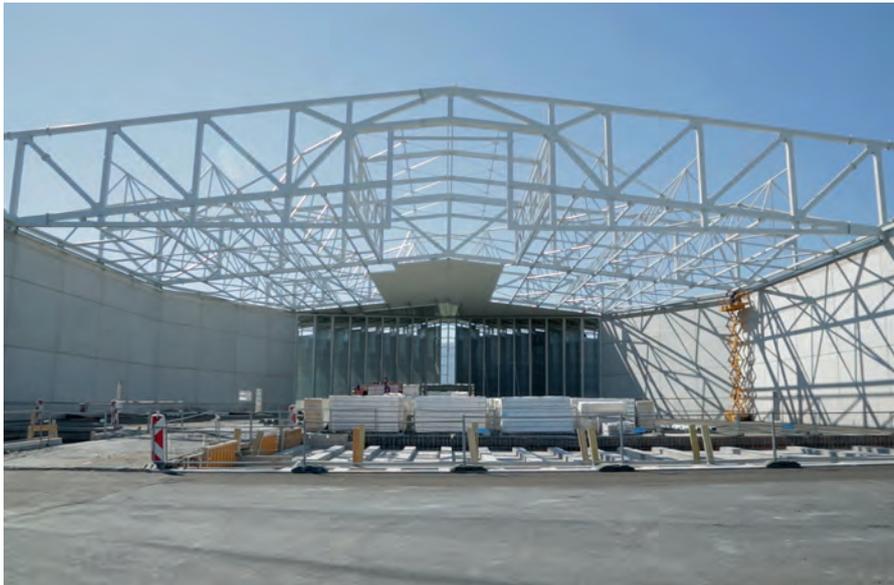


Silence, moteur, on tourne les turbines



d'une imposante charpente métallique arrimée à un socle en béton. Une fois stationné sous cette toiture, l'avion y sera calfeutré derrière des panneaux mobiles percés de milliers de petits trous et habillés de laine de verre qui absorberont les particules sonores. À l'entrée, une immense plaque de métal manœuvrée par des vérins viendra se dresser à l'arrière de l'avion et déviara le son et le souffle des réacteurs vers le haut. Le bruit à l'extérieur, diminué d'une vingtaine de décibels en fonction des vents, sera pour une part dirigé vers le Grand Hangar dédié à la maintenance des avions, lequel dressera une barrière supplémentaire pour contenir le bruit dans l'enceinte de l'aéroport.

À l'extrémité ouest de la plateforme, en face du Grand Hangar dédié à la maintenance des avions, une infrastructure sort de terre. Le nouvel amortisseur de bruit va permettre de pratiquer des essais moteurs en toute discrétion.

Comme sur un plateau de cinéma, une équipe s'agite, fignole, affine. Il faut aller vite, le décor doit être opérationnel dès le début de l'année 2016. Les coulisses sont encore visibles, mais l'œuvre dévoile déjà son caractère monumental. Fellinien, l'amortisseur de bruit accueillera les essais moteurs des avions jusqu'à trente-six mètres d'envergure, principalement pour les compagnies *easyJet*, *Swiss* et *Etiihad Regional* basées sur la plateforme genevoise, ainsi que quelques appareils des compagnies privées.

Des ménagements

Sitôt qu'un avion a subi des interventions de maintenance et avant de reprendre le chemin des airs, il doit être soumis à des essais moteurs à pleine puissance durant

une quinzaine de minutes. Jusqu'au printemps de cette année, les tests étaient effectués en plein milieu du tarmac, sur la position 19 alors dédiée au parking d'avions gros-porteurs. Le chantier de rénovation du réseau souterrain d'alimentation des positions en kérosène ainsi que les futurs travaux de construction de l'Aile Est ont entraîné un déménagement de ces essais, désormais effectués sur les baies d'attente, aux extrémités de la piste. Le deuil de la position 19 a rapidement été fait par les opérationnels de la plateforme. « Cette position posait des problèmes de sécurité, le vent des moteurs soufflait directement sur le tarmac. Le projet de l'Aile Est n'a fait qu'accélérer la construction de l'amortisseur de bruit. Aujourd'hui, tous les grands aéroports disposent d'une telle infrastructure. », développe Nicolas Janin, le chef du projet pour Genève Aéroport.

Un toit solide

Pouvant accueillir des avions de code C, soit l'envergure d'un A320, l'amortisseur de bruit est composé

« Dans ce projet, l'inclinaison et le positionnement du bâtiment sont d'une importance majeure pour éviter que les habitations riveraines à l'aéroport ne soient exposées. Nous avons décidé de le situer près du Grand Hangar pour cette raison ainsi que par souci environnemental : si l'amortisseur de bruit avait été situé loin des places de maintenance, le déplacement des avions aurait engendré davantage de bruit et d'émissions de gaz. », ajoute Sophie Meisser, cheffe de l'équipe *Environnement de Genève Aéroport*.

L'édifice sera en outre recouvert d'une peau de panneaux photovoltaïques et d'un système d'évacuation des eaux usées : l'espace permettra ainsi un lavage complet des avions. L'amortisseur de bruit constitue un élément important de la politique de Genève Aéroport, qui ambitionne de limiter au maximum son empreinte écologique sur l'environnement. Cette installation est devisée à quelque 15 millions de francs. **GCH ■**