



3003 Berne, le 18 septembre 2019

Décision

Aéroport de Genève

Suivi de la décision du 23 mars 2006 de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN)

Horaires nocturnes (CRINEN I) et Aviation légère (CRINEN II)

Reprise de la procédure CRINEN I et jonction de CRINEN I et CRINEN II avec la procédure de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève

A. En fait :

1. En date du 31 mai 2001, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a approuvé le règlement d'exploitation de l'Aéroport International de Genève (AIG). Le même jour, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a renouvelé la concession d'exploitation de l'AIG pour la période s'étendant du 1^{er} juin 2001 au 31 mai 2051.
2. Par mémoire déposé le 29 juin, 30 juin et 2 juillet 2011, l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG) (recourante 1), les Communes de Chevry, Divonne, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Ornex, Saint Genis Pouilly, Sergy, Versonnex, Sauvigny et Pougny, la Communauté du Pays de Gex, les Communes de Messery et Chens-sur-Léman, Les Communes de Mies, Chavannes-des-Bois et Coppet, la Commune de Vernier, la Commune de Satigny (recourantes 2), la Commune de Nernier (recourante 3), la Commune de Cartiny (recourante 4), M. A. _____ (recourant 5), l'Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)(recourante 6), l'Association Gessienne contre les Nuisances des Avions (AGCNA)(recourante 7) et Feu M. B. _____ et consorts (recourants 8) ont contesté les deux décisions précitées par devant la Commission de recours fédérale en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN).

Certains recourants ont notamment requis, dans leurs conclusions en matière de vols de nuit et d'aviation légère, que des restrictions plus sévères que celles contenues dans le règlement d'exploitation approuvé par l'OFAC dans sa décision du 31 mai 2001 soient imposées à l'AIG.

3. Statuant le 23 mars 2006, la CRINEN a prononcé le dispositif suivant en ce qui concerne les vols de nuit et l'aviation légère :
- « 1. [...]»
2. Les recours formés contre la décision de l'OFAC du 31 mai 2001 d'approuver le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève sont partiellement admis au sens des considérants.
3. L'AIG est tenu d'établir les incidences d'un plafonnement du nombre de mouvements nocturnes aux fins de respecter les valeurs limites d'immission sur l'essentiel des périmètres concernés, en termes de nombre de mouvements touchés, par tranche horaire, et d'évaluer les conséquences socio-économiques de cette mesure, pour lui-même, pour les compagnies aériennes et pour l'agglomération genevoise. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans le délai d'un an suivant l'entrée en force de la présente. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur la requête de plafonner les mouvements réalisés durant les tranches horaires 22 heures – 23 heures, 23 heures – 24 heures, ce sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait important d'examiner et de prendre en compte.
4. L'AIG est tenu d'examiner la faisabilité d'une extension du couvre-feu nocturne aux tranches horaires 22 heures – 23 heures, 23 heures – 24 heures, ainsi qu'à celle de 6 heures – 7 heures, d'établir les incidences opérationnelles, financières et techniques de cette mesure, d'en définir les modalités et de proposer, le cas échéant, les modifications du règlement d'exploitation et des autres documents nécessaires. Il sera également tenu d'examiner la faisabilité et les incidences d'une extension des heures de fermeture de l'aéroport au trafic à la période entre 22 heures et 8 heures les samedis et les dimanches. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans le délai d'un an suivant l'entrée en force de la présente. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur cette requête d'extension de la période de fermeture de l'aéroport au trafic, sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait opportun d'examiner et de prendre en compte.
5. L'AIG devra examiner la faisabilité technique, opérationnelle et les incidences financières de la suppression des routes KONIL prévoyant le décollage en piste 23 avec virage à droite en direction d massif du Jura à partir de 22 heures, dans le délai d'un an suivant l'entrée en force de la présente décision, et proposer, le cas échéant, les modifications du règlement d'exploitation et des autres documents rendues nécessaires. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans ce délai. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur cette mesure sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait opportun d'exami-

ner et de prendre en compte.¹

6. [...]

7. L'AIG est tenu d'établir un plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère, en concertation avec l'Etat français, et de soumettre les modifications correspondantes du règlement d'exploitation à l'OFAC pour approbation. L'AIG devra dresser un rapport à l'attention de l'OFAC dans le délai de deux ans suivant l'entrée en force de la présente. L'OFAC devra ensuite statuer, sous la forme d'une décision administrative, sur cette mesure sur la base de ce rapport et d'autres éléments qu'il jugerait opportun d'examiner et de prendre en compte.²

8. [...]

9. Les recours sont rejetés pour le surplus, pour autant que recevables.

[...]. »

4. N'ayant pas fait l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral (TF), la décision de la CRINEN du 23 mars 2006 est entrée en force.
5. Le 22 mai 2007, l'AIG a remis à l'OFAC deux études traitant des vols de nuit, à savoir l'étude de l'EMPA du 10 mai 2007 intitulée « Evaluation zusätzlicher Nachtflugbeschränkungen am Genfer Flughafen, Lärmberechnung und -analysen » et l'étude de mai 2007 de SH&E International Air Transport Consultancy intitulée « Evaluation of Additional Night Restrictions at Geneva International Airport ». En ce qui concerne l'aviation légère, l'AIG a remis le 16 décembre 2008 un rapport établi en concertation avec l'Etat français intitulé « Plan de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère ».
6. Ces documents ont fait l'objet d'échanges entre l'AIG, l'OFAC et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), respectivement les autorités françaises. Cependant, l'OFAC a constaté qu'en l'absence d'une fiche de Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Genève, le cadre de référence pour répondre aux questions de la CRINEN I était absent. En effet, c'est à la lumière de cet outil de politique aéronautique que doivent être analysées les questions stratégiques et opérationnelles mises en œuvre par l'AIG. L'OFAC a dès lors rendu une décision de suspension de la procédure CRINEN I le 18 septembre 2012. Parallèlement, l'instruction n'a pas été poursuivie en ce qui concerne CRINEN II.
7. Le 14 novembre 2018, le Conseil Fédéral a adopté la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, établissant les objectifs et exigences qui s'appliquent à l'AIG en matière de politique aéronautique.

¹ Les chiffres 3, 4 et 5 de la décision de la CRINEN du 23 mars 2006 concernent les vols de nuit et sont dénommés « CRINEN I ».

² Le chiffre 7 de la décision de la CRINEN du 23 mars 2006 concerne l'aviation légère et est dénommé « CRINEN II ».

8. Dans le prolongement du processus de mise en œuvre de la fiche PSIA, l'AIG a soumis à l'OFAC le 10 septembre 2019 un dossier contenant une demande de modification du règlement d'exploitation ainsi qu'une demande d'approbation des plans, et dénommé « Dossier après PSIA ».

B. En droit

1. Autorité compétente et procédure applicable

En application de l'art. 36c al. 3 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), l'OFAC est compétente en matière d'approbation et de modification des règlements d'exploitation.

De plus, dans sa décision du 23 mars 2006, la CRINEN a imposé à l'OFAC de statuer sous forme d'une décision administrative notamment sur les éléments des chiffres 3, 4, 5 et 7 de son dispositif, soit CRINEN I et II.

Dès lors, l'OFAC est l'autorité compétente sur le fond aussi bien en ce qui concerne les procédures CRINEN I et II qu'en ce qui concerne la demande de modification du règlement d'exploitation déposée par l'AIG le 10 septembre 2019.

L'autorité compétente sur le fond l'est aussi pour ce qui concerne les décisions incidentes liées. Par conséquent, il revient à l'OFAC de rendre une décision au sens de l'art. 5 ss de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) aussi bien pour lever la suspension de la procédure CRINEN I, qu'elle avait par ailleurs elle-même prononcée, que pour prononcer la jonction de procédure entre les procédures CRINEN I et II et la procédure de modification du règlement d'exploitation.

2. Au fond

La décision de suspension de la procédure CRINEN I prévoit, au chiffre 2 de son dispositif, que la procédure CRINEN I sera reprise dès que la fiche PSIA de l'aéroport de Genève sera adoptée par le Conseil fédéral. Cette fiche ayant été adoptée le 14 novembre 2018, la procédure doit donc reprendre.

Cependant, la fiche PSIA précitée prévoit que la suppression de la route KONIL « courte », soit la question posée au chiffre 5 de la décision du 23 mars 2006 de la CRINEN, devra faire l'objet d'une analyse par les instances transfrontalières. Dès lors, malgré l'adoption de la fiche PSIA, l'OFAC constate qu'une procédure *ad hoc* visant à obtenir des éléments essentiels à la résolution de la question des routes KONIL est encore en cours. Etant dans l'impossibilité de statuer sur la suppression des routes KONIL avant la fin des discussions transnationales, une reprise par l'OFAC de

cette procédure est prématurée à ce stade. Par conséquent, l'OFAC reprend la procédure CRINEN I en ce qu'elle concerne la question du plafonnement du nombre de vols nocturnes et la question de l'extension du couvre-feu nocturne, mais laisse suspendue la procédure en ce qu'elle traite de la suppression des routes KONIL.

En date du 10 septembre 2019, l'AIG a soumis à l'OFAC une demande de modification de son règlement d'exploitation. Celle-ci vise notamment la mise en place de quotas pour les vols retardés décollant après 22h, et rejoint dès lors des thèmes traités par la CRINEN I. De plus, une documentation visant à établir le nouveau bruit aérien et industriel admissible accompagne le dossier, traitant inévitablement des questions, liées au bruit, de la CRINEN I et II. Dans ce contexte, l'AIG a joint à son dossier de demande les pièces 1, intitulée « Procédure CRINEN I », et 2, intitulée « Procédure CRINEN II », qui traitent explicitement des questions des CRINEN I, à l'exception des routes KONIL, et CRINEN II. Constatant cela, et pour des motifs d'économie de procédure, l'OFAC estime qu'une jonction de procédure entre la procédure de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève et les procédures CRINEN I, sauf routes KONIL, et CRINEN II, est opportune. Par conséquent, les procédures CRINEN I, traitant de la question du plafonnement du nombre de vols nocturnes et de la question de l'extension du couvre-feu nocturne, et CRINEN II, traitant de l'aviation légère, sont jointes à la procédure de modification du règlement d'exploitation déposée auprès de l'OFAC le 10 septembre 2019.

A noter que les pièces 1 et 2 précitées peuvent être consultées selon les modalités fixées dans la Feuille fédérale du 17 septembre 2019. Les recourants sont invités à faire usage de leur droit d'être entendu par la voie de l'opposition durant la période de mise à l'enquête publique de ces documents.

3. Des frais

Compte tenu du fait que la présente décision incidente n'est provoquée par aucune des parties, il n'est pas perçu de frais.

4. De la notification et de la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé aux parties à la procédure. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple au Secrétariat général du DETEC.

5. De la voie de recours

Selon l'art. 46 al.1 PA, les décisions incidentes notifiées séparément et qui ne portent pas sur la compétence ou sur une demande de récusation ne peuvent faire l'objet d'un recours que si elles peuvent causer un préjudice irréparable ou si l'admission du

recours peut conduire immédiatement à une décision finale qui permet d'éviter une procédure probatoire longue et coûteuse.

La décision de reprise de la procédure CRINEN I ainsi que la décision de jonction de procédures ne mettent pas fin aux procédures CRINEN I et II, de sorte qu'il s'agit de décisions incidentes.

Ces décisions n'affectent pas la qualité de partie des recourants de la CRINEN, et ne remettent pas en cause leur capacité de faire opposition dans le cadre du « Dossier après PSIA ». De plus, l'admission d'un éventuel recours n'est pas susceptible de conduire à une décision finale.

Par conséquent, les conditions permettant de faire recours contre une décision incidente ne sont pas réunies, et la présente décision ne peut dès lors pas faire l'objet d'un recours.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu les motifs qui précèdent

décide

1. La procédure relative à CRINEN I, suspendue par décision du 18 septembre 2012, est reprise en ce qui concerne le chiffre 3, concernant le plafonnement des vols de nuit, et le chiffre 4, traitant d'un couvre-feu nocturne, de la décision de la CRINEN du 23 mars 2006. Le chiffre 5, relatif à la suppression des routes KONIL, reste suspendu.
2. Les procédures relatives à CRINEN I et CRINEN II à l'exception du chiffre traitant des routes KONIL, soit les chiffres 3, 4 et 7 du dispositif de la décision du 23 mars 2006 de la CRINEN, sont jointes à la procédure de modification du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève concernant la mise en place de quotas pour les vols retardés décollant après 22h.
3. Il n'est pas perçu de frais pour la présente décision.
4. La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :
 - Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15 ;

- Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG), p.a. Me Gérald Page, Avocat, Grand-Rue 23, 1204 Genève ;
- Communes de Chevry, Divonne, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Ornex, Saint Genis Pouilly, Sergy, Versonnex, Sauvigny et Pougny, la Communauté du Pays de Gex, les Communes de Messery et Chens-sur-Léman, Les Communes de Mies, Chavannes-des-Bois et Coppet, la Commune de Vernier, la Commune de Satigny, p.a. Me Gérald Page, Avocat, Grand-Rue 23, 1204 Genève ;
- Commune de Nernier, Mairie de Vernier, 74140 Nernier, France ;
- Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG), c/o M. C._____, Président, 30 Allée de Rive, 74140 Nernier ;
- Association Gessienne contre les Nuisances des Avions (AGCNA), M. D._____, Boite postale 21, 01280 Prévessin-Moëns, France ;
- Feu M. B._____ et consorts, 1 Avenue du Bijou, 01210 France, p.a. Mme E._____, 72 Rue de Meyrin, 01210 Ferney-Voltaire.

Et sous pli simple à :

- DETEC, Secrétariat général, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement, 3003 Berne ;
- Sous-préfecture de Gex, 26 rue Charles Harent, BP 409, 01174 GEX Cedex, France ;
- Office de l'urbanisme, Direction générale, Rue David-Dufour 5, Case postale 224, 1211 Genève 8.

Office fédéral de l'aviation civile

(sig.)

Marcel Zuckschwerdt
Directeur suppléant

(sig.)

Vera Waldburger, juriste stagiaire
Section Plan sectoriel et installations