a conduit l'aéroport alémanique à proposer cette mesure de réduction des nuisances allant au-delà des exigences de l'OSIA, n'est pas connu de l'autorité de céans. S'il n'est pas possible en l'état de dire si, sur ce point, les motifs qui ont rendu cette mesure applicable à Zurich peuvent être transposés à la situation prévalant à Genève, il est toutefois nécessaire que l'AIG examine les incidences qu'aurait une telle mesure sur son exploitation et sur sa trésorerie et dresse un rapport à l'attention de l'OFAC dans l'année suivant l'entrée en force de la décision attaquée. Plus généralement, il convient que l'AIG examine les incidences d'une fermeture totale ou partielle de l'aéroport à la période allant de 22 heures – 07 heures, telle que les recourants l'ont demandée, sous l'angle de l'exploitation et des incidences socio-économiques. L'AIG devra également examiner les incidences d'une extension de la période de couvre-feu, totale ou partielle, limitée à la période entre 22 heures et 08 heures du matin les samedis et dimanches. Cet examen devra permettre à l'autorité de procéder à la pesée des intérêts en présence – intérêts économiques de l'exploitation et des usagers, intérêt socio-économique de la collectivité d'une part, et intérêt des populations riveraines de bénéficier d'une extension de la période de couvre-feu et intérêt de la santé publique d'autre part - et de dire si la mesure demandée est proportionnée ou non à l'objectif poursuivi. En référence au motif développé au considérant précédent, la CRINEN renverra l'affaire à l'OFAC pour qu'il instruisse et décide, sur la base d'un dossier étayé, de l'introduction, ou non, d'une extension de la période de fermeture de l'aéroport au trafic, totale ou partielle, à la période entre 22 heures et 23 heures, 23 heures – 24 heures, et 06 heures - 07

heures, et/ou de l'extension, totale ou partielle, des heures de fermeture de l'aéroport à la période s'étendant entre 22 heures et 08 heures les samedis et dimanches. Une charge figurera dans le dispositif à cet effet.

- 20.5. Quant à la requête d'interdiction des avions très bruyants entre 20 heures et 08 heures, les recourants n'ont pas expliqué ce qu'ils entendaient par avions bruyants et surtout n'ont pas expliqué, même sommairement, en quoi la décision violerait la loi. On relèvera que les avions du chapitre 2 sont aujourd'hui interdits d'accès à Genève. Quant à étendre l'interdiction d'approche à l'une ou l'autre des catégories d'appareils les plus bruyants du chapitre 3 entre 20 heures et 08 heures, la CRINEN est d'avis qu'une telle mesure ne pourrait être prise qu'après un examen approfondi de son rapport coût / utilité et cela après que d'autres mesures de restrictions du bruit auraient montré leur insuffisance, par exemple la perception d'une taxe en fonction du niveau de charge sonore et de l'heure de décollage/atterrissage. Les services spécialisés de l'Etat de Genève et de la Confédération de leur côté n'ont pas soutenu que la loi ferait obligation à l'AIG de prendre une telle mesure de restriction. En tout état de cause, l'examen – visé aux considérants précédents - des incidences de l'introduction d'un plafonnement du nombre de mouvements et de l'extension des heures de fermeture de l'aéroport devra comprendre un volet consacré aux modalités de la mise en œuvre de cette mesure, pour l'hypothèse où l'OFAC pencherait pour l'opportunité d'introduire cette mesure. L'examen de mesures de restrictions d'accès des appareils les plus bruyants au cours de ces heures sensibles entre sans conteste dans le champ d'application du rapport demandé à l'AIG. Il n'y a donc pas lieu de demander à l'AIG de réaliser une étude complémentaire et spécifique sur cette question. Cette requête devra donc être rejetée, pour autant que recevable.

Sur la requête de modifier les trajectoires des routes de décollage et d'atterrissage

21. Les recourants ont aussi déposé diverses requêtes de modifications du régime des trajectoires qu'ils considèrent comme autant de mesures nécessaires à la protection des populations riveraines contre le bruit du trafic aérien. En application de l'article 11 al. 2 LPE, il est clair que toute mesure permettant de diminuer les nuisances et qui est supportable sur le plan économique doit être prise. Il est aussi vrai que cette disposition confère un large pouvoir d'appréciation à l'autorité administrative.

Sur la requête de supprimer les routes « KONIL » avec virage à droite sur le Jura

- 21.1. Les recourants ont tout d'abord demandé la suppression des routes KONIL 2C et 1J, caractérisées par un décollage en piste 23, puis par un virage à droite à hauteur de Meyrin, lorsque l'appareil atteint la hauteur de 1900 pieds/mer et est distant de 3 NM de la balise VOR de Genève.
- 21.1.1. Les recourants soutiennent que cette suppression permettrait de soulager les riverains des villages genevois du Pied du Jura et du Pays de Gex. Pour l'AIG, les exigences de l'exploitation, et en particulier celle de fluidifier le trafic, rendent cette requête – dans son caractère absolu – inapplicable. Les retards des appareils au décollage passeraient ainsi d'une moyenne de 2 minutes par appareil à plus de 15 minutes (procès-verbal de la séance du 2 septembre 2003, p. 15). Il explique avoir soutenu l'exigence d'imposer aux appareils d'atteindre l'altitude de 3000 pieds/mer à 3 NM du VOR de Genève avant de déclencher leur virage vers la droite, ce qui diminuerait le bruit subi par les riverains des secteurs de Meyrin, Satigny et Saint-Genis (voir annexe 3 au mémoire en réponse de l'AIG). Devant l'opposition de l'organisme chargé du contrôle aérien, l'AIG a proposé de refuser aux avions les plus bruyants des chapitres 2 – interdits aujourd'hui – et 3 d'emprunter les trajectoires de départs KONIL 1 J et 2 C. Cette interdiction concerne les appareils des classes de bruit I, II et III de la surtaxe de bruit, conformément à l'AIP, GEN 4.1 APP A 1, (voir annexe 3 au mémoire en réponse de l'AIG du 26 novembre 2001).
- 21.1.2. L'étude de Carl Oliva et celle que l'AIG a menée avant de proposer l'interdiction partielle des routes précitées montrent que les effets espérés de ces mesures ne doivent pas être surestimés. Si l'abandon ou la restriction d'usage des routes KONIL 1 J et 2 C apportent une amélioration dans les secteurs de Meyrin, Satigny, Chouilly et Saint-Genis, cette modification de trajectoires apporte aussi son lot de nuisances supplémentaires dans les secteurs d'Avully, Avusy, Cartigny et Chancy. De plus, elle expose aussi 350 personnes de plus que dans la situation actuelle à un niveau de bruit supérieur à 70 dB(A). L'abandon des trajectoires KONIL, si l'on se fonde sur le nombre de personnes résidentes soumises à une exposition de bruit supérieure aux isophones 50, 55, 60 et 65 dB(A), fait cependant apparaître une amélioration de la situation phonique pour 2300 personnes, selon les conclusions de l'étude Oliva amendée.

L'étude, qui s'est fondée sur l'examen des mouvements en date du 10 octobre 1997, ne dit pas sur quels relevés de la population elle s'est fondée dans le calcul des populations touchées. Il est permis de penser que le développement démographique observé depuis lors dans l'agglomération genevoise a plus touché les secteurs exposés aux trajectoires KONIL que ceux situés dans l'axe de la piste, si l'on se fonde sur le développement accéléré et particulier de l'urbanisation observé dans ce secteur du Pays de Gex. Les recourants avancent de leur côté le chiffre de 8400 personnes qui seraient « bénéficiaires » du régime prévoyant l'abandon des trajectoires KONIL. Sans entrer dans une querelle de chiffres, il paraît que l'on peut admettre que l'abandon des trajectoires KONIL apporterait plus d'avantages pour la population riveraine globale que d'inconvénients, si l'on se fonde sur le nombre de personnes touchées. Ces chiffres doivent toutefois être mis en relation avec le nombre de personnes exposées à un niveau de plus de 50 dB(A), soit près de 90'000 personnes. De plus, l'étude menée par l'AIG avant de proposer la restriction frappant les appareils les plus bruyants montrait elle, en fonction des calculs effectués sur la base des empreintes du 3 mars 2001, que la mesure de restriction allait exposer près de 300 personnes de plus que la variante sans restriction apportée aux trajectoires KONIL (annexe 3 au mémoire en réponse de l'AIG), pour le Leq 57 dB(A), également plus de personnes sans en préciser le nombre au niveau 60 dB(A) et n'avoir pas d'effets significatifs dans les zones délimitées par les isophones Leq 65 et 70 dB(A). Dans son appréciation, la CRINEN doit certes tenir compte de l'amélioration qu'apporterait la requête des recourants pour certains riverains tout en considérant que la grande part des riverains, et particulièrement ceux exposés aux niveaux de bruit les plus élevés, ne bénéficieront d'aucune manière de cette mesure. De l'autre côté, les effets de cette mesure d'interdiction sur l'exploitation de l'AIG ne sont pas négligeables et sont susceptibles d'affecter la capacité de l'aéroport, considérée non pas sur l'ensemble de la journée, ce qui n'est pas pertinent, mais sur une heure ou deux. Le régime des créneaux horaires affectés aux mouvements d'avions, appelés « slots » dans le jargon aérien, et l'engagement des appareils et des équipages s'en trouveraient modifiés, ce qui n'est pas négligeable et est susceptible d'entraîner de graves répercussions pour les usagers et d'affecter la compétitivité de l'aéroport. Sur la base de ces considérations, la CRINEN rejettera les requêtes tendant à l'élimination des trajectoires KONIL des cartes AIP. Elle considère que les inconvénients, notamment pour l'exploitation de l'aéroport, l'emportent sur les bénéfices escomptés pour les riverains. Toutefois, elle estime indispensable que l'AIG examine si une mesure d'élimination de ces trajectoires la nuit est possible, en application du principe général de limitation préventive des nuisances. En effet, il

apparaît que le nombre de décollages après 22 heures n'est pas comparable à celui qui est observé durant les heures de fort trafic. Les réflexions portant sur les inconvénients pour l'AIG d'une mesure d'interdiction de ces trajectoires en terme de capacité ne peuvent être transposées à la période nocturne. L'OFAC, à tort, n'a pas examiné la faisabilité de cette mesure au cours des heures de nuit. L'AIG devra donc examiner la faisabilité d'une telle mesure, ses conséquences pour l'exploitation et indiquer aussi les conséquences économiques pour l'aéroport d'une mesure d'interdiction de ces trajectoires après 22 heures s'il estime que les inconvénients pour l'exploitation sont d'importance et motivent son rejet d'une telle mesure et proposer le cas échéant, les modifications de règlement et les documents nécessaires. A titre exceptionnel, pour le même motif que celui développé au considérant 20.3 ci-devant, la CRINEN renverra l'affaire à l'OFAC. L'AIG sera tenu de déposer son rapport à l'attention de l'OFAC dans le délai d'un an suivant l'entrée en force de la présente décision. L'OFAC sera alors tenu de statuer sur l'introduction, ou non, de cette mesure de limitation préventive des nuisances sonores et d'ordonner les mesures nécessaires en rendant une décision au sens de l'article 5 PA, après avoir consulté les recourantes. Le dispositif comprendra une charge en ce sens.

Sur la requête de fixer un plafond à concurrence de 7000 pieds pour les routes de décollage sur piste 05 avant le virage à gauche dans le secteur de Coppet

- 21.2. Les recourants ont demandé en outre que la procédure de décollage par piste 05 impose aux pilotes de ne pas quitter la trajectoire de départ avant que l'appareil ait atteint la hauteur de 7000 pieds.

Les recourants ont contesté la procédure actuelle qui prévoit un virage à gauche après Versoix, lorsque l'appareil a atteint la hauteur de 5000 pieds et une distance de 2 NM de la balise de Genève. Cette procédure, suivie par une faible partie du trafic au départ de la piste 05, est empruntée par les appareils se rendant en direction de Lyon à haute altitude. Elle doit permettre de régler un conflit de trafic avec les avions qui volent par vent arrière (mémoire en réponse de l'AIG en date du 26 novembre 2001, p. 43). L'AIG relève que l'obligation faite aux appareils de demeurer dans l'axe de décollage en direction de la balise de Saint-Prex jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'altitude de 7000 pieds/sol aurait d'importantes conséquences sur la capacité de la piste, occasionnant des retards au sol et en l'air en raison d'une plus longue occupation de la trajectoire de départ en direction de Saint-Prex. L'autorité de céans

prend acte que les diverses procédures de décollage et d'atterrissage sont régulièrement examinées sous l'angle de la protection antibruit et qu'une sous-commission instituée par l'AIG se penche sur cette question. La CRINEN considère au surplus que le nouveau règlement d'exploitation n'apporte aucune modification aux procédures de décollage et d'atterrissage suivies jusqu'en 2001. Elle admettra aussi que les conséquences pour l'AIG d'une telle modification ne seront pas négligeables. En l'état actuel du dossier, elle considérera qu'elle n'a pas de doutes que les procédures suivies jusqu'à présent dans ce secteur ont été examinées sous l'angle de la protection antibruit et qu'elles ne permettent pas d'être mises en œuvre sans entraîner de graves conséquences pour l'exploitant sur le plan de l'exploitation. Les éléments apportés par les recourants ne sont pas de nature à instiller le doute que l'OFAC aurait failli à sa tâche dans ce domaine et que les procédures suivies jusqu'alors ne seraient pas conformes aux exigences de la loi. Ni l'OFEFP ni le service de lutte contre le bruit et les rayons non ionisants (anciennement le service d'écotoxicologie), n'ont émis la moindre critique à l'égard de la procédure suivie jusqu'à présent. Pour cette raison, ce moyen devra être rejeté.

Les considérations ci-dessus valent aussi, mutatis mutandis, pour la requête tendant à interdire aux appareils ayant décollé en piste 05 de virer à droite avant qu'ils aient atteint la distance de 13 NM du VOR - DME de Genève.

Sur la requête de fixer un plafond de 7000 pieds pour les routes de décollage sur piste 23

- 21.3. Pour ce qui est des décollages par piste 23, les recourants ont également formulé la requête que les avions ne quittent pas la route de départ avant d'avoir atteint l'altitude de 7000 pieds/sol, sans expliquer les améliorations qu'ils attendaient de cette mesure. Lors de la séance d'instruction, le représentant de Skyguide a estimé qu'une telle requête aurait des conséquences sur les procédures d'approche des aérodromes de Chambéry et de Lyon-Saint-Exupéry. Elle ne pourrait, de ce fait déjà, être mise en pratique (procès-verbal de la séance d'instruction, p. 15). Ces faits, de nature technique, ne sont pas contestés par les recourants. Ni les services spécialisés de la Confédération ni les services de l'Etat de Genève n'ont contesté de quelque manière que ce soit la pertinence des procédures de décollage et d'atterrissage en général, ou dans ce secteur en particulier. Dans un tel domaine, essentiellement technique, la CRINEN restreindra son pouvoir d'appréciation et ne

s'écartera de l'avis des services spécialisés que si elle considère que leur appréciation repose sur des éléments manifestement inexacts. En l'espèce, tel n'est pas le cas. En conséquence, ce moyen devra lui aussi être rejeté.

Sur la requête d'interdire formellement l'utilisation de la trajectoire dénommée « alternate »

21.4. Les recourants ont demandé que le règlement d'exploitation interdise formellement l'usage de la trajectoire appelée « alternate », survolant la région de Terre-Sainte après un décollage en piste 05. Il s'agit en l'état d'une procédure, non publiée dans le manuel AIP, qui est utilisée par le contrôle aérien pour faire face à certaines situations de trafic particulières. Le DETEC avait estimé dans une décision non publiée en date du 12 mai 2000 que cette procédure, utilisée dans deux cas de figure particuliers, pour des motifs tenant aussi bien à la gestion du trafic qu'à la sécurité aérienne, était admissible et qu'elle pouvait être considérée comme une dérogation ordonnée à titre temporaire dans des situations particulières (décision du DETEC du 12 mai 2000 en la cause P. contre OFAC, p. 10). La CRINEN constate que l'article 27 OSIA, qui autorise le chef d'aérodrome ou le service du contrôle aérien à ordonner des dérogations à titre temporaire, est toujours en vigueur. Par ailleurs, aucun élément au dossier n'accrédite la thèse que l'AIG ou Skyguide feraient un usage abusif de ces dérogations dans ce secteur, ou que le nombre de ces dérogations aurait augmenté de manière sensible depuis le prononcé de la décision précitée ou encore que le régime de l'exploitation approuvé par l'OFAC serait contraire au droit. Les recourants ne prétendent du reste pas, à juste titre, que seule une interdiction de ces mouvements dans le règlement d'exploitation serait compatible avec la loi. Partant, ce moyen devra lui aussi être rejeté.

Sur la requête de modifier la procédure d'approche par piste 23 et d'instaurer une procédure d'approche avec trajectoire au milieu du lac, à équidistance entre les deux rives

21.5. Les recourantes 1, 2, 3, 6 et 7 demandent enfin une modification des procédures d'approche par piste 23 en ce sens que les appareils éviteraient le survol de la pointe

de Nernier et survoleraient le lac à équidistance des deux rives, au motif qu'une telle approche est aujourd'hui possible sur le plan de la technique.

21.5.1. La proposition des communes de la rive gauche consiste à ordonner aux avions de survoler la balise de Saint-Prex à 7000 pieds, d'intercepter la radiale 230 jusqu'à une distance de 10 NM et d'engager un virage à gauche pour intercepter l'ILS à environ 8.9 NM de la piste. Cette approche, dite segmentée, par référence aux différents segments reliant les différents points de cheminement de la procédure d'approche, a fait l'objet d'une étude par Skyguide en date du 30 octobre 2001 (annexe n° 9 au mémoire de réponse de l'AIG du 26 novembre 2001). Et le service du contrôle aérien de conclure à l'impossibilité d'intégrer cette procédure malgré son caractère « mathématiquement acceptable ». Des problèmes de certification des avions, des compagnies ou des procédures de vol rendent cette procédure inapplicable, d'une part parce que la procédure proposée par les recourantes entraîne un mélange des différentes procédures d'approche, mélange contraire à la réglementation internationale, et d'autre part parce que les systèmes de transmission des plans de vol ne peuvent pas l'intégrer. Skyguide fait aussi mention de divers inconvénients de l'approche dite segmentée sur le lac, comme celui d'occasionner des immissions de bruit plus élevées dans les régions sises entre Saint-Prex et Nyon, vu que les appareils voleraient déjà en configuration d'approche finale à partir de Saint-Prex. S'y ajouteraient aussi des conflits avec d'autres usagers de l'espace aérien, touchés par l'augmentation des aires de protection qu'induirait une telle procédure. Ces conclusions ont également été confirmées lors de la séance d'instruction tenue à Genève en 2003 (procès-verbal de la réunion en date du 2 septembre 2003, p. 16). Le représentant de l'OFAC a aussi estimé que la réglementation internationale ne permettait pas d'imposer à l'heure actuelle une telle procédure aux compagnies aériennes.

21.5.2. La CRINEN retient que différents éléments, techniques comme réglementaires, rendent cette procédure inapplicable à l'heure actuelle. Toutefois, l'idée de pouvoir épargner le survol d'une région en décalant la route d'approche sur le lac, que l'étude déclare possible sur le plan mathématique, mérite d'être poursuivie. L'AIG sera donc tenu de réexaminer la faisabilité opérationnelle d'une procédure d'approche segmentée empruntant le milieu du lac, entre les deux rives et épargnant la pointe de Nernier, et de déposer un rapport à l'appui d'ici à 2010. L'évolution des techniques et des certifications rendent ce délai réaliste pour faire un nouveau point de la situation sur une mesure qui permettrait, si sa faisabilité opérationnelle était avérée, de soulager les riverains de la partie savoyarde sans préjudice d'autres riverains. De

surcroît, les inconvénients énumérés par l'étude de Skyguide ne paraissent pas rédhibitoires. Bien que l'OFAC puisse à tout moment exiger une réactualisation de l'étude de faisabilité d'une telle procédure, et que l'on ne saurait lui reprocher un quelconque manquement sur la base du dossier, le dispositif comprendra une charge stipulant l'obligation pour l'AIG de déposer un rapport devant l'OFAC sur l'applicabilité opérationnelle d'une telle procédure. A titre exceptionnel en effet, et pour le même motif que celui développé au considérant 20.3 ci-devant, la CRINEN renverra l'affaire à l'OFAC. L'OFAC sera alors tenu de statuer sur l'introduction de cette mesure de limitation préventive des nuisances sonores en rendant une décision au sens de l'article 5 PA, après avoir consulté les recourantes. Ainsi les recourants ont-ils l'assurance que cette question sera examinée à une date ni trop proche - l'examen serait inutile car la situation n'aurait guère évolué par rapport à aujourd'hui et les conclusions seraient les mêmes qu'aujourd'hui - ni trop éloignée dans le temps de manière à prendre en compte l'évolution des techniques et des modes opérationnels intervenus depuis 2001.

Sur la requête d'interdire ou de restreindre les immissions sonores en provenance de l'aviation légère

22. La requête tendant à interdire les mouvements de l'aviation légère au départ de la piste en herbe fondée sur la violation du droit international a déjà été examinée aux considérants précédents (consid. 18 ci-dessus). Les recourants ont également demandé de prévoir à terme l'interdiction de l'aviation légère, et, en tout état de cause, de réglementer strictement son utilisation dans le règlement.

Il n'est pas contestable que les populations riveraines, et en particulier celles résidant sous le circuit d'aérodrome emprunté par les élèves pilotes, appelé aussi volte, subissent les nuisances de l'aviation légère. Du point de vue de la charge énergétique, selon l'EMPA, l'« apport » du bruit de l'aviation légère, laquelle opère au moyen d'avions mono - et bimoteurs, n'est que de 0.2 dB (A) dans la tranche 55 – 75 dB (A) (voir annexe 7 au mémoire en réponse de l'AIG du 26 novembre 2001). Elle pourrait apparaître négligeable si la charge énergétique du bruit permettait à elle seule d'appréhender toute la gêne sonore subie par les populations riveraines. Les mouvements de l'aviation légère, précisément durant les moments de plus en plus rares séparant deux mouvements de l'aviation lourde, représentent une gêne certaine pour les populations riveraines. Comme l'aviation légère ne revêt pas l'importance

pour l'AIG de l'aviation lourde et qu'elle est moins dépendante des infrastructures « lourdes » de l'aéroport que celle qui opère au moyen de gros appareils – le gouvernement genevois avait du reste expressément prévu, il y a certes plusieurs décennies, de déplacer l'aviation légère sur un autre site – l'OFAC aurait dû examiner, dans le cadre du renouvellement de la concession d'exploitation et de l'examen global des incidences sur l'environnement auquel il est astreint, si, en application de l'article 11 al. 2 LPE, des mesures de limitation supplémentaires des nuisances engendrées par cette aviation pouvaient être prises. Il ressort en tous les cas du dossier que l'OFAC n'a pas examiné plus avant cette question dans le cadre de sa décision. Or, il est patent que des améliorations peuvent être proposées. D'une part, le GTAL, placé sous l'égide de la Commission mixte franco-suisse, a dressé il y a quelques mois un rapport sur les mesures de réductions des nuisances engendrées par l'aviation légère, d'autre part, aucun élément au dossier ne démontrerait l'impossibilité ou le caractère exorbitant de mesures de limitation des nuisances engendrées par l'aviation légère. Les recours portant sur l'insuffisance des mesures de limitation de l'aviation légère devront donc être admis. Il convient que l'AIG examine les mesures permettant de limiter les nuisances provenant de ce type d'aviation, d'entente avec les autorités françaises, et propose les modifications de règlement nécessaires. Concrètement, la Commission imposera à l'AIG de déposer devant l'OFAC, au plus tard dans un délai de deux ans dès l'entrée en force de la présente, période qui paraît suffisante pour mener à bien les examens de faisabilité technique et les consultations nécessaires, un projet de modification du règlement d'exploitation traduisant dans les faits le plan de limitation des nuisances occasionnées par l'aviation légère, d'entente avec la partie française. Les modalités de ce projet de réduction ne sauraient être définies en l'état par la CRINEN, même dans les grandes lignes. Il appartiendra à l'AIG de définir plus particulièrement un projet de réduction des nuisances occasionnées par les mouvements les plus pénalisants pour les populations riveraines, au titre desquels les vols d'écologie figurent en bonne position. Le rapport du GTAL, et les travaux de la Commission mixte franco-suisse relatifs à l'aviation légère, dont la CRINEN n'a pas connaissance, pourront sans nul doute alimenter la réflexion et servir à définir les contours des mesures de limitation des nuisances engendrées par cette aviation. A titre exceptionnel, pour le même motif que celui développé au considérant 20.3 ci-devant, la CRINEN renverra l'affaire à l'OFAC. L'OFAC sera alors tenu de statuer sur cette question en rendant une décision au sens de l'article 5 PA, après avoir consulté les recourantes.

- 22.1. La requête tendant à interdire purement et simplement les mouvements de l'aviation légère, dans son caractère absolu, doit être écartée, pour le motif que la seule application du principe de prévention des nuisances ne permet sans doute pas de prononcer une interdiction totale de ces mouvements. Il serait disproportionné de prononcer une mesure d'interdiction de ces mouvements motivée par la seule nécessité de limiter les nuisances à titre préventif, pour le motif que les nuisances sonores occasionnées par ce type d'aviation sont tout de même nettement moins importantes que celles engendrées par les appareils de l'aviation commerciale et n'influent que dans une mesure modeste la charge sonore dans l'aire de l'aéroport, que l'EMPA avait estimé à 0.2 dB(A) (voir annexe 7 au mémoire en réponse de l'AIG du 26 novembre 2001). D'autres réflexions liées aux missions de l'aéroport et à la place dévolue à chacun de ces types d'utilisateurs, aux problèmes de cohabitation entre l'aviation commerciale et l'aviation privée et aux contingences qui lui sont liées devraient précéder une mesure aussi incisive que celle défendue par les requérants. Pour toutes ces raisons, la requête tendant à l'interdiction de l'aviation légère doit être rejetée.
- 22.2. La requérante 7 a également motivé sa requête tendant à l'interdiction de l'aviation légère par les risques de collision entre l'aviation légère et l'aviation lourde et les conséquences de ces risques pour les populations riveraines.
- 22.2.1. Il ressort du RIE qu'une étude sur les effets de l'aviation sur l'environnement et sur l'évaluation des chutes d'avions à proximité des aéroports a été effectuée, à la demande de l'OFAC (voir p. 10.3 du RIE). Le RIE reprend les données relatives à l'aéroport de Genève. Le risque de chute des gros avions a été estimé au décollage à 0.0054 par an – un tous les 185 ans – et à l'atterrissage 0.0216 par an, soit un tous les 46 ans. Pour les petits avions – moins de 5700 kg – le risque est respectivement de 0.13 et de 0.14 par an, soit un tous les 7.7 ans et un tous les 7.1 ans. Ces données ont été avalisées par les autorités de la Confédération. Il est vrai que la problématique de la cohabitation entre l'aviation légère utilisant la piste en herbe et l'aviation lourde utilisant la piste A n'avait pas fait l'objet d'une étude de risque spécifique lors de l'étude d'impact.
- 22.2.2. Toutefois, il apparaît que l'AIG n'était pas tenu de réaliser une telle étude de risque (voir déclaration de Martine Bonassi lors de la séance d'instruction en date du 2 septembre 2003, p. 11 ; préavis de l'OFEPF en date du 25 janvier 2001 indiquant l'accord de l'OFEPF au projet « du point de vue de la prévention des accidents majeurs », p. 6, pièce n°68 du dossier de l'OFAC). Il apparaît aussi que les normes de sécurité de l'OACI, pertinentes au demeurant, sont parfaitement respectées en

l'espèce. Dans ces conditions, la Commission de céans constate que la décision n'encourt pas l'annulation pour ce motif.

22.2.3. Il est intéressant de noter qu'il ressort du communiqué de presse de la Commission mixte franco-suisse, tenue à Gex le 9 juin 2005, qu'une étude sur la compatibilité de l'aviation lourde et de l'aviation légère aurait été diligentée à la demande de l'AIG. Les résultats de cette étude ne sont pas connus de l'autorité de céans. On peut simplement observer que l'AIG a pris en compte les préoccupations de la recourante en diligentant, de son propre chef, l'étude de risque sollicitée par celle-ci dans la présente procédure.

Sur la requête d'interdiction des essais moteurs à partir de 22 heures

23. Les recourants ont aussi prétendu que l'autorisation des essais moteurs, en particulier, prêterait de manière inadmissible les populations riveraines et qu'une interdiction de ces essais et d'autres travaux de maintenance bruyants devait être prononcée à partir de 22 heures. Les recourants ont invoqué en substance la violation de l'article 11 al. 2 LPE.
- 23.1. Il ressort du RIE que diverses mesures ont été prises ou sont en voie d'être réalisées, dans le cadre du programme d'investissement de l'AIG, pour diminuer de manière significative le niveau des nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport. Le RIE cite les installations de fournitures de fluides aux avions via les équipements enterrés dans les aires de trafic, permettant de supprimer l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance embarqués et leur remplacement par un système d'approvisionnement en courant électrique et en air comprimé fixe, moins bruyant. Il y a aussi le projet de grand amortisseur de bruit, à l'intérieur duquel seraient effectués tous les essais moteurs des grands avions. Ce projet figurait dans la concession cadre du 9 juillet 1997. Il semblerait qu'il n'ait pas encore été réalisé, faute de disponibilité financière (mémoire en réponse de l'AIG du 26 novembre 2001, p. 50). La CRINEN ne doute pas de la volonté de l'AIG de le réaliser. Cependant, il n'est pas admissible que ces essais se poursuivent à l'extérieur, la nuit, particulièrement dans l'environnement urbain de l'aéroport de Genève. Il est intéressant d'observer que les essais moteurs ont été proscrits à Paris Charles-de-Gaulle entre 22 heures et 06 heures (*Pierre Merlin*, op. cit., p. 115). Sur l'aéroport de Zurich, l'OFAC a également interdit ces essais à l'extérieur à compter de l'an 2009 (décision de l'OFAC en date du 29 mars 2005 relative au nouveau règlement provisoire). Il n'y a pas de raison qu'il en

aille différemment sur l'aéroport lémanique. Il ressort du RIE que les niveaux sonores L_{max} mesurés au moment où les essais dégagent la puissance sonore maximale atteignent les valeurs situées entre 59 et 77 dB (A) dans le quartier de la Citadelle, à Meyrin. Même des valeurs situées entre 70 et 82 dB (A) sont enregistrées dans le quartier de Grand-Saconnex. L'ouvrage qui a été étudié permettrait de diminuer les immissions sonores à un niveau $L_{50} + 10$ dB(A), ce qui correspondrait à une diminution sensible du niveau d'exposition au bruit (voir avenant au RIE p. 8.5.6). Certes, ces valeurs ne sont pas pertinentes au sens de l'OPB, car il ne s'agit pas de la charge sonore moyenne pondérée sur un certain laps de temps, au sens de l'annexe 5 OPB. Toutefois, la nuit, c'est plus particulièrement la gêne et les troubles du sommeil qui doivent être évités autant que faire ce peut (voir l'intervention de Robert Hofmann lors de la séance d'instruction en date du 2 septembre 2003, procès-verbal de ladite séance, p. 12). D'où l'importance de prendre des mesures aux fins de restreindre ces émissions sonores. Une mesure d'interdiction de ces essais la nuit paraît d'autant plus s'imposer que l'urbanisation autour de l'aéroport de Genève est importante, non seulement sous les trajectoires de décollage et d'approche, mais même à proximité de la plate-forme elle-même, si l'on songe aux quartiers de Cité Meyrin – cité à elle seule peuplée de près de 15'000 personnes (www.geneve.ch/dael/amenagement/vergers/doc/dossier/analyses2.pdf), de Grand-Saconnex, de Vernier ou de certains lotissements sur Ferney ou Prévessin. Un délai de 4 ans paraît suffisant pour que l'AIG mène la procédure d'évaluation et d'approbation et construise une installation d'amortisseur du bruit permettant, sauf cas d'urgence, d'interdire les essais moteurs, à l'extérieur et sans amortisseur, à partir de 22 heures et jusqu'à 6 heures. En effet, un tel délai tient compte des réflexions déjà menées sur ladite installation (voir chapitre 8.6.2 du RIE). Les recours doivent être admis pour ce motif.

Sur la pertinence d'interdire les inverseurs de poussée à l'atterrissage

24. Les recourants ont également demandé d'interdire les inverseurs de poussée à l'atterrissage par temps sec à partir de 22 heures, sauf motifs de sécurité.

L'AIG explique dans sa réponse que les procédures publiées dans l'AIP suisse n'autorisent les pilotes à utiliser les inverseurs de poussée qu'à faible puissance, sauf cas de nécessité, pour des raisons opérationnelles ou de sécurité. A défaut, l'AIG indique qu'il intervient auprès du pilote fautif. L'autorité de céans constate que le

régime actuellement suivi satisfait déjà dans une large mesure aux requêtes des recourants. Il va même plus loin que les revendications des recourants en ce sens que les mesures restrictives appliquées à l'inversion de poussée ne s'appliquent pas qu'à la période nocturne. Toute mesure d'interdiction supplémentaire de ce type de mesure n'apporterait pas l'amélioration escomptée. Les pilotes invoqueraient les motifs de sécurité chaque fois qu'ils seraient contraints d'y recourir. De plus, il n'est nullement établi qu'une mesure d'interdiction vraiment contraignante et observée par les pilotes serait compatible avec les exigences de la sécurité aérienne. De plus, il n'y a aucun indice au dossier qui attesterait d'abus fréquents et répétés en matière de recours aux inverseurs de poussée. Cette requête doit donc être rejetée.

Sur la pertinence de considérer le projet litigieux comme une nouvelle installation (violation de la loi)

25. Les recourants ont déploré l'insuffisance des mesures de protection contre le bruit des avions au cours de la période de nuit. Ils ont demandé des mesures de précaution spécifique en matière de vols de nuit et de trajectoires, et en particulier une réduction des vols de nuit de 10% par an jusqu'à ce que les valeurs limites de planification soient atteintes. Les recourants considèrent que le renouvellement de la concession doit être considéré comme équivalent à celui d'une nouvelle installation au sens de la LPE. D'une part, le titulaire de la concession n'est plus celui de 1951, et les conditions de trafic en 2001 sont fort éloignées de celles régnant en 1951. D'autre part, le RIE lui-même admet que le trafic augmentera dans des proportions massives dans les 20 prochaines années par rapport à la situation prévalant en 2000. Les recourants, de leur côté, ont relevé qu'un programme pluriannuel de développement de la plateforme était mis en œuvre. Il convenait donc d'en tenir compte dans l'examen des valeurs d'exposition au bruit pertinentes et d'appliquer les mesures plus sévères de protection contre le bruit requises par la création de nouvelles installations. L'OFAC, l'AIG et l'OFEFP ont considéré, de leur côté, qu'il convenait d'appliquer les dispositions relatives aux installations existantes au projet de renouvellement de la concession.

25.1. En vertu de l'article 25 al. 1 LPE, de nouvelles installations fixes ne peuvent être érigées que si le bruit qu'elles occasionnent ne dépasse pas les valeurs de planification (ci-après : VP), alors que pour l'assainissement d'une installation existante, la loi ne postule, en sus du respect du principe de prévention valable pour toutes les installations, qu'elles soient nouvelles ou existantes, « que » le respect des

VLI, en vertu de l'article 13 al. 2 let. b OPB. L'article 7 OPB dispose aussi que les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a) et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification (let. b). Quant aux allègements, ils ne peuvent être octroyés pour les nouvelles installations que jusqu'aux VLI. Pour les installations existantes, les allègements peuvent aller jusqu'aux valeurs d'alarme (ci-après : VA), en vertu des articles 17 al. 2 LPE et 14 al. 2 OPB.

- 25.2. Il est vrai que la loi ne définit que très partiellement la notion de nouvelle installation. L'article 2 al. 2 OPB stipule que les installations et les constructions dont l'affectation est entièrement modifiée doivent être considérées comme de nouvelles installations. La jurisprudence en a également déduit que non seulement les constructions entièrement nouvelles ou celles dont l'affectation était entièrement nouvelle devaient être considérées comme de nouvelles installations au sens de l'article 25 al. 1 LPE, mais également celles qui se caractérisaient par des aménagements du patrimoine bâti ou de l'affectation d'installations existantes qui modifiaient radicalement la situation antérieure sous l'angle des nuisances sonores (ATF 124 II 293, consid. 16 ; 115 Ib 446, consid. 5 ; *André Schrade / Heidi Wiestner*, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, N 25 ad. art. 18 LPE).
- 25.3. En l'espèce, la requête de réexamen du règlement d'exploitation déposée à l'appui de la requête de renouvellement de la concession d'exploitation de l'aéroport ne comporte aucun volet « construction ». Le programme pluriannuel de développement de la plate-forme, qui a donné naissance à la nouvelle jetée d'embarquement frontale, et les différents projets d'aménagements qu'il comporte ne sont pas des composantes de la requête de réexamen du règlement d'exploitation. De surcroît, les divers projets de construction qui pourront voir le jour à l'avenir ne font pas de ce dernier un projet de construction, et encore moins une nouvelle installation. Tel serait le cas si les projets d'aménagements prévus et connus étaient d'une importance telle que les modalités d'exploitation devraient être revues de fond en comble et si la fonction de l'aéroport s'en trouverait fondamentalement modifiée, de sorte qu'il serait absurde d'octroyer une concession et d'approuver un règlement fondés sur des éléments qui ne correspondent déjà plus à la réalité prévisible. Les développements auxquels les recourants font référence n'entrent manifestement pas dans ce cas de figure. Seuls des infrastructures annexes aux fins d'améliorer l'accueil des voyageurs et d'adapter l'équipement de l'aéroport aux exigences actuelles figurent au menu du

programme pluriannuel des années à venir. Ces aménagements, d'une part ne sont pas l'objet de la décision attaquée, d'autre part, ne sont nullement de taille à remettre en cause les procédures de vol consignées dans le règlement d'exploitation. Partant, c'est à juste titre que l'OFAC n'a pas considéré le projet comme une installation nouvelle et qu'il n'a pas pris en considération dans son examen les installations figurant dans le programme pluriannuel d'investissements.

- 25.4. C'est également à juste titre que l'OFAC n'a pas qualifié la requête de nouvelle installation en se fondant sur les seuls pronostics de trafic à l'horizon 2010 et 2020. En effet, ni la fonction dévolue à l'aéroport - telle que le gouvernement l'a arrêté dans la partie générale du PSIA -, ni les modalités de l'exploitation et les procédures de décollage et d'approche en vigueur avant la date d'octroi du renouvellement de la concession n'ont été modifiées par la décision attaquée. Seule l'échéance de la concession d'exploitation a obligé les exploitants et candidats au renouvellement de la concession à réexaminer intégralement le règlement d'exploitation et l'impact sur l'environnement de l'exploitation (art. 74a al. 3 OSIA). S'il est vrai que les pronostics font état d'un accroissement non négligeable du nombre de mouvements, l'évolution des nuisances sonores devrait pour sa part afficher un profil de stabilité par rapport à l'état 2000, si l'on se réfère aux courbes de bruit du RIE. Le renouvellement et le rajeunissement des flottes, le remplacement d'appareils anciens et bruyants par des appareils de nouvelle génération et les prévisions des motoristes faisant état d'une poursuite de la tendance à la baisse des niveaux de bruit causés par les moteurs de dernière génération expliquent ce phénomène. Ainsi, pour prendre en compte la situation observée à Genève, le remplacement dans les dix prochaines années des MD 80 et autres B-737 d'ancienne génération, encore en service dans certaines compagnies britanniques et dans certaines compagnies de charters, par des appareils de la famille A320 ou autres B737 de dernière génération, nettement plus silencieux que leurs prédécesseurs (voir RIE figures 8.9a et 8.9b) expliquent de manière concrète les raisons de la dissociation des courbes du nombre de mouvements et de celle de l'exposition au bruit. Par ailleurs, la réglementation internationale va elle aussi évoluer et les futurs nouveaux appareils devront respecter des exigences plus draconiennes en matière de bruit (introduction du chapitre 4 au titre de la réglementation antibruit de l'OACI). En l'absence d'immissions de bruit plus élevées, appréciées de manière globale, le projet ne saurait être assimilé à une nouvelle installation. Même la concession cadre pour l'agrandissement de l'aéroport de Zurich, laquelle prévoyait une extension importante des installations d'accueil, et notamment la réalisation d'un nouveau terminal, n'a pas été qualifiée par le TF de

nouvelle installation, mais d'installation existante notablement modifiée (ATF 124 II 293, JdT 1999 I 618). Le seul renouvellement de la concession à Genève, sans aucune modification des installations et des procédures d'approches et de décollage, ne saurait donc, à la lumière de la jurisprudence précitée, être considéré à lui seul comme la création ou la réalisation d'une nouvelle installation. L'évolution du trafic envisagée dans l'EIE, réalisée en vertu de l'article 74a al. 2 OSIA, certes orientée à la hausse, n'y change rien.

- 25.5. Le seul renouvellement de la concession et l'octroi de cette dernière à un autre exploitant que celui à qui la Confédération a délivrée sa concession en 1951 – l'Etat de Genève – sont également sans pertinence à cet égard. Le statut juridique n'est pas déterminant en l'espèce. Le TF en a disposé ainsi dans l'affaire de l'octroi de la nouvelle concession avec changement du statut de l'aérodrome de Lugano (ATF 125 II 643, JdT 2000 I 664, consid. 17 p. 687). De surcroît, à Genève, la concession a été conférée au titulaire de la concession arrivée à échéance, le transfert de la concession de l'Etat de Genève à l'AIG étant intervenu en 1993 déjà. Enfin et surtout, la LPE se réfère à la notion « matérielle » d'installation créée ou érigée, et nullement au statut juridique du requérant (voir art. 7 al. 7, 9 al. 1 et 25 al. 1 et 3 LPE).
- 25.6. Pour ces motifs, le renouvellement de la concession d'exploitation ne saurait être considéré comme celui d'une nouvelle installation au sens des articles 25 al. 1 LPE et 7 al. 1 OPB, mais comme celui d'une modification d'une installation existante. Les recours doivent dès lors être rejetés sur ce point.

Sur la pertinence de considérer le projet comme la modification notable d'une installation existante au sens de l'article 8 al. 2 OPB et d'imposer des mesures d'insonorisation à compter d'un dépassement des valeurs limites d'immissions de manière absolue ou seulement si une augmentation des niveaux de bruit est observée deux ans de suite

26. L'autorité de céans ayant considéré le projet comme la modification d'une installation existante, il convient encore de déterminer si cette modification est de peu d'importance, comme le soutiennent l'AIG ou l'OFAC, ou si elle revêt un caractère notable, au sens de l'article 8 al. 2 OPB, comme le prétendent les recourants, l'OFEFP et le DETEC, lequel s'est rangé sur ce point à l'argument de l'OFEFP dans le cadre de la procédure d'élimination des divergences. Enfin et surtout, les

recourants reprochent à la décision de l'OFAC de n'avoir pas imposé à l'AIG de prendre des mesures d'insonorisation partout où l'on constate un dépassement des valeurs limites d'immissions.

- 26.1. En vertu de l'article 8 al. 3 OPB, les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation sont considérées comme des modifications notables d'une installation fixe lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation accrue des voies de communication existantes entraîneront la perception d'immissions de bruit plus élevées. Il est vrai que la jurisprudence a admis que même des aménagements qui entraînaient une diminution de la charge sonore pouvaient être considérés comme des modifications notables au sens de l'article 8 al. 2 OPB, cela à diverses conditions qui ne sont pas remplies en l'espèce, notamment s'il est objectivement possible de considérer que l'assainissement de l'installation, s'il est exigé dans le cadre de la réalisation de l'aménagement, sera source d'économie pour le détenteur de l'installation (ATF 119 Ib 463, consid. 7a ; dans le même ordre d'idée : *Robert Wolf*, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, N 48 ad. art. 25 LPE ; décision du DETEC, publiée au JAAC 59/1995, n° 13, consid. 10). Un aménagement du patrimoine bâti de grande importance doit être considéré comme la modification notable d'une installation existante même s'il n'entraîne pas un surcroît d'immissions de bruit perceptibles (*Schrade / Wiestner*, op. cit., N 22 ad art. 18). Ont été considérées comme des modifications d'installations notables au sens de l'article 8 al. 2 OPB : la transformation d'un champ d'aviation en un aéroport régional couplée à une augmentation sensible des mouvements (ATF 125 II 643, consid. 17 a et 17 b), l'aménagement d'un aéroport entraînant une augmentation de capacité de 13 à 14 % (ATF 124 II 293, consid. 16), la mise à double voie de la ligne CFF Rotkreuz - Gisikon entraînant une augmentation des trafics de 40 % (décision DETEC, publiée au JAAC 59/1995 N° 13, consid. 2), la mise à double voie de la ligne CFF Onnens – Vaumarcus avec rectification du tracé (décision non publiée du DETEC du 28 mai 1996) et la nouvelle ligne CFF Vauderens – Prez-vers-Siviriez avec rectification de tracé (décision non publiée du DETEC du 6 mars 1998). Selon les CFF, la construction d'une troisième voie ne devrait pas être considérée comme une modification notable (voir *Schrade / Wiestner*, op. cit., N 22 ad. art. 18 LPE). Cet avis a été corroboré par l'autorité de céans dans sa décision relative à la 3^e voie CFF Coppet – Genève (décision de la CRINEN en date du 16 avril 2004, dossier A 2000-46).

- 26.2. En l'espèce, il ressort du RIE que l'exposition au bruit devrait diminuer légèrement à l'horizon 2010 - de l'ordre de 1 dB(A) - et augmenter ensuite légèrement à l'horizon 2020 - au maximum de 1 dB(A) et revenir au niveau de l'an 2000 (avenant du 11 mai 2001 au RIE, 8.40 et cartes n° 7-11, plus particulièrement les cartes n° 7 [jour] et n° 8 - 11 [nuit, périodes de 22 à 23 h et de 23 à 24 h]), malgré une augmentation prévisible des mouvements de l'ordre de 40% à l'horizon 2020. Certes, la précision des calculs dépend d'un grand nombre de facteurs, tels que la modélisation correcte des routes de vol, la fixation de la puissance des réacteurs et du modèle de calcul lui-même. De plus, les incertitudes sur la composition de la flotte, le nombre de mouvements, le choix des routes d'approche ou de décollage sont susceptibles d'induire des écarts de plus ou moins plusieurs décibels, selon le RIE. Selon l'OFEFP, ces incertitudes, et l'augmentation des nuisances que l'on ne peut totalement exclure, ne sauraient bénéficier à l'exploitant au détriment des riverains. Pour l'office spécialisé, il y a donc lieu de considérer le renouvellement de la concession d'exploitation comme la modification notable de l'installation (avis de l'OFEFP en date du 28 mars 2001, pièce n° 90 du dossier de l'OFAC). L'OFAC s'est rallié à cet avis. Il a toutefois octroyé des allègements à l'exploitant et conditionné la mise en œuvre des mesures justifiées par la qualification d'installation notablement modifiée à l'augmentation effective de la charge de bruit calculée annuellement, proposition à laquelle s'est rallié l'OFEFP.
- 26.3. Les recourants ont critiqué ce régime et ont exigé l'application des mesures de protection contre le bruit dès que les VLI étaient dépassées, sans référence à l'effectivité de l'augmentation des niveaux de bruit. Ils ont critiqué en substance l'octroi d'allègements à l'AIG et le régime proposé par le DETEC au terme de la procédure d'élimination des divergences, conditionnant le déclenchement du droit aux mesures d'insonorisation à l'augmentation effective du bruit observé deux ans de suite.
- 26.4. Le principe de l'article 8 al. 2 OPB - respect des valeurs limites d'immissions - n'exclut pas que des allègements puissent être accordés dans certaines circonstances. Cela résulte en particulier de l'article 10 al. 1^{er} OPB qui, comme l'article 8 al. 2 OPB, fait partie du chapitre 3 de l'OPB intitulé « installations fixes nouvelles et modifiées ». En vertu de l'article 10 al. 1^{er} OPB, « lorsque pour les installations fixes nouvelles ou notablement modifiées, publiques ou concessionnaires, il n'est pas possible de respecter les exigences des articles 7 al. 2, 8 al. 2 ou 9 OPB, l'autorité d'exécution oblige les propriétaires des bâtiments

existants exposés au bruit à insonoriser, au sens de l'annexe 1, les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit.

- 26.5. L'aéroport litigieux est une installation fixe au bénéfice d'une concession. La demande d'approbation du règlement d'exploitation réexaminé à l'occasion du renouvellement de la concession d'exploitation de l'aéroport doit être considérée, selon l'OFAC, comme la modification notable d'une installation existante. L'article 10 al. 1^{er} OPB peut lui être appliqué. Des allègements peuvent lui être accordés, puisque l'impossibilité de respecter les exigences de l'article 8 al. 2 OPB ne constitue en tous cas pas un obstacle à l'autorisation de transformer l'installation. Un allègement ne peut être accordé que si la pondération des intérêts le justifie. En d'autres termes, il faut vérifier si le respect des valeurs limites fixées constitue pour le propriétaire de l'installation une charge disproportionnée (cf. art. 17 al. 1 LPE, 7 al. 2 OPB et 14 al. 1 OPB). La mesure de l'allègement dépend donc des coûts supplémentaires ou des difficultés d'exploitation qu'une limitation plus rigoureuse des émissions comporterait. En l'espèce, s'agissant d'un aéroport, la législation fédérale ne restreint pas la latitude dont bénéficie l'autorité dans l'octroi des allègements : les valeurs d'alarme ne constituent pas une limite insurmontable (ATF 125 II 643, publié au JT 2000 I 664, consid. 17, p. 690). Le corollaire d'un tel allègement peut être l'occasion de réaliser une isolation acoustique des bâtiments existants et exposés au bruit. L'article 25 al. 3 LPE prévoit cette obligation lors de la construction de nouvelles routes, d'aéroports ou d'installations ferroviaires ou d'autres installations fixes publiques ou concédées, au cas où des mesures prises à la source ne permettraient pas de respecter les valeurs limites d'immissions (ATF 121 II 378, consid. 10c p. 400, JT 1996 I 393). Lorsqu'il s'agit d'assainir cette catégorie d'installations, l'article 20 al. 1^{er} LPE ordonne l'isolation acoustique des bâtiments existants dès l'instant où les valeurs d'alarme ne peuvent pas être respectées (ATF 123 II 560 consid. 3d p. 568, JdT 1998 I 422 ; ATF 122 II 33 consid. 3c p.38, JT 1997 I 487). Dans l'hypothèse où il y a modification notable d'une installation existante – y entrent en considération autant les exigences pour les nouvelles installations que celles pour l'assainissement des anciennes – le Conseil fédéral a choisi d'imposer l'isolation acoustique là où il n'est pas possible de respecter les exigences de l'article 8 al. 2 OPB, à savoir là où les valeurs limites d'immissions sont dépassées (art. 10 al. 1^{er} OPB).
- 26.6. En l'espèce, l'examen des différentes mesures de lutte contre le bruit a montré que, nonobstant les mesures prises, l'exploitation de l'aéroport ne permet pas de respecter les VLI de jour comme de nuit. L'examen des courbes de bruit à l'état 2000 et l'évolution prévisible à l'horizon 2010 et 2020 montrent que, malgré les mesures qui

ont été prises, il faudra compter avec un dépassement des VLI. L'AIG devra évaluer les mesures à prendre pour respecter les VLI de nuit et déposer un rapport à cet effet (voir considérant 20.3). De toute évidence, et les recourants le soulignent du reste, il y a un dépassement des VLI de jour déjà et les seules mesures de réduction du bruit à la source ne permettront pas d'abaisser le niveau des immissions en deçà des VLI sur l'ensemble des périmètres concernés. Dans ces conditions, c'est à juste titre que l'autorité de première instance a considéré qu'il fallait fixer un seuil à partir duquel des mesures d'insonorisation doivent être prises.

- 26.7. A la différence toutefois de la décision précitée relative à la concession – cadre pour l'extension de l'aéroport de Zurich, qui prévoyait la réalisation d'une nouvelle aérogare augmentant la capacité de l'aéroport de 13-14% et de celle relative à l'aérodrome de Lugano, laquelle portait aussi sur un projet d'aménagement et d'extension des infrastructures aéroportuaires, la demande de réexamen du règlement d'exploitation déposée à l'occasion du renouvellement de la concession sur Genève ne porte sur aucun aménagement ni extension des équipements de la plate-forme aéroportuaire. D'autre part, à la différence des deux affaires précitées, les pronostics de bruit ne prévoient aucune augmentation du niveau d'exposition au bruit, malgré l'augmentation attendue du nombre de mouvements. De surcroît, l'évolution à venir du bruit aérien autour d'une plate-forme aéroportuaire est, par nature, plus aléatoire que celle de la charge sonore émise par les infrastructures de transport terrestre. Elle dépend fortement de la conjoncture et d'événements aux effets difficilement prévisibles, tels que les attentats du 11 septembre 2001, la guerre en Irak, la faillite de Swissair ou l'installation et le développement de la compagnie britannique à bas prix easyJet. En s'écartant de l'obligation intimée au concessionnaire d'insonoriser les habitations dès que les pronostics de bruit font état d'un dépassement des VLI, sans tenir compte de l'évolution réelle de la charge sonore, le dispositif retenu par le DETEC prend en compte de manière adéquate l'absence in casu de toute construction, extension ou modification de l'exploitation, qui, selon la lettre de l'article 8 al. 2 et 3 OPB, fonde la qualification de l'installation notablement modifiée. L'exigence de réexaminer le règlement d'exploitation lorsque les concessions d'exploitation seront renouvelées n'impose d'aucune manière à l'OFAC de considérer l'examen du règlement d'exploitation comme celui d'une nouvelle installation ou même comme celui d'une modification notable de l'installation (*art. 74a* al. 2 OSIA). Aller au-delà, comme l'exigent les recourants, ne saurait se fonder sur une base légale suffisante. Leur raisonnement pêche aussi par le fait qu'il imposerait au concessionnaire de prendre des mesures d'insonorisation plus sévères

que celles fixées à l'article 15 al. 1 OPB. Dès lors, le dispositif retenu par le DETEC, dans le cadre de l'élimination des divergences, consistant à mettre en œuvre les mesures justifiées par la qualification d'installation notablement modifiée si, effectivement, deux ans de suite, l'EMPA constate une augmentation du bruit perceptible par rapport à la situation prévalant en l'an 2000, apparaît-il comme l'expression de la marge d'appréciation de l'autorité dans l'application de la LPE. Il permet de tenir compte des incertitudes liées à l'évolution effective de la charge sonore sur la plate-forme lémanique et d'arrêter d'ores et déjà le cadre des mesures d'insonorisation que l'AIG devra engager si, contrairement aux pronostics, l'évolution de la charge sonore évoluait à la hausse. Il offre aux riverains la garantie que les nuisances sonores n'augmenteront pas sans que le concessionnaire ne soit alors tenu d'insonoriser les locaux sensibles au bruit à compter d'un dépassement des valeurs limites d'immissions. Il recèle un côté incitatif pour l'AIG en ce qu'il favorise les mesures de réduction du bruit à la source en l'incitant à contenir l'évolution de la charge sonore, ce qui lui permettra, en cas de succès, de devoir moins recourir aux mesures « palliatives » de protection contre le bruit, comme la pose de fenêtres antibruit. Pour toutes ces raisons, les moyens tirés de la violation des articles 7 et 8 OPB devront être rejetés.

- 26.8. Par besoin de clarté, il nous paraît évident que la charge imposée par l'OFAC doit être comprise de la même manière que les recourants. Ainsi, le concessionnaire sera-t-il tenu d'insonoriser les locaux à usage sensible au bruit si, deux ans de suite, l'augmentation de bruit atteint 1 dB (A) par rapport à l'état 2000, ce qui veut dire que l'augmentation de 1dB (A) s'apprécie, deux ans de suite, par rapport à l'état de 2000, et non pas par rapport à l'état de l'année précédente. Toutes les parties étant d'accord de comprendre cette exigence de la sorte, il n'est pas nécessaire de reprendre ce considérant dans le dispositif.

Sur le défaut de cadastre de bruit établi avant la décision d'approbation du règlement

27. Les recourants ont à plusieurs reprises critiqué la fiabilité des données du RIE - ce point a été abondamment évoqué dans les considérants précédents – et fustigé le défaut formel du cadastre de bruit. Il convient ici de brièvement rappeler que la situation n'est pas claire sur le plan juridique depuis que le TF a indiqué que l'institution du cadastre de bruit ne pouvait pas déployer d'effets contraignants à

l'égard des propriétaires fonciers, faute de base légale suffisante (ATF 126 II 522 consid. 49).

- 27.1. Le cadastre de bruit est un instrument institué par l'OPB. L'article 37 al. 1 OPB (dans sa version actuelle au 1^{er} octobre 2004, RO 2004 4167) impose à l'autorité d'exécution, en matière de routes, d'installations ferroviaires et d'aérodromes, de consigner dans un cadastre de bruit les immissions de bruit déterminées selon l'article 36 OPB. A teneur de l'alinéa 2 de cette disposition, les cadastres de bruit indiquent l'exposition au bruit déterminée, les modèles de calcul utilisés, les données d'entrées pour le calcul du bruit, l'affectation des territoires exposés au bruit selon le plan d'affectation, les degrés de sensibilité attribués, les installations et leurs propriétaires et le nombre de personnes concernées par des immissions de bruit supérieures aux valeurs limites d'exposition en vigueur (nouveau). Dans sa version antérieure, l'article 37 al. 3 OPB prescrivait que les immissions de bruit arrêtées dans le cadastre de bruit étaient déterminantes pour la délimitation et l'équipement de zones à bâtir, pour l'octroi des permis de construire et pour les mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants. Dans sa jurisprudence relative à l'octroi de la concession de constructions liées à la cinquième étape de l'extension de l'aéroport de Zurich (ATF 126 II 522, cons. 49 ; JT 2001 I 668 ss), le Tribunal fédéral avait critiqué cette disposition et constaté qu'elle ne contenait aucune indication s'agissant de la portée juridique du cadastre de bruit ou de sa nature d'acte éventuellement attaquant. Ni la loi ni l'ordonnance alors en vigueur ne prévoyaient une procédure d'adoption de ces cadastres avec enquête publique et procédure de recours qui auraient permis de fixer les droits des propriétaires en matière d'aide à l'insonorisation. Dès lors, et même dans sa version antérieure, le cadastre de bruit pouvait tout au plus être considéré comme un instrument dont les autorités de planification devaient tenir compte, mais qui ne comportait aucun effet juridique déterminant pour des propriétaires de biens fonciers. Selon le Tribunal fédéral, la transition du système des zones de bruit du droit aérien, qui présentait de grandes similitudes avec la procédure du PEB du droit français, à celui du cadastre de bruit de l'OPB, ne sera achevée que lorsque les dispositions de la loi formelle, en particulier les articles 42 ss LA, rempliront les exigences de nature procédurale requises par l'aide à l'insonorisation des bâtiments (ATF 126 II 522, consid. 49).
- 27.2. Les modifications récentes de l'OPB n'ont pas permis de lever tous les doutes sur la portée et la nature juridique du cadastre de bruit. Quoi qu'il en soit, ces incertitudes sur la portée du cadastre de bruit ne sont pas de nature à entraîner le refus de l'approbation du règlement d'exploitation. L'article 25 al. 1 let. d OSIA impose, comme

condition préalable à l'approbation du règlement d'exploitation, que le cadastre de bruit *puisse être approuvé* et non pas qu'il l'ait été. Il faut et il suffit donc que les données nécessaires à l'établissement de ce document, en particulier la détermination de l'exposition au bruit et les modèles de calcul utilisés, soient disponibles lors de l'approbation du règlement d'exploitation. En l'espèce, le RIE comprend la détermination de l'exposition au bruit de tout le périmètre concerné par le bruit de l'aéroport, à l'état 2000, 2010 et 2020. Il comprend aussi des explications sur le modèle de calcul utilisé, sur les données d'entrée pour le calcul du bruit. De surcroît, les cartes indiquent aussi le degré de sensibilité attribué aux différentes zones concernées. Seules font défaut les indications sur le propriétaire et sur le nombre de personnes touchées par des immissions de bruit supérieures aux valeurs limites d'exposition en vigueur. Ces exigences ne sont toutefois entrées en vigueur que le 1^{er} octobre 2004 (RO 2004 4167), et l'on ne saurait donc retenir ce défaut comme une violation de la loi. D'une part, il n'appartient pas à l'exploitant d'établir ce document, mais à l'administration de l'aviation civile, et, d'autre part, l'on ne saurait le priver de son droit à ce que sa requête soit traitée dans un délai convenable en vertu du droit en vigueur lors du dépôt de sa requête, indépendamment des modifications légales ultérieures, dont le recourant ne saurait être tenu pour responsable (voir ATF 126 II 522, consid. 10b). Un report de l'approbation du règlement d'exploitation pour ce seul motif serait totalement disproportionné. Dès lors, l'OFAC était fondé à approuver le nouveau règlement d'exploitation même en l'absence du cadastre de bruit et à renvoyer l'établissement de ce dernier à une date ultérieure et sa décision n'encourt pas, pour ce motif, l'annulation.

Sur la violation du principe d'égalité au regard des dispositions prises sur l'aéroport de Zurich

28. Les recourants invoquent, à plusieurs reprises, l'égalité de traitement avec les riverains de l'aéroport zurichois, en particulier en terme de réglementation des vols de nuit, de trafic le samedi et le dimanche de même qu'en terme de limitation globale des mouvements.

Le principe d'égalité commande de traiter de manière égale deux situations égales, et d'appliquer des traitements différents à des situations différentes (*Blaise Knapp*, Précis de droit administratif, Bâle et Francfort-sur-le-Main 1991, N°485, p. 103 ; *Andreas Auer/ Giorgio Malinverni/ Michel Hottelier*, Droit constitutionnel suisse, Vol. II, Berne 2000, N° 1014). De manière générale, l'on ne peut comparer l'exploitation de

deux plates-formes aéroportuaires, forcément dépendante de facteurs propres à chacune d'elles, que l'on songe au rôle et aux missions dévolues à l'aéroport, à la topographie, aux conditions météorologiques, à l'aménagement des pistes en équipement de radioguidage et de sécurité et à la politique menée par chaque exploitant. Qu'en est-il des restrictions ou des garde-fous tels que les modalités d'exploitation la nuit, le samedi ou le dimanche, invoquées par les recourants ? Force est de constater que la situation à Zurich n'est guère transposable à Genève. La plate-forme de Zurich, laquelle est dotée de trois pistes principales, connaît une période de turbulences suite à la dénonciation par l'Allemagne de la Convention bilatérale réglant l'usage de l'espace aérien allemand aux abords de l'aéroport et à la nécessité de modifier le plan d'utilisation des pistes pour « rapatrier » sur Suisse une partie des mouvements d'approche qui autrefois survolaient le territoire allemand. La situation à Genève, avec une seule piste principale et les contingences liées à une seule piste, est donc radicalement différente. De plus, à Genève, la Convention franco-suisse de 1956 règle diverses questions en relation avec les contingences liées à l'exploitation d'un aéroport à proximité de la frontière, contrairement à la situation prévalant sur territoire allemand aux abords de l'aéroport de Zurich. D'autre part, à Zurich, l'on assiste plus à une redistribution des mouvements de la zone d'approche par le Nord à celles situées au Sud et à l'Est de l'aéroport, à certains moments de la journée – en début de matinée et en soirée – et de la semaine – les week-ends - qu'à une limitation globale des nuisances. Contrairement à ce que semblent admettre les recourants, aucune limitation globale ou partielle du nombre des mouvements autorisés, qu'il s'agisse du nombre de mouvements globaux, de mouvements de nuit ou de ceux recensés à certaines heures de la journée ou le week-end, n'a jamais été décrétée à Zurich. De surcroît, contrairement à ce que prévoyait le traité bilatéral jamais entré en vigueur, l'Allemagne n'a, à ce jour, pas décrété de plafond des mouvements opérant sur son territoire. Pour toutes ces raisons, les demandes tendant à l'application à Genève de restrictions ou de limitations fondées sur le régime de l'aéroport de Zurich doivent être rejetées.

Sur la violation du plan sectoriel de l'infrastructure de l'aviation civile (PSIA) et en particulier sur le défaut de la fiche de l'aéroport de Genève (violation de la loi)

29. Certains recourants reprochent à l'OFAC d'avoir rendu sa décision en l'absence du PSIA, d'autres reprochent à sa décision de contrevenir au PSIA, et surtout à ce

dernier instrument d'être un outil inadéquat pour prendre en compte les préoccupations et les intérêts des populations riveraines.

- 29.1. La Confédération établit des plans sectoriels pour celles de ses activités qui ont des effets importants sur le territoire et l'environnement, aux termes des articles 13 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) et 14 ss de l'ordonnance d'application de la loi précitée, soit l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1). Ces plans doivent contenir des indications concrètes sur les conditions spatiales et l'échelonnement dans le temps des diverses réalisations envisagées (art. 14 al. 3 OAT). Ils doivent contenir en particulier des indications sur le besoin de chaque projet particulier, ses incidences spatiales, l'examen d'autres lieux d'implantation alternatifs, ses conséquences sur l'aménagement du territoire et l'environnement et sa compatibilité avec la législation pertinente (art. 14 ss OAT ; *Lukas Bühlmann*, in : *Kommentar RPG*, Zurich 1999, art. 13, note marginale 28). La loi n'impose pas de règle de forme aux plans sectoriels. Selon l'auteur précité, il serait souhaitable que la Confédération définisse d'une part les principes de base et les idées directrices de la planification de ses activités à incidence spatiale, et d'autre part définisse pour chacune des installations ou projets particuliers les modalités concrètes de ses incidences spatiales et sur l'environnement (voir *Bühlmann*, op. cit., note marginale 41 ss).
- 29.2. Le PSIA fixe de manière contraignante pour les autorités les exigences et les objectifs relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile en Suisse, selon l'article 3a al. 1 OSIA. En particulier, le même article dispose en son alinéa 2 que le PSIA doit définir pour chacune des installations aéronautiques servant à l'aviation civile, le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement et les conditions opérationnelles générales. Il devra également décrire les effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement.
- 29.3. Le Conseil fédéral a déjà approuvé, en date du 18 octobre 2000, les parties I – III B et une première partie des fiches consacrées aux diverses installations aéronautiques. La partie I est consacrée aux généralités. La partie II est consacrée à un descriptif de l'infrastructure aéronautique en Suisse et des principales plates-formes européennes, aux pronostics de trafic sur les aéroports nationaux et régionaux et aux évolutions à venir des autres installations. La partie III A décrit les principes de gestion du PSIA, la partie III B traite pour sa part des objectifs et des exigences de caractère conceptuel assignés à la politique aéronautique de la Suisse, son positionnement au sein de la politique des transports et sa subdivision en différents réseaux, que l'on songe à celui des aéroports nationaux, régionaux, celui des aérodromes militaires utilisés à des fins

civiles, ou encore celui des champs d'aviation et des héliports. Dans cette partie générale, le gouvernement considère les aéroports nationaux comme formant un seul système aéroportuaire et, dans l'intérêt du pays, il les incite à rechercher une répartition judicieuse de leurs missions et une complémentarité entre elles, tenant compte non seulement des intérêts économiques, mais également des exigences de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Les objectifs concernant les exigences relatives aux installations sont encore en voie d'élaboration (voir annexe n° 13 au mémoire en duplicata de l'AIG du 11 octobre 2002). La fiche relative à chacun des aéroports nationaux n'a pas encore été élaborée de même que la procédure menant à son approbation par le Conseil fédéral n'a pas été menée à son terme. C'est ainsi que la fiche relative à l'aéroport de Genève est toujours en voie d'élaboration. L'élaboration de cette fiche se fonde sur le protocole de coordination, lequel montre le résultat de la coordination spatiale entre l'utilisation potentielle de l'aérodrome et les utilisations avoisinantes. Il apparaît que le protocole de coordination pour l'aéroport de Genève doit encore intégrer les résultats du cadastre de bruit selon l'OPB (avis de l'ODT en date du 30 octobre 2000, pièce n° 67 du dossier de l'OFAC). L'OFAC a décidé que le cadastre de bruit devait être élaboré dans l'année suivant la révision de l'annexe 5 de l'OPB. Toutefois, ainsi qu'il a été précisé ci-devant, les bases pour déterminer le cadastre de bruit, qui fait encore défaut pour l'approbation de la fiche relative à l'aéroport de Genève selon la partie III C du PSIA, sont connues et établies. Il est aussi important de relever que le PSIA ne « décide » pas de la réalisation ou non d'un projet. Les aspects relatifs à la conformité au droit, l'examen approfondi des impacts sur le territoire et l'environnement ainsi que la planification de détail des projets ne sont pas traités dans le PSIA, mais lors des procédures ultérieures (PSIA, partie I – III). Dès lors, le seul défaut de la fiche relative à la partie III C du PSIA ne saurait faire obstacle à l'approbation du règlement d'exploitation, ce que les recourants, à juste titre, ne prétendent du reste pas. Par ailleurs, l'inachèvement de la procédure d'élaboration du PSIA n'est pas un frein à l'adaptation nécessaire des procédures d'exploitation aérienne aux exigences de la sécurité aérienne (voir l'arrêt du Tribunal fédéral du 31 mars 2004 n° 1A.244./2003, consid. 3.2.3 relatif aux approches par le Sud sur l'aéroport de Zurich). Il n'y a aucune raison qu'il en aille autrement en matière de protection de l'environnement au sens large.

- 29.4. Il est également intéressant de préciser que les plans sectoriels n'ont de force obligatoire que pour les autorités et les organisations et personnes qui assument des tâches publiques (art. 22 OAT). Dès lors, ils ne lient pas les particuliers. Par voie de

conséquence, la voie offerte aux particuliers pour contester les dispositions relatives aux conditions - cadres de l'exploitation passe par la procédure d'approbation du règlement d'exploitation, lequel précise les modalités d'application de ces conditions fixées dans le PSIA (arrêt du Tribunal fédéral du 8 juillet 2003 dans l'affaire aéroport de Zurich, 1A.64-69/2003, consid. 6.1.2).

- 29.5. Le règlement d'exploitation pouvait donc en l'espèce se borner à ne prendre en considération que les parties du PSIA déjà approuvées par le gouvernement. Il n'y a aucun indice qui montrerait que l'OFAC ait outrepassé son pouvoir d'appréciation dans la mise en application des parties du PSIA déjà approuvées. Les recourants, à juste titre, ne le prétendent pas.
- 29.6. En tant que les recourants s'en prennent au contenu même du PSIA, et à ses prétendues insuffisances, et non à une mise en application déficiente des bases de planification dans le règlement d'exploitation, leur moyen excède l'objet du litige et, de ce fait, doit être déclaré irrecevable.

Sur la violation des normes en matière de protection de l'air

30. Certains recourants ont prétendu que les normes en matière d'émissions de NO₂ étaient dépassées, fondant leurs allégués sur l'avis du service genevois d'écotoxicologie. Ils ont invoqué en substance l'illégalité de la décision au motif que les valeurs limites d'immissions étaient dépassées.
- 30.1. Les seuls polluants dont la teneur est problématique sont les NO_x et l'ozone (RIE, p. 9.37). S'agissant des NO_x, dont la valeur limite d'immission annuelle est de 30 µg/m³ (selon l'annexe 7 de l'ordonnance du 12 décembre 1985 sur la protection de l'air ; OPair, RS 814.318.142.1), il appert que les valeurs mesurées dans le périmètre de l'aéroport en 2000 – 29 µg/m³ – sont proches du niveau des VLI, que ces valeurs sont appelées à baisser d'ici à 2010 et à remonter ensuite (avenant au RIE du 11 mai 2001, p. 9.42). Les sources d'émissions de ces gaz, bien que les appareils de mesure aient été positionnés au seuil d'envol des avions, ne se limitent toutefois pas au trafic aérien – l'OFEFP évalue cette part à quelque 15 µg/m³ (avis de l'OFEFP du 25 janvier 2001, pièce n°68 du dossier de l'OFAC) -, mais incluent également, et dans une proportion importante, le trafic routier. Les mêmes remarques valent pour le dépassement des normes en matière d'exposition à l'ozone, dépassements que l'on rencontre selon les conditions atmosphériques dans nombre d'agglomérations en été,

et pas seulement dans celles abritant un aéroport. L'OPEFP a recommandé pour la part de la pollution imputable au trafic aérien, vu que les émissions varient fortement en fonction de la flotte d'avions utilisés et de l'évolution du trafic et de sa composition, d'installer un réseau de capteurs passifs permettant de surveiller l'évolution de la charge en NO₂. La décision de l'OFAC a repris cette charge. Pour le reste, les mesures décrites dans le RIE aux fins de limiter les charges en polluants atmosphériques ont été prises (mesures A2 et A3 – portant sur l'instauration d'une surtaxe bruit et sur la pose d'installations fixes d'alimentation en courant électrique et en air préconditionné). Il est significatif de constater que l'Etat de Genève, dans son nouveau plan de mesures contre la pollution de l'air 2003-2010, n'a repris, dans le volet consacré à la pollution générée par le trafic aérien, aucune des mesures inscrites dans le plan de mesures du 27 mars 1991. L'inscription de ces mesures est devenue sans objet, l'objectif ayant été réalisé ou la mesure n'ayant plus sa raison d'être, souligne le Conseil d'Etat genevois ([http://etat.geneve.ch/diae/SilverpeasWebFileServer/Plan de mesures complet.pdf?SpaceId=WA48&ComponentId=kmelia207&SourceFile=1101912675928.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/&logicalName=Plan%20de%20mesures%20complet.pdf](http://etat.geneve.ch/diae/SilverpeasWebFileServer/Plan%20de%20mesures%20complet.pdf?SpaceId=WA48&ComponentId=kmelia207&SourceFile=1101912675928.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/&logicalName=Plan%20de%20mesures%20complet.pdf)). Le règlement d'exploitation s'inscrit donc dans la stratégie d'assainissement de l'air esquissée par l'Etat de Genève. Pour toutes ces raisons, la CRINEN arrive à la conclusion que la décision, sur ce point, est conforme à la loi à tous égards. Il n'y a pas lieu d'examiner d'autres mesures de limitation préventive des émissions. Le moyen doit donc être rejeté.

- 30.2. Quant aux nuisances émanant du trafic routier induit par l'aéroport, on constatera que la décision de l'OFAC a entériné la stratégie de l'AIG consistant à privilégier la stratégie dite C mettant l'accent sur les transports publics et semi-publics et sur le transfert de la route au rail (RIE p. 11.39). La mise en place d'une « Commission transport », comme souhaitée par le service cantonal, va dans ce sens. De toute manière, la question de l'assainissement simultané de l'installation sujette à un dépassement des valeurs limites d'immissions ne se pose pas ici, ce que les recourants, à juste titre, ne prétendent pas, car la décision attaquée ne porte ni sur une transformation ni sur un agrandissement de l'installation (art. 18 al. 1 LPE). En conséquence, c'est de manière justifiée que l'OFAC n'a pas examiné quelle était la part du trafic induit par l'exploitation de l'aérodrome par rapport à l'ensemble du trafic routier sur les grands axes accusant un dépassement des valeurs limites d'immissions. Les recourants n'ont du reste pas requis d'autres mesures. La décision

est donc conforme au droit fédéral également sur ce point et n'encourt pas l'annulation pour ce motif.

- 30.3. La recourante 4 a demandé à la Commission d'ordonner des mesures permettant d'aboutir à une réduction des nuisances occasionnées par les aéronefs, s'inspirant du principe du pollueur payeur. De telles requêtes – en tant qu'elles concernent les émissions des aéronefs – ne peuvent être prises dans le cadre d'une décision d'approbation d'un règlement d'exploitation d'un aéroport particulier. En effet, la définition de normes d'émissions des avions relève en effet de l'activité législative ou gouvernementale, en aucune manière du contrôle de l'activité administrative. Formulées dans le cadre de ce projet, elles sont irrecevables. Si la recourante entendait contester l'insuffisance du plan de mesures contre la pollution de l'air, la CRINEN se réfèrera aux considérants précédents.

Sur les requêtes en relation avec l'expropriation des droits de voisinage

31. Certains recourants ont soulevé diverses requêtes en relation avec l'indemnisation de leurs biens-fonds, en particulier avec le délai d'acquisition des fonds au regard du droit de l'expropriation. En vertu de l'article 64 al. 1 de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx, RS 711), la compétence de statuer sur la nature et le montant de l'indemnité d'expropriation incombe à la Commission d'estimation. Les requêtes formulées dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation, portant en fait sur l'expropriation des droits de voisinage, doivent être déclarées irrecevables. Par ailleurs, en réponse à un grief émanant du recourant 5, il est utile de préciser que la décision de l'OFAC ne porte ni sur la fixation des valeurs limites d'immissions – qui relèvent de la compétence du gouvernement – ni sur les conditions de l'expropriation des droits de voisinage. La décision de l'OFAC ne peut donc avoir pour effet de rendre caduque la jurisprudence de l'arrêt Jeanneret (ATF 121 II 317).

Sur la requête de modification du Système de management environnemental (SME) (violation de la loi)

32. Les recourants ont contesté également l'importance accordée au système de management environnemental (ci-après : SME), que l'AIG a explicité dans le RIE

(chapitre 4 du RIE du 5 mai 2000), et en particulier le défaut de participation des populations riveraines. Comme l'indique le RIE au chapitre 4.2, le SME est réalisé sur une base volontaire, fondée sur des directives internationales de certification (ISO 14000 et EMAS). Toutefois, celles-ci n'ont pas force de loi.

Cet instrument requiert un travail continu et permanent. Il décrit plutôt un état d'esprit aux fins d'atteindre des objectifs dans la réalité des faits. Il ressort du RIE que l'Institut de génie de l'environnement (ci-après : IGE) de l'Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne (ci-après : EPFL) a été mandaté par l'AIG pour réaliser la conception d'un SME. L'instrument va sans conteste dans le sens des revendications des recourants. Ainsi, dans le cadre de ce SME, l'AIG s'engage-t-il à respecter les normes en matière de protection de l'environnement, à évaluer, contrôler et inciter à réduire le bruit sur le site et aux abords de celui-ci et à informer la collectivité des résultats du SME mis en place dans la limite des prescriptions légales et contractuelles. L'AIG s'engage aussi à développer le dialogue et à renforcer la concertation avec les riverains et les représentants des communes voisines et les associations de protection de l'environnement. Les recourants font le reproche à l'AIG de ne pas les avoir consultés ou associés à la préparation du dossier litigieux. En tant que tel toutefois, et de par son caractère non obligatoire, la validité du SME et de ses dispositifs ne peut être contestée dans le cadre d'une décision d'approbation du règlement d'exploitation. Par ailleurs, aucune disposition légale n'oblige l'exploitant d'un aéroport de mener une concertation préalable avec les populations riveraines avant la procédure d'enquête publique, à l'exception de la procédure de planification, laquelle prévoit la participation de la population à l'établissement des plans (voir art. 4 al. 2 LAT et les considérants relatifs au PSIA).

La Suisse ne connaît pas la procédure de débat public préalable à la déclaration d'utilité publique du droit français (voir décret n°2002-175 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale de débat public, JORF du 23 octobre 2002), laquelle ne s'applique d'ailleurs en matière d'infrastructures de transport aérien qu'à la création ou l'extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes (art. 1^{er} du décret susvisé), pas à une procédure comme celle dont est litige. Par ailleurs, même dans les projets soumis à une procédure de débat public, il appartient au maître de l'ouvrage, et non pas à une structure de concertation entre le maître de l'ouvrage et le public, de constituer le dossier en vue du débat (voir art. L - 121-8 du Code de l'environnement inséré par la loi n°2002-276 du 27 février 2002, art. 143 JORF du 28 février 2002). La décision n'encourt pas l'annulation de ce chef. On ne saurait donc reprocher à l'OFAC d'avoir approuvé le règlement d'exploitation

en l'absence d'une concertation préalable du maître de l'ouvrage et des associations recourantes ainsi que des riverains.

Sur le défaut de représentativité de la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien (CCLNT)

33. Les recourants ont fustigé par ailleurs le défaut de représentativité de la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien (ci-après : CCLNT) et ont demandé qu'une commission des plaintes supervisant le respect du règlement soit instaurée.
- 33.1. La CCLNT a été instituée par l'article 22 de la loi cantonale du 10 juin 1993 sur l'Aéroport International de Genève (LAIG, RSG H 3 25). Y siègent un représentant des riverains, deux représentants des associations de protection de l'environnement, un représentant des communes françaises et cinq des communes genevoises concernées, à côté de différents représentants de l'Etat, de la direction de l'AIG, des compagnies aériennes et de l'organisme chargé du contrôle aérien (art. 25 LAIG). Les recourants n'ont pas prétendu, à juste titre, que la composition de la CCLNT ne respectait pas les exigences du droit cantonal, ni que la décision d'approbation du règlement d'exploitation, sur ce point, violait le droit fédéral. Il n'y a aucun élément au dossier qui démontrerait que la composition de la CCLNT ne respecterait pas l'article 25 LAIG. De même, la décision de l'OFAC n'a pas modifié la composition de la CCLNT, laquelle n'est prévue que par le droit cantonal. Aucune disposition de droit fédéral ne rend une telle commission obligatoire ou, mieux, ne fixe des conditions de sa représentativité. La question de la représentativité de la commission et de sa composition sont donc de la seule compétence du législateur genevois. La décision n'encourt donc pas l'annulation pour ce motif.
- 33.2. Quant à la requête tendant à l'instauration d'une commission des plaintes supervisant l'application du règlement et composée de manière paritaire entre représentants de l'exploitant et représentants des populations et communes riveraines dans le cadre du SME, elle doit être rejetée, faute de base légale. Une telle requête peut être discutée dans le cadre du SME, sur une base strictement volontaire. Quoique très différente, elle semble s'inspirer aussi de l'exemple de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ci-après : ACNUSA) - instituée par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999, art. 1^{er} JORF du 13 juillet 1999 – qui est une autorité administrative indépendante dont la mission est d'émettre, à son initiative ou sur saisine du ministre

chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'urbanisme et du logement ou du ministre chargé de l'environnement des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage. Elle est aussi habilitée à saisir l'autorité administrative compétente de tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes (art. L 227-3 du Code de l'aviation civile, inséré par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999, art.1^{er} JORF du 13 juillet 1999). Une telle autorité est inconnue en Suisse. Il n'appartient pas à une juridiction administrative, mais au gouvernement d'évaluer la pertinence d'instaurer une telle autorité en Suisse.

Sur les requêtes en rapport avec le respect des servitudes aéronautiques au niveau de la forêt de Ferney et la protection de cette forêt

34. Certains recourants ont élevé diverses requêtes en relation avec la problématique du respect des servitudes aéronautiques et de la protection de la forêt de Ferney.

La CRINEN se bornera ici à rappeler qu'il incombe à l'AIG de veiller au respect des servitudes aéronautiques. En l'état, contrairement à ce qu'énonçait la décision de l'OFAC, il est apparu que les servitudes aéronautiques n'étaient pas en tous points respectées au niveau de la forêt de Ferney, et cela en rapport avec l'exploitation de la piste A. Toutefois, les autorités françaises ont remédié entre-temps à cet état de fait en déboisant les arbres qui empiétaient sur le périmètre de sécurité des servitudes aéronautiques en relation avec l'exploitation de la piste A (voir communiqué de presse de la réunion de la Commission mixte franco-suisse tenue en date du 9 juin 2005 à Gex). Si 90 % des travaux de coupe et d'élagage ont été réalisés – un arrêt du Tribunal administratif, confirmé en appel, a décrété l'arrêt des travaux et le dossier a été porté devant le Conseil d'Etat par le ministère français de l'aviation civile – la CRINEN peut simplement constater que les impératifs de sécurité liés à l'exploitation de la piste A sont respectés et le seront à l'avenir aussi. Les riverains ne sont pas exposés à des risques non admis par le cadre légal. La mise en conformité de la partie concernée de la forêt de Ferney avec les servitudes aéronautiques a rendu ces requêtes caduques, sans qu'il faille déterminer si elles étaient recevables. Le fait qu'il reste, apparemment, 10 % des arbres concernés par l'empiètement sur le périmètre

de sécurité requis par les servitudes aéronautiques n'y change rien. La volonté et la détermination des autorités françaises de prendre les mesures de mise en conformité des surfaces concernées ne peuvent être mises en doute. L'exigence de respecter les servitudes aéronautiques résulte d'ailleurs, pour le secteur de la forêt de Ferney, de la Convention franco-suisse de 1956. Les requêtes tendant à la préservation de la forêt de Ferney, requêtes qui, paradoxalement, vont à l'encontre d'une exploitation sécurisée, ou celles qui tendent à l'imposition de mesures de restriction de l'exploitation en raison de l'empiètement par la forêt ou certains de ces arbres sur le périmètre de sécurité de l'aéroport doivent être rejetées, pour autant que recevables.

35. En règle générale, les frais de procédure sont mis à la charge de la partie qui succombe (art. 63 al. 2 PA). En l'état, des modifications légales d'importance, touchant la procédure d'approbation des différents équipements relevant de la compétence de la Confédération, sont entrées en vigueur peu de temps avant les décisions attaquées. Ni l'administration de l'aviation civile ni la Commission de recours elles-mêmes n'avaient tiré toutes les leçons des modifications de la loi relatives à l'objet de la concession d'exploitation d'un aérodrome et à celui du règlement d'exploitation. On ne saurait donc faire grief aux recourants, ou à certains d'entre eux, d'avoir méconnu la portée des nouvelles dispositions, et en particulier de celles relatives à l'objet de la concession d'exploitation. Par ailleurs, c'est également la première fois que l'exploitant d'un aéroport national a dû réexaminer intégralement son règlement d'exploitation, également sous l'angle des incidences sur l'environnement, et faire approuver ce règlement par son autorité de tutelle. Cet examen a aussi montré que divers compléments devaient encore être apportés.

Vu ces circonstances particulières, la CRINEN remet entièrement les frais de la cause, en vertu de l'article 63 al. 1 PA en relation avec l'art. 4a let. b de l'Ordonnance du 10 septembre 1969 sur les frais et indemnités en procédure administrative (RS 172.041.0). Les recourants sont donc invités à indiquer à la CRINEN les coordonnées de leur compte bancaire ou de chèques ou à lui envoyer un bulletin de versement pour la restitution de l'avance de frais qu'ils avaient effectuée.

Pour les raisons indiquées précédemment, et pour le motif qu'il n'y a pas, aux yeux de la Commission, de partie qui succombe plus qu'une autre, les dépens seront compensés.

Par ces motifs,**prononce**

1. Les recours formés contre la décision du DETEC du 31 mai 2001 de conférer à l'AIG la concession d'exploiter l'aéroport de Genève pour une durée de 50 ans sont déclarés irrecevables.
2. Les recours formés contre la décision de l'OFAC du 31 mai 2001 d'approuver le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève sont partiellement admis au sens des considérants.
3. L'AIG est tenu d'établir les incidences d'un plafonnement du nombre de mouvements nocturnes aux fins de respecter les valeurs limites d'immission sur l'essentiel des périmètres concernés, en termes de nombre de mouvements touchés, par tranche horaire, et d'évaluer les conséquences socio-économiques de cette mesure, pour lui-même, pour les compagnies aériennes et pour l'agglomération genevoise. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans le délai d'un an suivant l'entrée en force de la présente. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur la requête de plafonner les mouvements réalisés durant les tranches horaires 22 heures – 23 heures, 23 heures – 24 heures, ce sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait important d'examiner et de prendre en compte.
4. L'AIG est tenu d'examiner la faisabilité d'une extension du couvre-feu nocturne aux tranches horaires 22 heures – 23 heures, 23 heures – 24 heures, ainsi qu'à celle de 06 heures – 07 heures, d'établir les incidences opérationnelles, financières et techniques de cette mesure, d'en définir les modalités et de proposer, le cas échéant, les modifications du règlement d'exploitation et des autres documents nécessaires. Il sera également tenu d'examiner la faisabilité et les incidences d'une extension des heures de fermeture de l'aéroport au trafic à la période entre 22 heures et 08 heures les samedis et dimanches. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans le délai d'un an suivant l'entrée en force de la présente. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur cette requête d'extension de la période de fermeture de l'aéroport au trafic, sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait opportun d'examiner et de prendre en compte.
5. L'AIG devra examiner la faisabilité technique, opérationnelle et les incidences financières de la suppression des routes KONIL prévoyant le décollage en piste 23

avec virage à droite en direction du massif du Jura à partir de 22 heures, dans le délai d'un an suivant l'entrée en force de la présente décision, et proposer, le cas échéant, les modifications du règlement d'exploitation et des autres documents rendues nécessaires. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans ce délai. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur cette mesure sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait opportun d'examiner et de prendre en compte.

6. L'AIG est tenu de réexaminer la faisabilité opérationnelle d'une approche dite segmentée par piste 23 empruntant le milieu du lac, entre les deux rives et épargnant la pointe de Nernier dans un délai de quatre ans suivant l'entrée en force de la présente décision et de proposer, le cas échéant, les modifications du règlement d'exploitation et des autres documents rendues nécessaires. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur cette mesure, sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait opportun d'examiner et de prendre en compte.
7. L'AIG est tenu d'établir un plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère, en concertation avec l'Etat français, et de soumettre les modifications correspondantes du règlement d'exploitation à l'OFAC pour approbation. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans le délai de deux ans suivant l'entrée en force de la présente. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur cette mesure sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait opportun d'examiner et de prendre en compte.
8. Les essais moteurs, à l'extérieur et sans amortisseur de bruit, seront interdits à partir de 22 heures et jusqu'à 06 heures, dans un délai de quatre ans suivant l'entrée en force de la présente décision. Le règlement d'exploitation devra être modifié en conséquence.
9. Les recours sont rejetés pour le surplus, pour autant que recevables.
10. La requête de l'intimé en date du 9 novembre 2005 est rejetée.
11. La requête des recourants en date du 15 novembre 2005 est rejetée.
12. Les frais sont laissés à la charge de la Confédération. L'avance de frais perçue des recourants devra leur être restituée. Les recourants sont priés d'indiquer leurs coordonnées bancaires à la CRINEN afin de permettre au service des finances de leur verser leur dû.
13. Les dépens sont compensés.

14. La présente décision est notifiée aux recourants, à l'intimé, à l'OFAC et au DETEC, par son Secrétariat général. Elle est aussi notifiée aux préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie ainsi qu'au Conseil d'Etat genevois, par son département de l'Aménagement, de l'Équipement et du Logement.

Le Vice-président

Lorenz Kneubühler

La secrétaire-juriste

Rosalba Aiello

Notification (par LSI ou lettre recommandée, avec accusé de réception) :

- aux recourants
- à l'intimé
- au Secrétariat général du DETEC, Palais fédéral Nord, 3003 Berne
- à l'Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne
- à M. le Préfet du département de l'Ain, 45, avenue de l'Alsace-Lorraine - F - 01012 Bourg-en-Bresse
- à M. le Préfet du département de la Haute-Savoie, Préfecture, F – 74000 Annecy
- au Département de l'Aménagement, de l'Équipement et du Logement, 5 rue David-Dufour, Case postale - 1211 Genève 8

Sous pli simple :

- à l'Office fédéral de l'environnement, 3003 Berne
- à l'Office fédéral du développement territorial, 3003 Berne
- à Robert Hofmann, Lindenstrasse 13, 8304 Wallisellen
- à Rudolf Bütikofer, Überlandstrasse 129, 8600 Dübendorf
- à Jean-Pierre Jobin, ancien directeur général de l'AIG - 1215 Genève 15

Indication des voies de droit :

La présente décision peut faire l'objet d'un recours de droit administratif au Tribunal fédéral, à 1000 Lausanne 14, dans un délai de 30 jours dès sa notification, conformément aux articles 97ss OJ. Les délais fixés par la loi ou par le juge ne courent pas du 7^{ème} jour avant Pâques au 7^{ème} jour après Pâques inclusivement (art. 32 al. 1 let. a OJ). Le mémoire de recours doit être envoyé en trois exemplaires au moins, indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours de même qu'une procuration en cas de représentation.