

3003 Berne, le 17 octobre 2013

Aéroport de Genève

Modification du règlement d'exploitation

Mise en place d'un régime de demande d'autorisation préalable PPR
consécutivement à l'introduction de la mesure de minimums de sépara-
tion en fonction des turbulences de sillage

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le règlement d'exploitation actuel de l'aéroport de Genève a été approuvé le 31 mai 2001.

En date du 22 mai 2013, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande de modification du règlement d'exploitation.

Cette demande fait suite à la décision de l'OFAC du 5 juin 2012 qui impose à l'AIG le respect strict des normes contenues dans le Doc 4444 de l'OACI en matière de séparation et requiert que les mesures y liées (restrictions expresses, périodes d'interdiction et fermeture de l'accès, voire fermeture de la piste en herbe) soient mentionnées dans le règlement d'exploitation lorsqu'elles seront opérationnelles.

1.2 *Description du projet*

Dans la décision susmentionnée du 5 juin 2012, l'autorité de céans a exigé que les dispositions relatives aux minimums de séparation du Doc 4444 OACI soient strictement mises en œuvre à l'aéroport de Genève au plus tard le 30 octobre 2013. Le changement ne consiste pas à appliquer une nouvelle procédure, mais plutôt à étendre la procédure existante à une proportion du trafic aérien significativement plus importante.

Concrètement, l'objet de la présente décision vise à compléter le prescrit de l'art. 3 al. 2 du Règlement d'exploitation de l'AIG, avec le texte suivant :

« Article 3, alinéa 3 (nouveau)

L'utilisation de l'aéroport pour les vols autres que les vols affrétés en série du trafic de ligne et hors des lignes est soumise à une demande d'autorisation préalable (PPR) dont les modalités figurent dans la Publication d'information aéronautique suisse (AIP *Switzerland*) ».

1.3 *Justification de la demande*

Le requérant justifie sa demande de la manière suivante. La mise en œuvre de la mesure issue du Doc 4444 OACI vise à appliquer les minimums de séparation pour les VFR à l'arrivée ou au départ sur la piste en gazon, ainsi que le trafic hélicoptère

VFR, non seulement derrière les départs des avions de la catégorie *HEAVY* sur la piste en béton, mais également derrière les départs des avions de la catégorie *ME-DIUM*. Cela représente une proportion du trafic aérien significativement plus importante.

L'application des minimums de séparation en fonction des turbulences de sillage pour les usagers de la piste en herbe derrière une proportion de trafic sur la piste en béton plus importante qu'aujourd'hui ne constitue pas, en soi, pas un changement opérationnel.

Cela étant, l'application des minimums de séparation en fonction des turbulences de sillage engendrera des restrictions d'utilisation de la piste gazon. En effet, dès lors que les minima de séparation du Doc 4444 s'appliqueront à une proportion significativement plus importante de trafic sur la piste en béton, la gestion du trafic aérien sera plus complexe. Afin d'éviter une surcharge de travail des contrôleurs aériens résultant de cette complexité accrue, ainsi que pour prévenir des temps d'attente excessifs (inacceptables) pour les mouvements VFR, une procédure de demande d'autorisation préalable (PPR) sera instaurée pour le trafic VFR gazon, ainsi que pour les mouvements d'hélicoptères VFR (PPR aviation légère). De fait, le trafic VFR (gazon et hélicoptères) sera restreint. Compte tenu de la finalité poursuivie, ces restrictions interviendront par anticipation, au stade de la planification des vols (procédure d'autorisation préalable).

1.4 *Contenu de la demande*

Le document qui compose la demande du 22 mai 2013 est le suivant :

- courrier de l'AIG du 22 mai 2013 : « Minimums de séparations en fonction des turbulences de sillage en conformité avec le Doc 4444 OACI – Suivi du plan d'action du 31 août 2012 ».

Suite à une demande de l'OFAC, l'AIG a fait parvenir, en date du 30 septembre 2013:

- règlement d'exploitation de l'aéroport du 31 mai 2001 (Etat au 30 octobre 2013) amendé contenant le nouvel alinéa 3 de l'art.3.

2. **De l'instruction**

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

Le dossier est traité par l'OFAC. Seuls les services spécialisés de cet office ont été consultés.

La demande de modification du règlement d'exploitation n'a été publiée ni dans la Feuille d'avis officielle (FAO) du Canton de Genève ni dans la Feuille fédérale (FF) et n'a pas été mise à l'enquête publique.

2.2 *Prises de position*

Les 19 juin et 10 septembre 2013, les services internes de l'OFAC ont émis un préavis favorable à la présente modification du règlement d'exploitation sans formuler de remarque particulière.

L'instruction du dossier s'est achevée le 10 septembre 2013.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 36c al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), l'exploitant d'un aéroport doit édicter un règlement d'exploitation. Tel qu'il ressort de l'al. 2 de cet article, le règlement d'exploitation doit notamment définir l'organisation de l'aéroport et les procédures d'approche et de décollage ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aéroport. En vertu de l'al. 3, ce règlement doit être soumis à l'OFAC pour approbation.

Dans le cas d'espèce, la demande formulée par l'exploitant vise à ancrer dans le règlement d'exploitation la mise en place d'une procédure de demande d'autorisation préalable (PPR) pour le trafic VFR gazon ainsi que pour les mouvements d'hélicoptères VFR (PPR aviation légère).

L'application de ces dispositions relève de l'organisation de l'aéroport ainsi que des prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aéroport. Ainsi, le règlement d'exploitation de l'aéroport doit être modifié en conséquence. La demande a donc été correctement adressée à l'OFAC, autorité compétente en la matière.

1.2 Procédure

S'agissant de la procédure à suivre, elle est réglée aux art. 36c et 36d LA ainsi qu'aux art. 4 et suivants de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). Les art. 36d al. 1 et al. 2 LA prévoient d'une part une publication dans les organes officiels du canton et des communes concernées ainsi qu'une mise à l'enquête publique pendant 30 jours de la demande et, d'autre part, la consultation du canton si le projet en cause induit une augmentation sensible de l'exposition des riverains au bruit.

Dans le cas d'espèce, le projet consiste uniquement en une précision de la nécessaire planification des vols (procédure d'autorisation préalable PPR). Avec comme corollaire une évidente baisse du trafic VFR sur la piste en gazon, une diminution de l'exposition des riverains au bruit est anticipée. Par conséquent, cette modification n'induirait pas « une augmentation sensible de l'exposition des riverains au bruit » au sens de l'art. 36d LA.

La demande n'a ainsi pas à être publiée et mise à l'enquête publique. De même, le canton n'a pas à être consulté.

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*

Selon l'art. 23 OSIA, le règlement d'exploitation régit tous les aspects opérationnels de l'aérodrome. Il contient notamment des prescriptions sur l'organisation de l'aérodrome, les procédures d'approche et de décollage et l'utilisation des installations de l'aérodrome par les aéronefs.

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.

2.2 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève 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.

La modification du règlement d'exploitation qui fait l'objet de la présente décision 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 concession d'exploitation de l'aéroport de Genève a été renouvelée le 31 mai 2001 pour une période de 50 ans. La situation qui prévalait au moment de l'examen du renouvellement de la concession n'a pas changé depuis lors, de sorte que l'office considère que les conditions fixées au renouvellement de celle-ci sont toujours remplies.

2.4 *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.

Conformément à l'art. 9 OSIA, l'OFAC a procédé à un examen spécifique à l'aviation.

Après examen, l'OFAC n'a pas de remarque particulière ni d'exigence spécifique à émettre.

2.5 *Exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

Aucun élément de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement n'est touché par la présente modification du règlement d'exploitation.

2.6 *Cadastre de l'exposition au bruit*

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

2.7 *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.

2.8 *Conditions permettant de garantir la sécurité*

La présente modification du règlement d'exploitation est sans incidence notable sur le manuel d'aérodrome de l'aéroport de Genève.

2.9 *Responsabilité de l'exploitante*

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. En vertu de l'art. 17 OSIA, l'exploitant est chargé de créer les conditions d'une utilisation correcte de l'aéroport et de l'exploiter conformément aux dispositions légales et au règlement d'exploitation.

2.10 *Effet suspensif*

En principe, conformément à l'art. 55 al. 1 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), tout recours a un effet suspensif. Toutefois, comme le précise l'alinéa 2 de l'article précité, « sauf si la décision porte sur une prestation pécuniaire, l'autorité inférieure peut y prévoir qu'un recours éventuel n'aura pas d'effet suspensif; après le dépôt du recours, l'autorité de recours, son président ou le juge instructeur a la même compétence ».

Dans le cas d'espèce, il convient de relever que, au point 15, page 13, de la décision de l'OFAC du 5 juin 2012 concernant la mise en œuvre de la mesure de séparation de trafic relative au Doc 4444, l'effet suspensif des recours leur a été retiré en raison de l'importance des intérêts publics liés à la sécurité par rapport aux différents intérêts privés des utilisateurs de l'aéroport.

En date du 9 octobre 2013, le Tribunal administratif fédéral (TAF) a confirmé la décision de l'OFAC du 5 juin 2012 qui avait fait l'objet de recours. La mesure concernant l'application des séparations de trafic deviendra donc effective au 30 octobre 2013. Il est ainsi impératif que la modification du règlement d'exploitation induite puisse déployer tous ses effets à cette date.

Un éventuel recours contre la modification du règlement d'exploitation, faisant l'objet de la présente décision, n'aura donc pas d'effet suspensif.

2.11 *Conclusion*

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la modification du règlement d'exploitation du 31 mai 2001 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 la présente décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation 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 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) ainsi qu'au Département de l'urbanisme du canton de Genève.

La présente décision n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 22 mai 2013 de l'Aéroport International de Genève,

approuve la modification du règlement d'exploitation permettant de soumettre l'utilisation de l'aéroport pour les vols autres que les vols affrétés en série du trafic de ligne et hors des lignes à une demande d'autorisation préalable (PPR).

1. De la portée

L'approbation de la modification du règlement d'exploitation autorise l'Aéroport International de Genève à modifier les publications aéronautiques et à exploiter l'aéroport de Genève, conformément au règlement d'exploitation de l'aéroport du 31 mai 2001 (Etat au 30 octobre 2013).

2. Des charges

Aucune exigence spécifique n'est liée au présent projet de modification du règlement d'exploitation.

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. Ils lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

Les émoluments 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 (accompagné du règlement d'exploitation approuvé).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), 3003 Berne ;

- Département de l'urbanisme (DU), Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8.

5. De l'effet suspensif

Tout recours contre la présente décision sera privé de l'effet suspensif.

sig. Peter Müller
Directeur

sig. Justine Hug
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.