



3003 Berne, le 20 décembre 2012

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation de la modification du règlement d'exploitation**

Modification issue de la mise en place de nouvelles cartes d'approche à vue arrivée/départ pour les mouvements hélicoptères

---

## **A. En fait**

### **1. De la demande**

#### *1.1 Dépôt de la demande*

L'aéroport de Genève est exploité par l'établissement public autonome dénommé « Aéroport International de Genève » (AIG) en vertu d'une concession d'exploitation renouvelée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) le 31 mai 2001 pour une durée de cinquante ans.

Le règlement d'exploitation actuellement en vigueur sur l'aéroport de Genève date du 31 mai 2001.

En date du 25 mai 2012, l'AIG a déposé une demande de modification des cartes d'approche à vue (VAC) arrivée/départ pour les hélicoptères auprès l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

L'OFAC considère que ces modifications nécessitent une adaptation du règlement d'exploitation.

#### *1.2 Description du projet*

Afin d'atténuer les nuisances sonores produites par l'arrivée et le départ des hélicoptères, l'AIG, en concertation Skyguide, propose d'apporter plusieurs modifications à la carte hélicoptères du Manuel VFR. Les modifications les plus marquantes consistent en la limitation de la vitesse maximale à 100 nœuds pour les hélicoptères en vol à l'intérieur et à proximité de la CTR ainsi qu'en l'augmentation de l'altitude de 500 pieds par rapport aux prescriptions actuellement publiées et ceci sur l'essentiel des routes d'arrivée et de départ. La modification implique également que les hélicoptères doivent monter après le décollage de façon continue jusqu'à 3'500 pieds au maximum une fois dépassé le circuit de la piste gazon.

#### *1.3 Justification du projet*

Selon l'exploitant de l'aéroport, la requête vise à diminuer les nuisances sonores générées par les départs et arrivées d'hélicoptères à l'aéroport de Genève. Les populations survolées, en particulier dans la commune du Grand-Saconnex et dans la région des Trois Chênes (Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Thônex), devraient voir diminuer les nuisances sonores générées par le trafic d'hélicoptères au départ et à destination de l'aéroport de Genève.

## 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 25 mai 2012 sont les suivants :

- Requête officielle de l'Aéroport International de Genève (avec description des mesures proposées) du 25 mai 2012 ;
- Carte d'approche à vue – « *HEL ARR* » - 2011-08-29-Isgg vac ARR-CH1903 ;
- Carte régionale VFR – « *ARRIVAL* » - 2011-08-22-Isgg area ARR 24-CH1903 ;
- Carte d'approche à vue – « *HEL DEP* » - 2011-08-29-Isgg HEL DEP-CH1903 ;
- Carte régionale VFR – « *DEPARTURE* » - 2011-08-22-Isgg area DEP 11 ;
- Carte d'approche à vue – « *ARRIVAL* » - 2011-08-22-Isgg vac ARR-CH1903 ;
- Carte de départ à vue – « *DEPARTURE* » - 2011-22-18-Isgg vac DEP-CH1903 ;
- Initial Safety Analysis of ATM System Changes (Charge reference number : 2247), Skyguide ;
- Initial Safety Assessment (SA N° 013-2012 du 11 avril 2012), Genève Aéroport.

Une analyse de risques a été menée par Skyguide et Genève Aéroport. Elle permet de conclure que les changements opérés sur les cartes hélicoptères n'introduisent pas de danger dans la zone de contrôle de l'aéroport (CTR) et n'affectent pas les opérations aéroportuaires de Genève Aéroport.

## 2. **De l'instruction**

### 2.1 *Consultation, publication et mise à l'enquête*

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Seuls les services spécialisés de cet office ont été consultés.

La demande d'approbation n'a pas été publiée dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO), ni mise à l'enquête.

La demande a fait l'objet d'un AIC dans les publications aéronautiques suisses le 15 novembre 2012.

### 2.2 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

### 2.3 *Prises de position*

En date du 26 juin 2012, du 13 juillet 2012, du 18 juillet 2012 et du 30 septembre 2012, les services spécialisés de l'OFAC ont préavisé favorablement le projet.

L'instruction du dossier s'est achevée le 17 décembre 2012.

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

En vertu de l'art. 7 al. 1 de la loi sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), l'autorité examine d'office si elle est compétente.

Au sens de l'art. 36c al. 1 et 3 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), l'exploitant doit édicter un règlement d'exploitation qui doit être soumis à l'OFAC pour approbation. Dans le cas d'espèce, la demande formée par l'exploitant concerne une modification du règlement d'exploitation dans le sens de la modification des publications aéronautiques. Elle a été correctement adressée à l'OFAC, autorité compétente en la matière.

#### *1.2 Procédure applicable*

Les publications aéronautiques visent à organiser l'exploitation d'un aéroport et font partie du règlement d'exploitation d'un aéroport. Par voie de conséquence, la procédure applicable concerne une modification du règlement d'exploitation.

S'agissant de la procédure à suivre, elle est réglée aux art. 4 et suivants de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). De plus, la consultation du canton concerné n'est pas nécessaire lorsque la modification du règlement n'induit pas d'augmentation sensible de l'exposition des riverains au bruit (art. 36d LA). En l'occurrence, les modifications proposées ne produisent pas une telle augmentation puisqu'elles ont pour but de les diminuer.

L'art. 24 OSIA exige que la demande comporte notamment un projet de modification du règlement avec motifs et commentaires, de même qu'une description des effets de la modification sur l'exploitation, l'aménagement du territoire et l'environnement ainsi que toutes les données nécessaires pour établir ou mettre à jour le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles. Force est de constater que les documents fournis par l'exploitant sont complets.

### **2. Au fond**

#### *2.1 Justification*

Le projet de modification de l'exploitation se justifie par le fait qu'il permet de mettre en place des mesures visant à atténuer sensiblement les nuisances sonores ressenties pour les populations survolées par les hélicoptères au départ ou à destination de

l'aéroport de Genève.

## 2.2 Conditions d'approbation

L'article 36c al. 2 LA, précisé par l'art. 23 OSIA, prévoit que « le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du plan sectoriel *Infrastructure aéronautique*, [et] de la concession d'exploitation (...) ; le règlement d'exploitation doit notamment définir : a. l'organisation de l'aérodrome ; b. les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome ».

Il revient à l'OFAC de s'assurer notamment du respect des normes aéronautiques. À cet égard, l'art. 25 OSIA énonce que les modifications du règlement d'exploitation sont approuvées lorsque :

« (...)

- a. le contenu répond aux objectifs et aux exigences du PSIA ;
- b. les conditions mises à l'octroi de la concession d'exploitation (...) sont remplies ;
- c. les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées ;
- d. le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi ;
- e. (...) les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique (...) ;
- f. les conditions permettant de garantir la sécurité (...) sont remplies ».

## 2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA. Le protocole de coordination sera élaboré dans un délai raisonnable. L'objet de la présente décision est sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome, et n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

## 2.4 Concession d'exploitation

L'art. 25 al. 1 let. b OSIA mentionne que les conditions mises à l'octroi de la concession d'exploitation sont remplies. Par décision du DETEC, la concession d'exploitation a été renouvelée à l'Aéroport International de Genève le 31 mai 2001 pour une période de cinquante ans, soit jusqu'au 31 mai 2051. Ainsi, la situation qui prévalait au moment de l'examen du renouvellement de la concession n'a pas changé depuis lors, de sorte que l'office considère que les conditions fixées au renouvellement de celle-ci sont toujours remplies.

## 2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1<sup>bis</sup> OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cas d'espèce, l'OFAC a conclu que le projet était conforme aux normes aéronautiques topiques. Il fait néanmoins une remarque, développée ci-dessous. Le fond de cette dernière relevant de la mission de surveillance de l'OFAC, elle ne sera pas reprise sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

Ainsi, l'OFAC estime qu'en raison de la nature des modifications induites, notamment l'altitude des routes et la limitation de la vitesse des hélicoptères, il pourra être nécessaire de procéder à un examen ultérieur de la situation, basé sur l'expérience gagnée. L'OFAC se réserve donc le droit de procéder à une évaluation des mesures mises en place, une année après leur introduction.

## 2.6 *Exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

Aucun élément de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement n'est touché par le projet de modification du règlement d'exploitation.

## 2.7 *Cadastre de l'exposition au bruit*

Selon l'art. 25 al. 1 let. d OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque le cadastre d'exposition au bruit peut être établi. Au moment de l'approbation du règlement d'exploitation en 2001, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre étaient présentes. Le cadastre d'exposition au bruit pouvait être établi. Avec la présente modification du règlement d'exploitation, les données bruit ne sont pas touchées; la condition de l'art. 25 al. 1 let. d OSIA est donc toujours remplie.

## 2.8 *Plan de la zone de sécurité*

La mise en place des mesures faisant l'objet de la présente décision n'a aucun effet sur les surfaces de limitation d'obstacles et n'implique pas une adaptation du plan de la zone de sécurité. L'art. 25, al. 1, let. e OSIA est ainsi respecté.

## 2.9 *Conditions permettant de garantir la sécurité*

L'AIG est un aéroport certifié selon les normes de l'OACI depuis 2007. Le manuel d'aérodrome de l'aéroport de Genève recense les processus pertinents de l'aéroport. Le système de gestion de la sécurité opérationnelle de l'aéroport est intégré au manuel d'aérodrome. Les conditions permettant de garantir la sécurité, selon l'art. 25, al. 1, let. f OSIA, sont ainsi remplies.

#### 2.10 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la modification du règlement d'exploitation du 31 mai 2001 contreviendrait aux dispositions pertinentes de la législation. Elle est en particulier conforme 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.

### 3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

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

### 4. 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'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ainsi qu'au Département de l'urbanisme du canton de Genève.

La présente décision n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

## C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 25 mai 2012 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation de la modification du règlement d'exploitation.

### 1. De la portée

L'OFAC approuve les modifications du règlement d'exploitation faisant l'objet de la présente décision, autorise l'Aéroport International de Genève à apporter les modifications au règlement d'exploitation dans le sens d'une publication de nouvelles cartes d'approche à vue arrivée/départ pour les mouvements hélicoptères et à exploiter l'aéroport de Genève conformément à son nouveau règlement d'exploitation.

L'approbation du règlement est basée sur les pièces déterminantes suivantes du dossier :

- requête officielle de l'Aéroport International de Genève (avec description des mesures proposées) du 25 mai 2012 ;
- carte d'approche à vue – « HEL ARR » - 2011-08-29-lsgg vac ARR-CH1903 ;
- carte régionale VFR – « ARRIVAL » - 2011-08-22-lsgg area ARR 24-CH1903 ;
- carte d'approche à vue – « HEL DEP » - 2011-08-29-lsgg HEL DEP-CH1903 ;
- carte régionale VFR – « DEPARTURE » - 2011-08-22-lsgg area DEP 11 ;
- carte d'approche à vue – « ARRIVAL » - 2011-08-22-lsgg vac ARR-CH1903 ;
- carte de départ à vue – « DEPARTURE » - 2011-22-18-lsgg vac DEP-CH1903 ;
- Initial Safety Analysis of ATM System Changes (Charge reference number : 2247), Skyguide ;
- Initial Safety Assessment (SA N° 013-2012 du 11 avril 2012), Genève Aéroport.

### 2. Des charges

Aucune exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de modification du règlement d'exploitation.

### 3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Ils lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

Les émoluments 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, Direction générale, case postale 100, 1215 Genève 15.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), 3003 Berne ;
- Département de l'urbanisme (DU), Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8.

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Sign. Peter Müller  
Directeur

Sign. Justine Hug  
Section Plan sectoriel et installations

#### Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 St-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le délai ne court pas du 18 décembre au 2 janvier inclusivement.

Le mémoire de recours sera rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.