



3003 Berne, le 15 septembre 2011

Aéroport International de Genève (AIG)

Approbation des plans

Remplacement du mât de fret

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 11 mai 2011, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans, complétée le 16 mai 2011, visant à remplacer le mât d'antennes radio existant sur le toit du bâtiment Fret auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

1.2 Description du projet

La requête consiste à remplacer le mât d'antennes radio existant sur le toit du bâtiment Fret. L'installation de téléphonie mobile se composera de 2 antennes, fixés sur un mât de 20 m placé sur le bâtiment Fret de l'aéroport.

1.3 Justification du projet

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de garantir la couverture des zones d'émissions mal couvertes actuellement.

Les antennes de la station de base Fret du réseau TETRA sont montées sur un mât existant, sur le toit du bâtiment Fret. Cette station de base couvre le tiers Nord-Est de la plateforme aéroportuaire. Dans la zone de couverture, des emplacements ponctuels sont actuellement mal desservis, parmi lesquels l'extrémité de la plateforme et les locaux techniques qui y sont implantés (« Position 23 »).

Le projet vise ainsi à optimiser la couverture radio de cette station de base et à permettre les communications radios des utilisateurs dans de bonnes conditions de qualité et de disponibilité.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 11 mai 2011 sont les suivants :

- Courrier d'accompagnement ;
- Dossier environnement du 10 mai 2011 ;
- Dossier radio transmission et ORNI du 10 mai 2011 ;
- Dossier plan d'obstacle du 10 mai 2011 ;
- Dossier intérêt digne de protection des tiers du 10 mai 2011 ;
- Extrait du registre foncier du 16 mai 2011 ;
- Extrait du plan du registre foncier, carte principale, commune de Grand-Saconnex, échelle 1:2500, du 16 mai 2011 ;
- Plan extensions radio TETRA, Optimisation Fret, position 23, localisation du mât

- d'antennes, échelle 1:25'000, du 18 avril 2011 ;
- Plan coupe et élévation, extensions TETRA, optimisation position 23, mât de fret, échelle, situation générale 1:200, du 15 octobre 2010 ;
- Plan élévation et vue en plan, extensions TETRA, optimisation position 23, mât de fret, échelle 1:100 et 1:50, du 15 octobre 2010.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

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) pour le compte du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Le 25 mai 2011, l'OFAC a requis l'avis de ses services internes. Le même jour, le Canton de Genève, soit pour lui le Département des constructions et des technologies de l'information a été appelé à se prononcer. La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués. La demande d'approbation des plans n'est pas publiée dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) et le dossier n'est pas mis à l'enquête.

2.2 *Oppositions*

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

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Office fédéral de l'aviation civile, services internes de l'OFAC, prise de position du 9 juin 2011 ;
- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse favorable au projet du 3 août 2011, comprenant le préavis suivant : Service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants, prise de position du 6 juillet 2011 ;

L'instruction du dossier s'est achevée le 3 août 2011.

B. En droit

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

Il ressort de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que Genève est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome 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.

Dans le cas d'espèce, le projet vise à remplacer le mât du bâtiment Fret. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 *Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est régie par les art. 37ss LA, ainsi que par les art. 27a ss OSIA. Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Aucune autorisation cantonale n'est requise. Au sens de l'art. 37 al. 4 LA, le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

La procédure simplifiée d'approbation des plans est régie par l'art. 37i LA. Selon cette disposition, la procédure simplifiée s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un nombre restreint et bien défini de personnes ; aux installations dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

La demande consiste essentiellement au remplacement du mât d'antennes radio existant sur le toit du bâtiment Fret. Les intérêts dignes de protection des tiers ne sont pas touchés. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les bien-fonds nécessaires au projet.

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. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

La justification donnée par le requérant est pertinente. Elle est acceptée. Le projet de construction permettra, en effet, d'optimiser la couverture radio de la station de base Fret afin d'améliorer la qualité ainsi que la disponibilité des communications radios sur la plate-forme.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'AIG 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. Le présent objet 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 par conséquent avec le cadre général fixé par le PSIA.

2.4 Responsabilité de l'exploitante

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 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.

2.6 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1^{bis} 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. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de remarques dont le détail apparaît ci-dessous.

Le balisage de nuit par feux d'obstacle basse intensité (non clignotant, min. 10 cd en lumière rouge) sera placé au sommet de l'antenne. Le feu sera commandé par contacteur crépusculaire (réglage 350 lux).

La mise en place du balisage lumineux doit, avec photos à l'appui, être confirmée à l'OFAC par écrit au plus tard 7 jours après l'installation sur place (possible via courriel à obstacles@bazl.admin.ch).

Le propriétaire est responsable du maintien en bon état du balisage lumineux. Une défaillance est à éliminer dans les 48 heures. En cas contraire, l'OFAC sera avisé par téléphone / courriel. Sa remise en service doit aussi être annoncée par écrit.

Le démontage, une modification, le transfert de propriété ou une prolongation de la durée d'installation doivent impérativement nous être annoncés par courriel (obstacles@bazl.admin.ch).

Ces remarques sont pertinentes et seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.7 *Exigences liées à la protection contre les rayonnements non ionisants*

En matière de rayonnements non ionisants, le Service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants du Canton de Genève ainsi que la Section Environnement de l'OFAC n'ont émis aucune réserve au projet de construction.

2.8 *Autres exigences*

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.

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, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 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. La prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

Au cours de la vérification des exigences cantonales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

2.9 *Conclusion*

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. 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 frais**

Les frais 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). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les frais relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

Les frais 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 aux autorités fédérales et cantonales concernées.

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

C. Décision

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

vu la demande du 11 mai 2011 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue du remplacement du mat fixé sur le bâtiment Fret.

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 plans suivants :

- Plan extensions radio TETRA, Optimisation Fret, position 23, localisation du mât d'antennes, échelle 1:25'000, du 18 avril 2011 ;
- Plan coupe et élévation, extensions TETRA, optimisation position 23, mât de fret, échelle, situation générale 1:200, du 15 octobre 2010 ;
- Plan élévation et vue en plan, extensions TETRA, optimisation position 23, mât de fret, échelle 1:100 et 1:50, du 15 octobre 2010.

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 liées à l'aviation

- Le balisage de nuit par feux d'obstacle basse intensité (non clignotant, min. 10 cd en lumière rouge) sera placé au sommet de l'antenne.
- Le feu sera commandé par contacteur crépusculaire (réglage 350 lux).
- La mise en place du balisage lumineux devra, avec photos à l'appui être confirmée par écrit (courriel) à l'OFAC au plus tard 7 jours après l'installation sur place.
- Le propriétaire sera responsable du maintien en bon état du balisage lumineux.
- Une défaillance est à éliminer dans les 48 heures. En cas contraire, l'OFAC sera avisé par téléphone / courriel.
- La remise en service doit aussi être annoncée par écrit.
- Le démontage, une modification, le transfert de propriété ou une prolongation de la durée d'installation devront impérativement être annoncés à l'OFAC par courriel (obstacles@bazl.admin.ch).

2.2 *Autres exigences*

- La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début et la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et le requérant, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. **Des frais**

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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, Direction générale, case postale 100, 1215 Genève 15

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- DCTI, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8.

DETEC Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Le Secrétaire général suppléant

sign. André Schrade

(voie de droit à la page suivante)

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, 3000 Berne 14. 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 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.