

## **Rencontre AFRAG – AIG : des questions, des questions et encore, des questions ! Novembre 2025**

Le 5 novembre dernier, l'AFRAG – Association française des Riverains de l'aéroport de Genève-AIG - a accueilli Gaël Poget, directeur des relations extérieures de l'aéroport. Organisée à Nernier, cette réunion publique, ouverte à tous, a fait salle comble, avec plus de 80 personnes présentes. Entourée de Serge Bel, vice-président de l'AFRAG et de 'Olivier Chappuis, secrétaire général, la présidente, Marie-Pierre Berthier, a passé en revue les enjeux liés à une telle rencontre.

### ***Un enjeu : les trajectoires***

Rappelant que l'association est un interlocuteur essentiel pour l'aéroport international ,de Genève – l'AIG, tant les nuisances supportées par les habitants de la rive sud du Léman semblent grandissantes, la présidente a insisté sur l'importance du dialogue franc et direct. Tout en écartant les débats sur des voies qui s'avèrent être sans issue, en particulier la question des horaires d'ouverture de l'aéroport, les propos sont vite venus sur la question centrale de la soirée : les trajectoires d'atterrissage mais également de décollages.

Celles-ci survolent toute la côte française lémanique à basse altitude, créant des vacarmes souvent insupportables et, surtout répétitifs toute la journée, en soirée et même la nuit. Cette question des trajectoires est au cœur même des débats, même si l'Etat français, qui les autorise par divers accords avec la Suisse, fait la sourde oreille. C'est d'autant plus regrettable que l'utilisation de cet espace aérien français par l'aéroport de Genève génère une redevance de plusieurs dizaines de millions, versée par la France chaque année.

Autrement dit, 40 millions environ vont à l'AIG, versés sans vergogne par l'Etat français qui, faut-il le rappeler, les finance grâce aux impôts de ses habitants !

Il paraît que c'est une situation normale, les Suisses doivent être rémunérés pour aimablement gérer l'espace aérien français. Cette situation permet surtout de mesurer la puissance du lobby aérien, pour lequel les notions de sécurité locale et de qualité de vie semblent très relatives. La DGAC, direction générale de l'aviation civile, en est un représentant des plus motivés à ignorer les nuisances subies par les habitants...

### ***Le débat***

Ces considérations étant achevées, c'est donc sur les trajectoires que la réunion s'est poursuivie toute la soirée.

Gaël Poget a tout d'abord présenté quelques chiffres et objectifs, traduisant le dynamisme de l'aéroport, qui n'est pas prêt de réellement ralentir, même si la courbe des mouvements connaît une très légère baisse.

Répondant ensuite aux très nombreuses questions, plusieurs sujets ont été abordés, résumés ainsi :

- Non, les trajectoires n'ont pas été modifiées ces dernières années ; les avions atterrissent dans une sorte de faisceau qui s'impose aux pilotes.
- Les pilotes ne sont pas libres de choisir leur trajectoire d'atterrissage avant le point Pétal.
- Les décollages après 22 heures ont été très réduits et il n'est plus prévu que 3 vols intercontinentaux après 23 heures.
- Le système de quotas, nouvellement appliqué à Genève, a déjà permis de mieux réguler les retards des avions, les compagnies aériennes s'efforçant de ne pas tomber sous le coup des pénalités. Même si elles ne sont pas très lourdes, elles grèvent la marge des vols moyen-courrier.
- Est-ce utopique de s'intéresser à une modification de l'axe de la piste d'atterrissage, solution qui semblerait plus simple à appliquer dans la mesure où la modification ne serait pas très importante et techniquement faisable ? Réponse vague.

### ***Vers une trajectoire segmentée ?***

Par ailleurs, l'aéroport a confirmé sa volonté de lancer une étude sur l'opportunité de créer une nouvelle trajectoire d'approche, dite segmentée. Du fait des coudes à effectuer pour la mise en place de l'avion dans l'axe de la piste, cette trajectoire passerait au milieu du lac !

L'étude, dont les résultats devraient être connus au printemps 2026, devra évaluer, notamment, les transferts de décibels entre les deux rives, la rive française voyant la nuisance bruit s'amenuiser... Quant à la rive Suisse, à suivre !

Cette nouvelle trajectoire est envisageable à Genève grâce aux nouvelles technologies qui accompagnent les pilotages ; elle avait été balayé dans le passé, pour des raisons de sécurité.

Le directeur est cependant resté très prudent, tant vis-à-vis des résultats futurs de l'étude évidemment, tant que pour son application.

A la question précise, qui décidera d'appliquer ou non cette trajectoire : réponse, l'aéroport bien entendu, même si celui-ci implique également Skyguide, qui n'est cependant qu'un prestataire de services. Mais, l'application prendra de longs mois et il est peu probable que, si le résultat est positif, elle puisse intervenir avant 2030 ! A noter que les résultats seront présentés au CCE, comité consultatif franco-suisse d'étude des nuisances liées à l'aéroport de Genève, où siègent Madame la sous-préfète de l'arrondissement de Thonon-les-Bains et, deux élus chablaisiens, Jean-Claude Terrier, 1<sup>er</sup> adjoint de Thonon-les-Bains et vice-président de Thonon Agglo et Marie-Pierre Berthier, 1<sup>ere</sup> adjointe de Nernier, présidente de l'AFRAG.

Comment sera assuré son financement ? L'aéroport envisagerait un co-financement avec la France (quelques millions...) mais, rien n'est arrêté à ce stade.

Après plus de trois heures de débats, parfois très animés, la réunion s'est achevée, davantage sur des espoirs que sur des certitudes.

- Dans les mois qui viennent, l'AFRAG devra être plus forte et s'immiscer dans le débat sur la trajectoire segmentée. Une conclusion en demi-teinte, écartant toute mise en œuvre, ne sera pas acceptable. Pour cela, adhérer, faite adhérer autour de vous, alimentez le site par vos expériences, vos constatations, utilisez l'antenne de Nernier : [www.eans.net](http://www.eans.net)...