



3003 Berne, le 27 janvier 2012

Aéroport International de Genève (AIG)

Approbation des plans

Remplacement de deux mâts de mesure du vent MétéoSuisse

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 19 mai 2011, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), tendant au remplacement de deux mâts de mesure du vent appartenant à MétéoSuisse.

1.2 *Description du projet*

La requête consiste en un remplacement d'installations existantes de mesure de vent dans la zone aéroportuaire. Deux capteurs fixés à des mâts frangibles seront installés l'un près du *glide path* de l'ILS 05 (ci-après position 05) et l'autre à proximité des héliports (ci-après position centre).

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme une uniformisation du parc anémométrique sur l'ensemble de l'aéroport, une amélioration des emplacements de prises de mesure et une simplification des interventions de maintenance.

Les mesures de vent sont indispensables au bon fonctionnement opérationnel, c'est une évidence pour les seuils 23 (mât installé en 2009) et 05 (sujet de la présente approbation des plans). Concernant la position centre, le besoin est justifié pour les activités de l'aviation légère sur l'héliport et la piste gazon.

Les installations actuelles ne sont pas satisfaisantes quant à la qualité des mesures. En position 05, la mesure devrait être réalisée plus loin du bâtiment et mérite une position optimisée par rapport au seuil de piste. La mesure du vent en position centre est actuellement prise à mi-hauteur d'un mât fixe surmonté de quatre luminaires et d'une « manche à air ». Cette situation est loin d'être optimale puisque des turbulences émises par la propre installation péjore la qualité des enregistrements de vent et qu'une nacelle est requise pour toute intervention technique.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 19 mai 2011 sont les suivants :

- courrier d'accompagnement ;
- texte de justification de MétéoSuisse (Office fédéral de météorologie et de climatologie) du 30 mars 2010 ;

- texte de justification de Skyguide (Swiss air navigation services Ltd) ;
- dossier de présentation du fabricant (Nivatec Eurocoles GmbH) ;
- plan 604_E14_hélico – mât de vent, sans échelle, du 29 mars 2011 ;
- plan 604_E14_glide05 – mât de vent, sans échelle, du 29 mars 2011 ;
- plan de situation équipement MétéoSuisse du 10 mars 2011 ;
- offre « Budget-Offere 10101 de Nivatec Eurocoles GmbH du 15 septembre 2010 (validité jusqu'au 31 décembre 2010) ;
- plans de montage des socles béton par le fabricant du 7 août 2007 ;
- déclaration d'obstacles permanents à la navigation aérienne précédemment envoyée le 15 avril 2011.

Skyguide a été consulté et n'a pas soulevé d'objections en matière d'influence du projet 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.

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).

En date du 6 juin 2011, le Département des constructions et des technologies de l'information du Canton de Genève (DCTI), soit pour lui l'Office de l'urbanisme et plus précisément la Direction des autorisations de construire, a été appelé à se prononcer. Ce dernier a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées. Les offices fédéraux n'ont pas été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été publiée dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO), ni mise 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 :

- Services internes de l'OFAC, prise de position du 17 juin 2011 ;
- Direction des autorisations de construire du canton de Genève, préavis de synthèse favorable du 19 septembre 2011 comprenant le préavis suivant :
 - Commune de Meyrin, préavis favorable sans observations du 6 septembre 2011.

L'instruction du dossier s'est achevée le 22 septembre 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 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.

En l'espèce, la demande tend à autoriser la construction de deux mâts de mesure de vent pour MétéoSuisse. 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 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'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.

Le projet ne consiste qu'en un remplacement de mâts déjà existants. Les emplacements de ces deux mâts ne sont certes pas exactement les mêmes que ceux qu'ils remplacent mais l'aspect extérieur du site n'est pratiquement pas changé. Le projet ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la pro-

cédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-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 la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste en une amélioration de la qualité des données de vent. Il en résultera une meilleure information disponible pour les contrôleurs de la circulation aérienne, respectivement pour les pilotes des avions atterrissant et décollant de l'aéroport de Genève. La maintenance des nouvelles installations sera également facilitée par des mâts pivotants.

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 en outre 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

cture 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, tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) le cas échéant. 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 charges dont le détail apparaît ci-dessous.

Le balisage de nuit sera fait par feux doubles d'obstacle basse intensité (non clignotant, min. 10 cd en lumière rouge) placés au sommet de l'antenne. Les feux seront commandés par contacteur crépusculaire (réglage 350 lux). Le balisage comprendra également 7 bandes de couleur rouge (RAL3020) / blanche (RAL9016) / rouge d'une largeur de 1.4m, rouge au sommet.

Les mâts doivent être de structure frangible.

La mise en place du balisage doit, avec photos à l'appui, être confirmée par écrit à la section « aérodrome et obstacles à la navigation aérienne » de l'OFAC au plus tard 7 jours après l'installation sur place (possible par email : obstacles@bazl.admin.ch avec copie à pascal.gygli@gva.ch).

Le propriétaire est responsable du maintien en bon état du balisage lumineux. Une défaillance est à éliminer dans les 48 heures. Dans le cas contraire, l'OFAC sera avisé par téléphone ou par email. 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 doivent impérativement être annoncés par email (obstacles@bazl.admin.ch).

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 pro-

jet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

2.7 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

Aucune exigence liée à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage n'a été relevée.

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.

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 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 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 à la requérante. 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 19 mai 2011 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue du remplacement de deux mâts de mesure du vent de MétéoSuisse.

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 604_E14_hélico – mât de vent, sans échelle, du 29 mars 2011 ;
- plan 604_E14_glide05 – mât de vent, sans échelle, du 29 mars 2011 ;
- plan de situation équipement MétéoSuisse du 10 mars 2011.

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 sera fait par feux doubles d'obstacle basse intensité (non clignotant, min. 10 cd en lumière rouge) placés au sommet de l'antenne.
- Les feux seront commandés par contacteur crépusculaire (réglage 350 lux).
- Le balisage comprendra 7 bandes de couleur rouge (RAL3020) / blanche (RAL9016) / rouge d'une largeur de 1.4m, rouge au sommet.
- Les mâts doivent être de structure frangible.
- La mise en place du balisage doit, avec photos à l'appui, être confirmée par écrit à la section « aérodrome et obstacles à la navigation aérienne » de l'OFAC au plus tard 7 jours après l'installation sur place.
- Le propriétaire est responsable du maintien en bon état du balisage lumineux. Une défaillance est à éliminer dans les 48 heures. Dans le cas contraire, l'OFAC sera avisé par téléphone ou par email.
- La remise en service du balisage lumineux doit être annoncée par écrit.
- Le démontage, une modification, le transfert de propriété ou une prolongation de la durée d'installation doivent impérativement être annoncés par email à la section « aérodrome et obstacles à la navigation aérienne » de l'OFAC.

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 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.

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, section EIE et organisation du territoire, 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

sig. 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.