



3003 Berne, le 4 octobre 2018

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Réorganisation des postes de stationnement pour avion n° 69 à 72

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 13 juillet 2018, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève (ci-après : le requérant), 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 des postes de stationnement pour avion n° 69 à 72.

1.2 Description du projet

Le projet consiste à réorganiser les postes de stationnement pour avion n° 69 à 72 afin de permettre le stationnement simultané de deux avions de la lettre de code de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après : lettre de code) E (envergure inférieure à 65 m) et une lettre de code C (envergure inférieure à 36 m) en lieu et place de deux avions de lettre de code D (envergure inférieure à 52 m) et une lettre de code C.

Cette réorganisation est rendue possible en supprimant des aires de stockage de matériel de piste ainsi que la voie de circulation pour la sortie autonome de l'avion de lettre de code C.

1.3 Justification du projet

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'adapter les postes de stationnement aux avions actuels et de garantir la flexibilité opérationnelle nécessaire pour le stationnement des avions.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 13 juillet 2018 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant, du 13 juillet 2018 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
 - Document « Demande d'approbation des plans – Projet 180069 – Réorganisation des positions 69, 71 et 72 », de juillet 2018 ;
 - Document « Demande d'approbation des plans – Plan d'obstacles », du 5 juillet 2018 ;

- Document « Demande d’approbation des plans – Impact sur les procédures de vol aux instruments et installations CNS du contrôle aérien », du 25 juin 2018 ;
- Document « Demande d’approbation des plans – Dossier pour examen spécifique à l’aviation », du 5 juillet 2018 ;
- Document « Demande d’approbation des plans – Intérêts dignes de protection des tiers », du 13 juillet 2018 ;
- Document « Impacts opérationnels et *Safety Assessment* – Réorganisation des positions 69, 71 et 72 », version n° 1, du 11 juillet 2018 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Type d’avions pos. 69 70 71 », référence n° 180069_101A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Type d’avions pos. 69 et 72 », référence n° 180069_102A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Surfaces de limitation d’obstacles », référence n° 180069_103A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Marquages aéronautiques définitifs », référence n° 180069_104A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Marquages aéronautiques définitifs - effaçages », référence n° 180069_105A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Repoussage main gauche sur voie Alpha », référence n° 180069_106A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500.

Le 16 août 2018, le requérant a fait parvenir à l’OFAC le complément suivant :

- Accord de M. _____ SA, signé le 14 août 2018.

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.

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 bien-fonds concernés par le projet.

2. De l'instruction

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

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 *Accord des tiers touchés*

En date du 14 août 2018, le bénéficiaire des droits distincts et permanents (DDP) de la parcelle voisine au projet, à savoir M. _____ SA, a donné son accord à la réalisation du projet qui fait l'objet de la présente décision. Cet accord a été transmis par le requérant à l'OFAC le 16 août 2018.

2.3 *Prise de position*

Durant l'instruction, l'OFAC a réalisé un examen spécifique à l'aviation en date du 23 août 2018.

2.4 *Observations finales*

La prise de position citée ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – a été transmise au requérant le 28 août 2018 en l'invitant à formuler ses observations jusqu'au 14 septembre 2018. Dans le délai imparti, le requérant n'a pas formulé d'observation. Partant, l'instruction du dossier s'est achevée le 14 septembre 2018.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi 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, le projet vise à réorganiser des postes de stationnement pour avion. Dans la mesure où ces postes de stationnement servent 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 en particulier 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, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées de sorte que ce type de procédure peut être appliqué¹.

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 services spécialisés qui ont été consultés durant l'instruction. Ces derniers ont émis un avis

¹ Cf. pour le surplus ci-dessous chapitre « B.2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique ».

qu'il incombe à l'autorité de céans d'évaluer conformément à l'art. 27e OSIA ainsi que de statuer sur les oppositions. 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 protocole de coordination a été élaboré et a permis de passer en revue les domaines du PSIA. La procédure d'adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral est en cours.

Le présent projet prévoit la réorganisation de postes afin de permettre le stationnement d'avions dont l'envergure est légèrement plus importante. Cette réorganisation maintient à l'identique le nombre de places disponibles à l'aéroport de Genève. Elle ne change ainsi pas l'offre disponible mais vise plutôt à l'adapter aux dimensions des avions effectuant actuellement des mouvements à l'aéroport de Genève. En effet, les compagnies aériennes utilisent de moins en moins des avions de la lettre de code D qui sont, partant, fréquemment remplacés par ceux de la lettre de code E. Cette adaptation ne va ainsi pas modifier de manière importante l'exploitation de l'aéroport de Genève : il ne sera pas possible d'accueillir plus d'avions et les avions qui pourront stationner sur les postes projetés ne seront pas considérablement différents de ceux qui peuvent être stationnés actuellement. Il est certes vrai que, généralement, les avions plus grands sont équipés de moteurs plus puissants qui sont parfois plus bruyants. Cela étant dit, les avions de la lettre de code D sont souvent plus anciens que ceux de la lettre de code E et pourraient donc produire des émissions sonores plus fortes. Les avions de la lettre de code E – pour lesquels sont projetés les postes en question – peuvent être donc moins bruyants que ceux de la lettre de code D actuellement stationnés à cet endroit. Considérant ce qui précède, force est de constater que, globalement, tant l'exploitation générale que les émissions sonores ne seront pas modifiées de manière notable et, partant, il n'est pas attendu de répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit.

Ce point est essentiel pour que l'autorité de céans puisse délivrer l'approbation des plans au projet. En effet, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral (cf. ATF 137 II 58), l'approbation de modifications d'un aéroport en matière de constructions qui a des effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement nécessite en principe l'existence d'un plan sectoriel complet (ATF 137 II 58, consid. 3.3 et 3.3.2). Les mesures qui pourraient avoir un effet important sur l'aménagement du territoire et l'environnement ne peuvent pas être approuvées. Cela vaut notamment pour les mesures qui augmentent la capacité de l'aéroport (consid. 3.3.3). Or, la création de nouveaux

postes de stationnement dans le but d'augmenter le nombre global peut être considéré comme une modification permettant d'augmenter la capacité de l'aéroport. Comme expressément indiqué au paragraphe ci-dessus, le présent projet ne va toutefois pas augmenter le nombre global de postes de stationnement pour avion disponibles. Ce projet n'augmente ainsi pas la capacité de l'aéroport et peut actuellement être approuvé dans le respect de la jurisprudence précitée.

Considérant ce qui précède, le projet n'aura pas de conséquence importante sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles ainsi que le périmètre d'aérodrome. Il n'entraîne par ailleurs aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde par conséquent avec le PSIA.

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 liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1bis OSIA rend directement applicables aux aérodromes 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). L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 23 août 2018 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 qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

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 de l'infrastructure 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*

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 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.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de la consultation. Leur prise de position 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 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). 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 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 18 décembre 2013, Madame la Cheffe du DETEC Doris Leuthard 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 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 13 juillet 2018 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de la réorganisation des postes de stationnement pour avion n° 69 à 72.

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 :

- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Type d'avions pos. 69 70 71 », référence n° 180069_101A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Type d'avions pos. 69 et 72 », référence n° 180069_102A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Surfaces de limitation d'obstacles », référence n° 180069_103A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Marquages aéronautiques définitifs », référence n° 180069_104A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Marquages aéronautiques définitifs - effaçages », référence n° 180069_105A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Réorganisation des positions 69, 71 et 72 – Repoussage main gauche sur voie Alpha », référence n° 180069_106A, du 9 juillet 2018, échelle 1:500.

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 17 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 23 août 2018, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.2 *Autres exigences*

- La réalisation de l'infrastructure 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**

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 (AIG), Direction Infrastructures, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les documents approuvés et l'annexe) ;

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section Aérodromes et obstacles à la navigation aérienne, 3003 Berne.

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

(sig.)

p. o. Christian Hegner
Directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexe :

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 23 août 2018.

(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 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.