



3003 Berne, le 28 septembre 2016

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Modification des positions 67 et 68 et création de la position 69

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 19 août 2016, 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 modification des positions 67 et 68 et la création de la position 69.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à adapter les marquages aéronautiques des positions 67 et 68, dans le secteur des positions 60, afin de créer la position 69 ainsi que des zones de stockage de matériel de handling. La position 69 s'inscrit dans la continuité des positions 67 et 68. Les axes existants des positions 67 et 68, obliques, seront effacés et remarqués perpendiculairement à l'axe de la voie de circulation *Outer-Alpha*. La nouvelle position 69 sera ajoutée dans la continuité de la position 68, parallèlement à cette dernière. Les trois postes de stationnement seront éclairés par les mâts existants et ne seront pas équipés de balisage lumineux, ni de mire de guidage, ni de « pit » carburant, ni de borne 400 Hz.

En outre, la route de service utilisée lors des essais moteurs en position 19 – qui est située à côté de la position 67 – sera supprimée. Une partie de la surface ainsi libérée permettra de marquer une zone de stockage de matériel de handling, dans le prolongement de la position 66 en direction du *Link 5*. Une seconde zone de stockage de matériel sera marquée entre les positions 69 et 71. La route de service desservant actuellement les positions 67 et 68 sera prolongée pour permettre l'accès routier à la position 69 et des pare-souffles seront installés derrière la *taxilane* de sortie de la nouvelle position pour protéger la zone de stockage du souffle des moteurs.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'optimiser l'espace disponible des positions 67 et 68, actuellement délimitées au nord-est par une zone de stockage et au sud-ouest par la route de service utilisée lors des essais moteurs en position 19. De plus, la création de la position 69 permettra de pallier à la perte de capacité de stationnement causée par le déplacement de racks de containers sur le poste de stationnement 76 pour permettre l'avancement du chantier des nouvelles

salles d'embarquement de l'Aile Est.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 19 août 2016 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 19 août 2016 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des chapitres suivants :
 - Chapitre 1 : Documents de base :
 - Document explicatif ;
 - Plan de situation n° 2016 _POS_69_179, du 6 juillet 2016, échelle 1:1'000^{ème} ;
 - Chapitre 2 : Obstacles à la navigation aérienne :
 - Plan d'obstacles ;
 - Plan des zones de sécurité n° 2016_SLO_POS_67-68-69 « SLO nouvelles positions 67 + 68 + 69 », du 6 juillet 2016, échelle 1:1'000^{ème} ;
 - Chapitre 3 : Contrôle aérien :
 - Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien, du 25 juillet 2016 ;
 - E-mail de Skyguide du 19 juillet 2016 ;
 - Document « LSGG : Land Use Assessment », du 19 juillet 2016 ;
 - Chapitre 4 : Safety Analysis ;
 - Chapitre 5 : Examen spécifique à l'aviation ;
 - Chapitre 6 : Intérêts dignes de protection des tiers :
 - Accord de Palexpo du 10 août 2016.

Tel que cela ressort du dossier (chapitre 3), 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 correspondants sur les bien-fonds nécessaires au 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.

2.2 Accord des tiers touchés

En date du 10 août 2016 (chapitre 6 de la demande d'approbation des plans) et du 20 septembre 2016 (par courrier électronique), les bénéficiaires de droits distincts et permanents (DDP) des parcelles voisines au projet, à savoir Palexpo SA et Poste Immobilier SA, ont donné leur accord à la réalisation de la construction qui fait l'objet de la présente décision.

2.3 Prises de position

La prise de position suivante a été reçue :

- OFAC, examen aéronautique du 8 septembre 2016.

2.4 Observations finales

En date du 13 septembre 2016, l'OFAC a fait parvenir l'examen aéronautique mentionné ci-dessus au requérant en l'invitant à lui faire part de ses éventuelles observations finales. En date du 15 septembre 2016, l'OFAC a également fait parvenir l'exigence décrite dans le paragraphe lié au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA, cf. B.2.3). Par courriers électroniques du 20 et du 27 septembre 2016, le requérant a informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 27 septembre 2016.

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 modifier deux positions avions ainsi qu'à en créer une. Dans la mesure où ces positions servent à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport dont la modification et la création doivent être approuvées par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'exploitant de l'infrastructure aéronautique de Genève bénéficie d'une concession.

1.2 Procédure applicable

La procédure d'approbation des plans est prévue aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux 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 relevant du droit cantonal 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'aéroport.

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. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA et 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 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 précitée 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 ces avis. 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 est en cours.

Le présent projet prévoit principalement la création d'un nouveau poste de stationnement pour avion (la position 69) en remplacement d'un poste rendu inutilisable (la position 76) en raison des travaux de construction des nouvelles salles d'embarquement de l'aile Est. Ce remplacement permet au requérant de maintenir à l'identique le nombre de positions disponibles à l'aéroport de Genève et, partant, de maintenir les conditions d'exploitation actuelles en termes d'infrastructure. Cette nouvelle position n'augmente donc pas le nombre global de positions disponibles à l'aéroport de Genève. Cette conclusion ne vaut que pour autant que la position 76 soit effectivement rendue indisponible, ce qui sera le cas, selon les informations contenues dans le dossier de demande d'approbation des plans, durant la période des travaux de construction de l'aile Est qui doivent durer jusqu'en 2020 d'après les prévisions actuelles. A noter que, pour des raisons opérationnelles, il n'est pas impossible que les racks de containers qui occuperont la position 76 soient déplacés sur une autre position de même grandeur, libérant ainsi la position 76 mais rendant une autre position indisponible. Finalement, dans tous les cas, la conclusion est que le nombre global de positions disponibles n'est pas augmenté.

Cette conclusion est importante pour que l'autorité de céans puisse délivrer l'approbation des plans du projet. En effet, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral (TF) (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'en 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 positions disponibles. Ce projet n'augmente donc pas la capacité de l'aéroport et peut donc actuellement être approuvé dans le respect de la jurisprudence précitée.

Cela étant dit, pour les raisons développées ci-dessus, il est important que la nouvelle position 69 demeure une position de remplacement en l'absence d'un plan sectoriel complet. Or, la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique pour l'aéroport de Genève est en cours d'élaboration. Sa finalisation devrait intervenir avant la fin des travaux de l'aile Est. La position projetée restera donc vraisemblablement toujours une position de remplacement. Toutefois, à toutes fins utiles, il

convient d'inscrire juridiquement cette modalité d'usage par le biais d'une exigence à faire figurer dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans. Concrètement, la présente autorisation imposera comme exigence que les postes de stationnement n° 69 et 76 (ou autre poste de stationnement de catégorie similaire) ne pourront pas être exploités simultanément. Cette restriction pourra évidemment être réévaluée, d'office ou sur requête de l'exploitant, si la situation venait à s'être modifiée de manière importante, ce qui sera notamment le cas en présence d'un plan sectoriel complet au sens de la jurisprudence précitée.

Cette exigence a été soumise au requérant qui ne l'a pas contestée. Justifiée et proportionnée, cette exigence est ainsi intégrée sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

Considérant ce qui précède, le projet actuel, assorti de l'exigence décrite ci-dessus, est sans conséquence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles ainsi que le périmètre d'aérodrome. Elle n'entraîne par ailleurs aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Elle concorde par conséquent avec 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 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 octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Ce faisant, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 8 septembre 2016 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 à la présente décision.

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 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 notamment.

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 consultées 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 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), 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 Conseillère fédérale 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 aux autorités fédérales concernées.

La présente décision n'est pas publiée dans la FF.

C. Décision

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

vu la demande du 19 août 2016 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de modifier les positions 67 et 68 et de créer la position 69.

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 du plan suivant :

- Plan de situation n° 2016 _POS_69_179, du 6 juillet 2016, échelle 1:1'000^{ème}.

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

- Les exigences 1 à 22 contenues dans l'examen aéronautique de l'OFAC du 8 septembre 2016, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.2 Exigence liée au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

- Les postes de stationnement n° 69 et 76 (ou autre poste de stationnement de catégorie similaire) ne pourront pas être exploités simultanément. Cette restriction pourra être réévaluée, d'office ou sur requête de l'exploitant, si la situation se modifie de manière importante.

2.3 Autres exigences

- 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, 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, Direction générale, case postale 100, 1215 Genève 15 (avec le plan approuvé et l'annexe) ;

Une copie de la présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, Section SIAP, 3003 Berne ;
- OFEV, Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
agissant par l'Office fédéral de l'aviation civile

(sig.)

Christian Hegner
Directeur

Annexes

- Examen aéronautique de l'OFAC du 8 septembre 2016.

(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.