



3003 Berne, le 16 juin 2020

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Réorganisation du tarmac devant l'Aéroclub

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 29 mars 2019, l'Aéroport International de Genève (AIG) (ci-après : le requérant), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour la réorganisation du tarmac devant l'Aéroclub (aire Nord).

1.2 *Description du projet*

Le projet initial consistait à créer une nouvelle voie de circulation depuis la voie de circulation *Whiskey* (en anglais : *taxiway Whiskey*) pour avions lettre code A (12 mètres d'envergure) devant l'Aéroclub. Par ailleurs, une zone de manutention d'une surface de 1'314 mètres carrés (78.0 mètres x 18.0 mètres) était prévue devant le hangar H1 afin de faciliter les entrées et sorties des avions du hangar. De plus, deux places de stationnement courte durée après avitaillement avant la zone de manutention étaient prévues, en plus de cinq places de stationnement longue durée situées à gauche (deux places) et à droite (deux places) des aérobulles ainsi qu'une place en dessous de la route périphérique. En outre, le projet prévoyait également une zone « *stop engine* » pour délimiter l'accès aux aérobulles, au hangar H1 et à la station d'avitaillement. Enfin, l'aire de prise de contact et envol de la REGA n'est pas modifiée, de sorte que l'hélicoptère de la REGA approche et décolle à vue, sans survoler les places de stationnement avions.

En date du 30 mars 2020, le requérant a fait parvenir des nouveaux documents qui modifient le projet initial précité de la manière suivante. La zone de manutention est réduite à 623 mètres carrés (70.0 mètres x 8.90 mètres) et est séparée de la zone des opérations REGA. Par ailleurs, quatre places courte durée (et non plus deux) sont créées devant le hangar H1. De plus, quatre places, prévues sur la rangée sud des aérobulles (deux à gauche et deux à droite) remplacent la mise en place des cinq places longue durée initialement prévues. Enfin, le projet prévoit également une nouvelle place pour un hélicoptère de l'Aéroclub au sud du tarmac.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de répondre à une mise en conformité du marquage aéronautique devant le hangar H1 et ainsi d'éviter la survenance d'accidents comme cela a été notamment le cas en 2017.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 29 mars 2019 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant datée du 29 mars 2019 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
 - Document « Demande d'approbation des plans, Marquage devant l'Aéroclub, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11 », daté de mars 2019 ;
 - Document « Impacts opérationnels et *Safety Assessment*, Demande d'approbation des plans, Marquage devant l'Aéroclub », version 1.0, daté du 8 janvier 2019 ;
 - Plan « Aéroclub – H1, Nouveaux marquages, Situation, Variante 1-7 », n° 2018_AEROCLUB_184, échelle 1:250, daté du 25 octobre 2018 ;
 - Plan « Aéroclub – H1, Nouveaux marquages, Situation, Surface de limitation d'obstacles », n° 2019_AEROCLUB_184, échelle 1:250, daté du 15 mars 2019.

Suite à un premier examen aéronautique daté du 24 mai 2019, le requérant a fait parvenir à l'OFAC, par courrier électronique daté du 30 mars 2020, les documents suivants :

- Document « Impacts opérationnels et *Safety Assessment*, Demande d'approbation des plans, Marquage devant l'Aéroclub », version 4.2, daté du 27 mars 2020, qui annule et remplace le document portant le même nom daté du 8 janvier 2019 ;
- Document « Mémo, Réorganisation tarmac devant Aéroclub-H1, variante 11 bis », daté du 23 mars 2020 ;
- Plan « Aéroclub – H1, Nouveaux marquages, Situation », n° 190447_704, échelle 1:250, daté du 23 mars 2020, qui annule et remplace les deux plans figurant dans la demande du 29 mars 2019.

Par courrier électronique daté du 5 mai 2020, le requérant a par ailleurs fait parvenir le document suivant demandé par l'OFAC :

- Document « *Easa Compliance Review Form* », daté du 5 mai 2020.

1.5 Coordination du projet et de l'exploitation

Le projet de construction n'a pas d'effets significatifs sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

1.6 Droits réels

Le requérant dispose des droits réels nécessaires sur les biens-fonds concernés par

le projet.

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête publique

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Seuls les services internes de l'OFAC ont été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 24 mai 2019 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 11 mai 2020 qui annule et remplace l'examen daté du 24 mai 2019.

2.3 Observations finales

La prise de position citée ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises au requérant le 12 mai 2020 en l'invitant à formuler ses observations.

En date du 22 mai 2020, l'AIG a demandé la suppression de la charge n° 6 de l'examen aéronautique qui concerne le stationnement hélicoptère pour la REGA car la configuration du chariot sur rails utilisé par la REGA ne permet pas d'adaptation de la position dudit poste de stationnement. Par courrier électronique, l'OFAC a indiqué au requérant ne pas supprimer la charge mais la considère comme remplie.

En date du 29 mai 2020, le requérant a informé l'OFAC qu'il n'avait plus de remarque particulière à formuler et l'instruction du dossier s'est achevée le même jour.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aéroport dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, la réorganisation du tarmac devant l'Aéroclub situé sur l'aire nord vise à créer une nouvelle voie de circulation, une zone de manutention des avions ainsi que des places de stationnement avions et une nouvelle place hélicoptère pour l'Aéroclub. Dans la mesure où cette réorganisation du tarmac sert à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport dont la modification doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est exploitée en vertu d'une concession.

1.2 Procédure applicable

La procédure d'approbation des plans est réglée aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à

elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, la réorganisation du tarmac devant l'Aéroclub n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site ainsi que les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées et que ce type de procédure peut être appliqué.

1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est pas nécessaire.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités

spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer leurs avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 « Justification du projet »). Elle est acceptée.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. Elle conserve sa validité au-delà de l'adoption de la nouvelle partie conceptuelle.

Le présent projet est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. Le concessionnaire est chargé de vérifier que l'infrastructure mise à disposition le permette et, conformément à l'art. 10 al. 1 OSIA, que l'exploitation en soit sûre et rationnelle.

2.5 *Exigences spécifiques à l'aviation*

Les demandes d'approbation des plans sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

Dans ce cadre, il convient d'effectuer un examen spécifique à l'aviation principalement en termes de conception et d'exploitation aéroportuaires et au regard des règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014, en particulier des *Certification*

Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne AESA (CS ADR-DSN - Issue 4, 8 décembre 2017).

L'OFAC a effectué un deuxième examen spécifique à l'aviation en date du 11 mai 2020, qui annule et remplace celui daté du 24 mai 2019, dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges. A noter que la charge n° 6 a fait l'objet d'une remarque de la part du requérant. L'OFAC a indiqué ne pas supprimer la charge mais la considère comme remplie.

De plus, Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

2.7 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

2.8 *Conclusion*

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'analyse matérielle

de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. La prise de position de l'autorité fédérale concernée ne fait pas mention d'objections au projet et n'invoque aucune violation des dispositions du droit fédéral, cantonal ou communal. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11) et sont mis à la charge du requérant. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront fixés dans une décision ultérieure de l'OFAC.

Les émoluments liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 LOGA, le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 3 janvier 2019, Madame la Cheffe du DETEC Simonetta Sommaruga a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur suppléant de l'OFAC.

5. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple à l'autorité fédérale concernée.

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans la FAO.

C. Décision

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication,

vu la demande du 29 mars 2019 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de la réorganisation du tarmac devant l'Aéroclub (aire Nord).

1. De la portée

L'approbation des plans autorise l'AIG, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à réaliser les travaux en vue de procéder aux aménagements tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC et constitué des documents suivants :

- Document « Impacts opérationnels et *Safety Assessment*, Demande d'approbation des plans, Marquage devant l'Aéroclub », version 4.2, daté du 27 mars 2020 ;
- Document « Mémo, Réorganisation tarmac devant Aéroclub-H1, variante 11 bis », daté du 23 mars 2020 ;
- Plan « Aéroclub – H1, Nouveaux marquages, Situation », n° 190447_704, échelle 1:250, daté du 23 mars 2020.

2. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

2.1 Exigences spécifiques à l'aviation

- Les exigences n° 1 à 33 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 11 mai 2020, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.2 Autres exigences

- La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.
- Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement

annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée. L'émolument, qui comprendra également les frais éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant.

Les frais liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève (AIG), Direction Infrastructures, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les annexes et le plan approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

(Sig.)

p.o. Marcel Zuckschwerdt
Directeur suppléant de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexe

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 11 mai 2020.

(Voie de droit sur la page suivante)

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties. Le délai ne court pas du 15 juillet au 15 août inclusivement.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.