



3003 Berne, le 18 mars 2020

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

Instruments de mesure provisoires destinés à MétéoSuisse

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Cette demande fait suite à un email daté du 9 septembre 2019 dans lequel l'Aéroport International de Genève (AIG) (ci-après : le requérant) informe l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) avoir procédé à l'installation d'instruments en dépit du fait qu'une demande d'approbation des plans devait être déposée, conformément à ce qui avait été annoncé lors de la Commission de définition de procédures (CODEP) du 27 juin 2019. Suite à ce manquement, une procédure pénale administrative a été engagée contre l'AIG et est actuellement en cours.

Le 12 novembre 2019, l'AIG a donc déposé auprès de l'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 l'installation d'instruments de mesure provisoires destinés à MétéoSuisse.

#### 1.2 *Description du projet*

Le projet consiste en la mise en place d'instruments de mesure mobiles permettant d'améliorer la qualité des services et produits aéronautiques de MétéoSuisse. Le projet a une durée limitée de maximum une année et s'étend sur environ 200m<sup>2</sup>.

Ce projet est mis en œuvre à travers une campagne de mesure de variables météorologiques au-dessus du sol (télé-détection) avec des instruments mobiles. La télé-détection implique l'utilisation d'instruments avancés pour mesurer les propriétés atmosphériques au-dessus du sol (profils verticaux, profils le long de la trajectoire de descente, balayage 3D d'une plus grande zone).

L'ensemble des instruments de télé-détection permet de caractériser les principales variables météorologiques au-dessus et autour de l'aéroport, à savoir la couverture nuageuse, la fraction des nuages, le type de nuages (CB/TCU), la hauteur de la base et du sommet des nuages, la vitesse et direction du vent, le cisaillement du vent et turbulence au-dessus de l'aéroport et le long de la trajectoire de descente des avions en approche, les profils de température et d'humidité, par exemple pour l'analyse de la stabilité atmosphérique et l'intensité des précipitations et types d'hydrométéorites (pluie/neige, hauteur de la couche de fonte, etc.).

Concrètement, 8 instruments différents, à savoir un *Cloud radar* (Ka-band), un *Radar*

*wind profiler* (L-band), un *Lidarwind profiler*, un *Ceilometer*, un *Temperature and humidity profiler*, une *Visible camera (hemispheric)* et deux *IR cameras (hemispheric)* sont disposés au sol (excepté un instrument qui est sur remorque) dans la zone située entre le LOC22 et la route de service, à côté du poste électrique 4, à l'exclusion des deux *IR cameras (hemispheric)* et du *Ceilometer* qui sont installés à l'est du parking P48. Il est prévu que les câbles électriques passent par la fosse de piste, de sorte qu'il n'y a pas d'incidence sur le passage des véhicules sur la route périphérique.

### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'explorer le potentiel opérationnel des instruments de télécommunication. Il s'agit d'étudier le potentiel des mesures de télédétection pour améliorer la qualité des produits météorologiques que MétéoSuisse distribue aux partenaires aéronautiques. Les objectifs de la campagne de Genève sont de promouvoir l'utilisation des mesures de télédétection dans le domaine de l'aviation, améliorer la qualité des produits aéronautiques de MétéoSuisse, et tester de nouveaux produits en étroite collaboration avec les prévisionnistes et observateurs.

### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 12 novembre 2019 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant datée du 12 novembre 2019 ;
- Document « Demande d'approbation des plans, Instruments de mesure provisoires MétéoSuisse », daté du 12 novembre 2019 et comportant les 2 annexes suivantes :
  - Validation Skyguide : Document comportant un échange d'emails entre l'AIG, MétéoSuisse et Skyguide, daté du 31 juillet et 19 août 2019 ;
  - Safety assessment : Document « Safety assessment entreprise externe, Campagne pour mesure de télédéduction météorologique », daté du 8 novembre 2019.

Le 11 octobre 2019, avant le dépôt formel de la demande et suite à l'interpellation de l'OFAC concernant les travaux entrepris sans autorisation, le requérant avait fait parvenir à l'OFAC un document sans titre qui contient les noms et photos des instruments installés (*Remote sensing instruments*, p. 1), les informations sur les instruments ainsi que les périodes d'installation (*Instruments info and installation period*, p. 2), ainsi que deux plans de situation des instruments (*Location of instruments (point B)*, p. 3 et *Zoom point B*, p. 4), sans échelle et non daté.

Ce document contient des informations différentes de celles indiquées dans le *safety assessment*, de sorte que l'OFAC a demandé à l'AIG de vérifier ces informations. En

date du 23 janvier 2020, l'AIG a fait parvenir à l'OFAC un document intitulé « Mémo interne », daté du 20 janvier 2020, indiquant le type d'instruments et l'endroit où ceux-ci ont été placés. Cette information a été prise en compte dans l'examen aéronautique effectué par nos services internes, de sorte que le document daté du 20 janvier 2020 doit être intégré à la demande du requérant et remplace les informations contraires indiquées dans la demande du 12 novembre 2019, notamment celles quant au nombre d'instruments et le lieu d'emplacement.

#### 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 biens-fonds concernés par le projet.

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

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

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Dans le cadre de cette procédure, 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 *Prise de position*

La prise de position suivante a été reçue :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 17 janvier 2020 ;
- Complément à l'examen spécifique à l'aviation daté du 27 janvier 2020.

#### 2.3 *Observations finales*

La prise de position citée ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – a été transmise au requérant le 27 janvier 2020 en l'invitant à formuler

ses observations. Le requérant a informé l'OFAC en date du 12 février 2020 qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 12 février 2020.

## **B. En droit**

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

#### *1.1 Autorité compétente*

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale 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 consiste en la mise en place d'instruments de mesure permettant d'améliorer la qualité des services et produits aéronautiques de MétéoSuisse. Dans la mesure où ces instruments servent à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport dont l'installation 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 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, la mise en place d'instruments de mesure MétéoSuisse permettant d'améliorer la qualité des services et produits aéronautiques concerne des installations provisoires qui seront démontées au plus tard le 30 août 2020, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées et 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 précitées 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 leurs avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. 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 PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aéroport. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018.

Le présent projet est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aéroport. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

## 2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aéroports 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 à l'aviation*

Les demandes d'approbation des plans sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

Dans ce cadre, il convient d'effectuer un examen spécifique à l'aviation principalement en termes de conception et d'exploitation aéroportuaires et au regard des règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014, en particulier des *Certification*

*Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design* de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne AESA (CS ADR-DSN - Issue 4, 8 décembre 2017).

L'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 17 janvier 2020 dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision.

En date du 27 janvier 2020 et suite à la réception du document « Mémo interne », daté du 20 janvier 2020 et intégré à la demande du requérant, l'examen aéronautique a été complété comme suit :

- Le 8<sup>ème</sup> instrument – de petite taille – sera placé à un emplacement qui n'est pas critique pour l'exploitation.

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.

De plus, 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.

## 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 *Conclusion*

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément 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. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit fédéral, cantonal ou communal. 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 3 janvier 2019, Madame la Cheffe du DETEC Simonetta Sommaruga 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 suppléant 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 12 novembre 2019 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de l'installation d'instruments de mesure provisoires destinés à MétéoSuisse.

### 1. De la portée

#### *Plans approuvés*

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 :

- Document « Demande d'approbation des plans, Instrument de mesure provisoires MétéoSuisse », daté du 12 novembre 2019 ;
- Document « Safety assessment, Entreprise externe, Campagne pour mesure de télédéduction météorologique », daté du 8 novembre 2019 (excepté ce qui a trait au nombre, type et lieux d'installation des instruments) ;
- Document « Mémo interne », daté du 20 janvier 2020.

### 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 et 2 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 17 janvier 2020, annexé à la présente décision, devront être respectées.
- Le 8<sup>ème</sup> instrument – de petite taille – sera placé à un emplacement qui n'est pas critique pour l'exploitation

#### 2.2 *Autres exigences*

- La réalisation du projet 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**

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré et sont fixés dans une décision de l'OFAC séparée. La facture, qui comprendra également les émoluments éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant.

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 l'annexe et les documents approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne.

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

(Sig.)

p.o. Marcel Zuckschwerdt  
Directeur suppléant de l'Office fédéral de l'aviation civile

***(Annexe et voie de droit sur la page suivante)***

## **Annexe**

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC daté du 17 janvier 2020.

### **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 délai ne court pas du 7<sup>ème</sup> jour avant Pâques au 7<sup>ème</sup> jour après Pâques inclusivement.

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.