



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

3003 Berne, le 1^{er} février 2016

Aéroport civil de Sion

Modification du règlement d'exploitation

Nouvelle procédure d'approche pour la piste 25 – RNAV (RNP) RWY 25

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 6 avril 2015, l'Aéroport de Sion (ci-après : le requérant), agissant pour le compte de la Ville de Sion, exploitant de l'aéroport civil de Sion, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande de modification de son règlement d'exploitation pour introduire une nouvelle procédure d'approche.

1.2 *Description du projet*

Le projet a pour but de créer une nouvelle procédure d'approche pour la piste 25. Cette procédure permettra d'effectuer des approches selon les règles du vol aux instruments (en anglais : *instrument flight rules*, IFR) en effectuant une navigation de surface (*area navigation*, RNAV) avec une qualité de navigation requise (*required navigation performance*, RNP), basées sur l'utilisation du système mondial de navigation par satellite (*global navigation satellite system*, GNSS).

La trajectoire de la procédure se compose de deux parties. La première débute à une altitude d'environ 5'180 m, au-dessus de la vallée de Conche, pénètre et suit la vallée du Rhône en effectuant une descente continue avec un angle permanent de 3.6° puis rejoint, dans la région de Sierre à une altitude de 2'000 m, la seconde partie dont la trajectoire est identique à celle des procédures d'approche actuelles.

Cette procédure sera utilisée principalement durant la période hivernale, soit de novembre à mars, pour une soixantaine d'atterrissages par année effectués par des avions du type Boeing B737, Airbus A319, A320 ou A321. La procédure ne sera pas utilisée lorsque des vols militaires ou de planeurs seront en cours.

Enfin, il convient de noter que la mise en œuvre et l'exploitation de cette procédure d'approche se fera en deux étapes. La première étape fait l'objet de la présente décision et autorise l'utilisation de la procédure pour une durée limitée à deux saisons hivernales dont la présente saison 2015-2016. La seconde étape fera l'objet d'une nouvelle décision et permettra de pérenniser cette procédure d'approche après avoir procédé, dans un souci d'optimisation, à d'éventuelles adaptations.

1.3 *Justification du projet*

Le requérant justifie sa requête comme permettant d'effectuer une approche sur la piste 25 selon un angle de descente standard alors qu'actuellement la procédure d'approche rectiligne en direction de la piste s'effectue selon un angle de 6° dans sa

phase initiale, ce qui est un angle important, et ne peut pas être utilisée par tous les types d'avions. La nouvelle procédure d'approche permettra ainsi aux avions du type Boeing B737, Airbus A319, A320 ou A321 d'atterrir à l'aéroport de Sion ce qui est actuellement difficilement possible.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 6 avril 2015 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 6 avril 2015 ;
- Un dossier de demande de modification du règlement d'exploitation composé des onglets suivants :
 - Rapport « CHIPS – Project 010 RNP-AR Bietschhorn » ;
 - Rapport *Instrument Flight Procedure Report* « LSGS : CR2794_Bietschhorn Project » du 26 mai 2014, élaboré par Skyguide ;
 - Carte *Instrument approach chart* ;
 - Rapport environnemental « Déclaration environnementale nouvelle approche GPS » du 18 mars 2014, élaborée par BTEE SA.

Dans le cadre de l'instruction liée à la présente décision, l'OFAC a demandé au requérant une analyse détaillant davantage l'impact du projet sur l'exposition des riverains au bruit. Le requérant a ainsi fait parvenir le 14 novembre 2015 à l'autorité précitée un nouveau rapport environnemental intégrant un rapport succinct établi par Bächtold & Moor et daté du 19 août 2015.

2. **De l'instruction**

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

Le dossier est traité par l'OFAC. Seuls les services spécialisés de cet office ont examiné ce projet.

La demande de modification du règlement d'exploitation n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni dans le Bulletin officiel du canton du Valais ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 *Prises de position*

Les services internes de l'OFAC ont émis une prise de position positive en date du 24 novembre 2015 (section SIFS) et en date du 17 décembre 2015 (section LEUW).

L'instruction du dossier s'est achevée le 17 décembre 2015.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

L'art. 36c de la loi fédérale sur l'aviation civile (LA ; RS 748.0) ainsi que l'art. 23 de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) prescrivent que les procédures d'approche et de départ sont soumises à l'approbation de l'OFAC.

En l'espèce, la demande de l'Aéroport de Sion du 20 août 2015 vise à créer une nouvelle procédure d'approche. La demande a donc été correctement adressée à l'OFAC, autorité compétente en la matière.

1.2 Procédure applicable

S'agissant de la procédure à suivre, l'art. 36c LA ainsi que l'art. 23 OSIA prescrivent que les procédures d'approche et de départ sont définies par le règlement d'exploitation. La mise en œuvre de nouvelles procédures nécessite donc qu'elles soient introduites dans le règlement d'exploitation, par le biais d'une décision de modification du règlement d'exploitation. L'art. 36d précise que, en cas de modification du règlement d'exploitation, seules les modifications qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit sont mises à l'enquête publique et font l'objet d'une consultation cantonale.

Dans le cas d'espèce, la demande vise à créer une procédure d'approche. Cette demande doit donc faire l'objet d'une procédure de modification du règlement d'exploitation pour être approuvée. Quant à la nécessité de mettre à l'enquête publique la demande et de consulter le canton, l'OFAC estime, sur la base des documents techniques fournis et comme il le sera explicité ci-dessous (cf. B.2.6 Exigences de la protection de l'environnement), qu'il n'y aura pas de répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit. Partant, ni une mise à l'enquête publique ni une consultation du canton ne sont nécessaires.

Cela étant dit, au-delà de l'évaluation technique quantifiant objectivement et globalement les immissions sonores, l'OFAC est conscient du fait que cette procédure d'approche prévoit, pour sa partie initiale, une nouvelle trajectoire pénétrant la vallée du Rhône. Les répercussions de cette nouveauté, particulière en raison de la topographie de la région, sont difficiles à évaluer. Ainsi, l'OFAC procédera à une appréciation de la situation au terme de la période initiale des deux saisons hivernales (cf. ci-dessus A.1.2 Description du projet) et procédera, si nécessaire, à une mise à l'enquête publique du projet pour sa pérennisation.

1.3 *Recevabilité*

L'art. 24 OSIA exige que la demande comporte notamment un projet de modification du règlement avec motifs et commentaires, de même qu'une description des effets de la modification sur l'exploitation, l'aménagement du territoire et l'environnement ainsi que les projets de modification de la zone de sécurité. Force est de constater que les documents fournis par le requérant sont complets.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

L'article 25 OSIA précise que le règlement d'exploitation ou ses modifications sont approuvés lorsque :

- a. le contenu répond aux objectifs et aux exigences du PSIA ;
- b. les conditions mises à l'octroi de la concession d'exploitation (...) sont remplies ;
- c. les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées ;
- d. le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi ;
- e. (...) les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique (...)
- f. les conditions permettant de garantir la sécurité (...) sont remplies.

Le respect des exigences précitées est analysé ci-dessous.

2.2 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Pour être approuvée, une demande de modification du règlement d'exploitation doit répondre aux objectifs et exigences du PSIA.

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Sion ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA. La version 2 du protocole de coordination est datée du 13 mars 2012 et a été approuvée par tous les partenaires. La version finale du protocole de coordination sera élaborée dans un délai raisonnable.

La modification du règlement d'exploitation qui fait l'objet de la présente procédure est sans incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

2.3 *Concession d'exploitation*

La demande de modification du règlement d'exploitation peut être approuvée si les

conditions mises à l'octroi de la concession sont remplies.

En l'occurrence, la concession d'exploitation de l'aéroport civil de Sion a été renouvelée le 31 août 2001 pour une période de 30 ans. La situation relative aux conditions d'octroi de la concession n'a pas changé depuis lors, de sorte que l'OFAC considère qu'elles sont toujours remplies.

2.4 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

Les services internes de l'OFAC ont analysé ce projet et ont émis un préavis favorable, sans formuler d'exigences.

2.5 *Exigences de 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. En l'occurrence, l'objet de la présente demande ne nécessite pas de modifier la planification régionale et locale.

2.6 *Exigences de la protection de l'environnement*

Pour analyser la conformité du projet aux normes édictées en matière de protection de l'environnement, l'OFAC se base sur le rapport établi par BTEE SA ainsi que le rapport succinct de Bächtold & Moor. Ces deux documents analysent principalement l'impact sonore de cette nouvelle procédure. L'impact visuel est également abordé.

Tout d'abord, l'OFAC rappelle que la procédure d'approche projetée comporte une première partie avec une nouvelle trajectoire dans la vallée du Rhône et une seconde partie avec une trajectoire identique aux autres procédures déjà existantes pour l'aéroport de Sion. Concernant la première partie, la charge sonore la plus bruyante calculée est estimée à moins de 20 dB(A). Les valeurs limites d'exposition au bruit de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) les plus basses applicables étant fixées à 50 dB(A), l'OFAC constate que, déjà pour la première partie, l'OPB sera largement respectée.

Concernant la seconde partie dont la trajectoire est identique à celle des procédures déjà en vigueur, l'OFAC constate que la soixantaine d'atterrissages annuels liés à la nouvelle procédure va, logiquement, provoquer un total d'environ 120 mouvements (1 atterrissage + 1 décollage représentent 2 mouvements). Le bruit provoqué par ces 120 mouvements et les quelques 40'000 mouvements effectués p. ex. durant l'année 2014 est inférieur au bruit autorisé dans le cadre de la décision du 31 août 2001 d'approbation du règlement d'exploitation et qui se base sur un potentiel de 67'000 mouvements.

Cela étant dit et comme présenté ci-dessus (cf. A.1.2 Description du projet), la mise en œuvre et l'exploitation de cette procédure d'approche se fera en deux étapes. Par ailleurs et comme également expliqué ci-dessus (cf. B.1.2 Procédure applicable), la trajectoire de cette nouvelle procédure est particulière. Ainsi, afin de vérifier et évaluer au mieux son impact, le requérant devra toutefois établir un rapport dressant un bilan des premières expériences de la première phase d'une durée de deux saisons hivernales et détaillant leurs conséquences. Ce rapport, accompagné des éventuelles demandes de modifications techniques ou opérationnelles de la procédure d'approche, devra être envoyé à l'OFAC six mois avant le début de la seconde phase de pérennisation de cette procédure d'approche. Cette exigence fera l'objet d'une charge dans le dispositif de la présente décision.

2.7 *Exigences liées à la protection de la nature et du paysage*

Le projet ne modifie pas la situation en ce qui concerne la nature et le paysage.

2.8 *Cadastre de l'exposition au bruit*

Selon l'art. 25 al. 1 let. d OSIA, les modifications du règlement d'exploitation sont approuvées lorsque le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi.

La présente modification du règlement d'exploitation ne modifie pas les données bruit de l'aéroport et n'a donc pas d'impact sur l'établissement du cadastre de l'exposition au bruit.

2.9 *Plan de la zone de sécurité*

Le plan de la zone de sécurité n'est pas touché par la présente modification du règlement d'exploitation.

2.10 *Conclusion*

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la demande de modification du règlement d'exploitation du 6 avril 2015 contreviendrait aux dispositions pertinentes de la législation. Elle 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.

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 émolu-

ments 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 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'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

La présente décision n'est publiée ni dans le Bulletin officiel du canton du Valais ni dans la Feuille fédérale (FF).

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile

vu la demande du 6 avril 2015 de la Ville de Sion,

décide l'approbation de la modification du règlement d'exploitation.

1. De la portée

La mise en œuvre et l'exploitation de la procédure d'approche pour la piste 25 de l'aéroport civil de Sion RNAV (RNP) RWY 25 est approuvée pour une période de deux saisons hivernales dès l'entrée en force de la présente décision.

2. Des charges

Le requérant devra produire un rapport dressant un bilan des premières expériences de la première phase d'une durée de deux saisons hivernales et détaillant leurs conséquences. Ce rapport, accompagné des éventuelles demandes de modifications techniques ou opérationnelles de la procédure d'approche, devra être envoyé à l'OFAC six mois avant le début de la seconde phase de pérennisation de cette procédure d'approche.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus par une décision de l'OFAC séparée.

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Ville de Sion, Service des Travaux publics, rue de Lausanne 23, 1950 Sion.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Aéroport civil de Sion, Direction, 1950 Sion ;
- Skyguide, Service de la navigation aérienne Zürich, 8602 Wangen b. Dübendorf.

Office fédéral de l'aviation civile

(sig.)

Christian Hegner
Directeur

(sig.)

Alexandre Triverio, juriste
Section Plan sectoriel et installations

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, 9023 St-Gall. 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.