



3003 Berne, le 26 mai 2015

Aéroport civil de Sion

Approbation des plans

Création de trois places hélicoptères provisoires au « Village de bois »

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 22 février 2015, la Ville de Sion, exploitant de l'aéroport civil de Sion, (le requérant) a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (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 la création de trois places hélicoptères provisoires au « Village de bois ».

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste en l'aménagement de trois places provisoires pour le stationnement d'hélicoptères non-basés dans le secteur dit « Village de bois ». Ces places seront numérotées H83, H84 et H85. Par ailleurs, une ligne de sécurité sera créée autour du secteur.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de pallier à la mise hors service des quatre places situées au nord-est de l'aéroport et ainsi de conserver une disponibilité opérationnelle des places de stationnement pour hélicoptères non-basés sur l'aéroport en attendant la réalisation des places hélicoptères au sud-est.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 22 février 2015 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 22 février 2015 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des chapitres suivants :
 - Chapitre 1 : Introduction
 - Chapitre 2 : Définition du système
 - Chapitre 3 : Gestion du risque de sécurité
 - Chapitre 4 : Conclusion
 - Chapitre 5 : Signatures
 - Chapitre 6 : Annexes :
 - Annexe A : Tableau récapitulatif de la gestion du risque de sécurité, du 27 novembre 2014 ;
 - Annexe B : Tabelle d'évaluation du risque ;
 - Plan « Places de stationnement hélicoptères » n° HELICOAG-2381-01,

échelle 1:500, du 18 février 2015.

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'OFAC pour le compte du DETEC.

En date du 26 février 2015, les services internes de l'OFAC ont été appelés à se prononcer. Ni le Canton du Valais, ni les autres offices fédéraux n'ont été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique.

2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, examen aéronautique du 18 mars 2015 et 22 avril 2015

L'instruction du dossier s'est achevée le 22 avril 2015.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Aux termes de l'art. 37 al. 1 de la loi 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. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), 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 au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique de Sion est un aéroport et la présente demande tend à autoriser la création de trois places hélicoptères provisoires, qui servent à l'évidence à l'exploitation d'un aéroport. L'instruction est ainsi 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'aéroport.

La procédure simplifiée d'approbation des plans, en particulier, 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 et 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. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, le projet consiste à aménager trois places de stationnement provisoires pour hélicoptères. Il ne touche pas les intérêts dignes de protection des tiers et n'a pas d'effets sensibles sur l'environnement. Par ailleurs, il s'agit d'un projet provisoire. Partant, la procédure simplifiée d'approbation des plans peut être appliquée au traitement du dossier.

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. L'analyse du projet à l'aune des normes en vigueur pour les domaines précités est effectuée ci-dessous.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet). Elle est acceptée. En effet, l'aménagement des trois places de stationnement provisoires pour hélicoptères non-basés permettra de pallier à la fermeture et au démantèlement des places hélicoptères au nord-est en attendant la réalisation des places hélicoptères au sud-est.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

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. 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 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. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a effectué un examen aéronautique en date du 18 mars 2015 dans lequel il a formulé certaines exigences. Le 15 avril 2015, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision. A noter qu'un second examen aéronautique a été effectué le 22 avril 2015, sans que des exigences supplémentaires ne soient formulées.

2.5.1 Introduction

La demande de l'exploitant concerne l'aménagement de postes de stationnement temporaires pour des hélicoptères non-basés suite à la mise hors service des quatre places situées au nord-est et le long de la clôture.

Actuellement, en attendant l'approbation du projet, les hélicoptères reçoivent une position par l'ATC sur l'aire de trafic nord en coordination avec l'AIS, mais sans que les postes ne soient effectivement marqués (NOTAM).

Le projet a une composante provisoire en ce sens que l'exploitant prévoit à moyen terme la construction de postes de stationnement pérennes au sud-est.

2.5.2 Conception des positions « Village de Bois »

Trois positions pour hélicoptères sont prévues au lieu dit « Village de bois », soit entre le parking « transit » et celui du groupe de vol à moteur (GVM). L'hélicoptère de référence a une longueur hors-tout de 13.15 m et un diamètre du rotor de 11 m.

La distance entre les trois positions est de $1.6 \cdot D = 21.04$ m et est ainsi correcte. De même, la distance entre la position hélicoptère la plus à l'ouest et la première du GVM est suffisante.

Toutefois, l'espace disponible ne permet pas d'effectuer des opérations simultanées sur les positions. Cette restriction devra être publiée dans l'AIP et le Manuel VFR (*no simultaneous hover operations allowed*).

Les dimensions des marques jaunes des positions sont correctes.

Il est pris note du fait que le dossier ne comporte pas d'options pour les hélicoptères de plus grande taille. C'est un choix délibéré de l'exploitant avec l'argument que ces hélicoptères seront convoyés sur le tarmac « transit » ou « Grély ». Certes, cette explication est compréhensible, mais cette limite ne figure nulle part dans les publications aéronautiques ni dans le projet de modification du marquage au parking transit (achevé). Par ailleurs, la distance entre l'axe du taxiway Alpha et le parking « transit » est de 12 m (si le parking est occupé), alors qu'il y a 17 m entre un hélicoptère sur les positions 83, 84 ou 85 et Alpha.

L'OFAC est conscient que cette différence peut permettre à un aéronef de plus grande taille d'accéder au parking « transit » en passant devant les trois positions hélicoptères, comme le mentionne le paragraphe 2.4 du *safety assessment*. Néanmoins, le tracé du taxiway Alpha sera optimisé dans le cadre du projet d'élargissement dudit taxiway, dont les travaux vont commencer le 7 avril 2015 selon la lettre de l'exploitant du 24 février 2015. C'est à ce moment-là que les nouveaux dégagements de l'OACI pourront également être appliqués.

Le tracé de la ligne de sécurité rouge a été revu par rapport à l'avant-projet. Le plan HELICOAG-2381-01 reprend les principes de la Figure 1 du pré-examen OFAC du 3 février 2015 y compris le cheminement piétonnier et les points d'attente intermédiaires sur Alpha.

Selon le dossier de l'exploitant, il n'y a pas de survol de panneaux de signalisation lorsque les hélicoptères font de l'*air taxi* pour atteindre les positions 83 à 85.

La position du panneau « attention jet blast » se trouvera à l'angle sud-est de l'ancien hangar d'Air Glaciers.

2.5.3 Aspects opérationnels

Même si la surface concernée par le projet se trouve hors de la zone de compétence de Skyguide, l'exploitant s'assurera auprès du prestataire de service que ces trois positions hélicoptères pourront être assimilées à temps par le personnel de la tour.

Les procédures et les processus établis dans le Manuel d'aérodrome d'Aéroport de Sion seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite au développement de la zone nord-est et à la construction d'un taxiway supplémentaire.

2.5.4 Travaux et période de chantier

La « remise en état sommaire », dont il est question au paragraphe 3.3 du *safety assessment*, concerne le « coulage de goudron dans les défauts du tarmac ».

Durant les travaux, l'exploitant veillera au respect des exigences pour les bandes de voies de circulation inscrites au §3.11 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, en particulier l'absence de tranchées ou de trous lorsque le taxiway Alpha est ouvert.

L'exploitant coordonnera le déroulement des travaux et la planification de la mise en service avec les partenaires de l'aéroport concernés par ce projet (AIS, RFF, Skyguide, Air Glaciers, etc.).

Durant les périodes de chantier, les zones concernées seront clairement délimitées de l'aire de mouvement active. Si nécessaire Alpha sera fermé.

2.5.5 Publications aéronautiques

Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement selon leur avancement. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux et modifications mentionnés dans cet examen sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.5.6 Début, fin et réception des travaux

Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC par e-mail.

Après l'achèvement des travaux et avant la mise en service, une réception des travaux sur place sera effectuée par l'OFAC.

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 Autres exigences

L'OFAC devra être informé 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.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

2.8 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 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. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. Par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard 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 de l'OFAC.

4. 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.

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 aux autorités fédérales 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 22 février 2015 de la Ville de Sion,

décide l'approbation des plans en vue d'aménager trois places hélicoptères provisoires au « Village de bois ».

1. De la portée

1.1 *Plan approuvé*

L'approbation des plans autorise la Ville de Sion, 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 du plan suivant :

- Plan « Places de stationnement hélicoptères » n° HELICOAG-2381-01, échelle 1:500, du 18 février 2015.

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*

2.1.1 Conception des positions « Village de Bois »

- L'espace disponible ne permet pas d'effectuer des opérations simultanées sur les positions. Cette restriction devra être publiée dans l'AIP et le Manuel VFR (*no simultaneous hover operations allowed*).
- Le tracé du taxiway Alpha sera optimisé dans le cadre du projet d'élargissement dudit taxiway.

2.1.2 Aspects opérationnels

- Même si la surface concernée par le projet se trouve hors de la zone de compétence de Skyguide, l'exploitant s'assurera auprès du prestataire de service que ces trois positions hélicoptères pourront être assimilées à temps par le person-

nel de la tour.

- Les procédures et les processus établis dans le Manuel d'aérodrome d'Aéroport de Sion seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite au développement de la zone nord-est et à la construction d'un taxiway supplémentaire.

2.1.3 Travaux et période de chantier

- Durant les travaux, l'exploitant veillera au respect des exigences pour les bandes de voies de circulation inscrites au § 3.11 de l'Annexe 14, Vol. I, OACI en particulier l'absence de tranchées ou de trous lorsque le taxiway Alpha est ouvert.
- L'exploitant coordonnera le déroulement des travaux et la planification de la mise en service avec les partenaires de l'aéroport concernés par ce projet.
- Durant les périodes de chantier, les zones concernées seront clairement délimitées de l'aire de mouvement active. Si nécessaire Alpha sera fermé.

2.1.4 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement selon leur avancement. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux et modifications mentionnés dans cet examen sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. Au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue, l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch).

2.1.5 Début, fin et réception des travaux

- Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC par e-mail.
- Après l'achèvement des travaux et avant la mise en service, une réception des travaux sur place sera effectuée par l'OFAC.

2.2 Autres exigences

- L'OFAC devra être informé 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 émoluments

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d OEmol-OFAC. 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 communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé avec le plan approuvé à :

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

La présente décision est communiquée pour information à :

- Aéroport civil de Sion, Direction, 1950 Sion ;
- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
agissant par l'Office fédéral de l'aviation civile

sig. Peter Müller
Directeur

Voie de droit (sur 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, 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.