



3003 Berne, le 27 janvier 2012

Aéroport International de Genève (AIG)

Approbation des plans

Fourniture 400 Hz aux positions 83 à 87 et 89
Mires de guidage aux positions 83 à 86

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 11 juillet 2011, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), tendant à installer des convertisseurs 400 Hz et des mires de guidages.

1.2 *Description du projet*

Le projet vise à installer aux positions 83 à 87 et 89 des convertisseurs 400 Hz (90KVA, standard AIG), reliés à un pit à proximité des avions pour leurs raccordements.

Il prévoit également l'installation de mires de guidage gérées par un système d'enclenchement automatique qui permettront aux pilotes de diriger leur avion de manière autonome jusqu'à son emplacement de stationnement. Deux types de mires seront installés :

- type T2 (distance de stationnement de 8 à 50 m, affichage LED haute densité et angle de visibilité de 48°) aux positions 83, 84 et 85 ;
- type T1 (distance de stationnement de 4 à 65 m, affichage LED haute densité et angle de visibilité de 170°) à la position 86.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme étant une amélioration de l'accueil des avions aux positions 80. En effet, à l'heure actuelle, l'engagement de personnel *follow-me* est nécessaire et l'utilisation de l'APU (*Auxiliary Power Unit*) de chaque aéronef durant le temps de l'escale est inévitable.

En outre, pour l'AIG, la réalisation du projet permettra la mise en service d'un nouveau système de gestion des mires de guidage.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 11 juillet 2011 sont les suivants :

- lettre d'accompagnement ;
- formule de demande d'approbation des plans du 11 juillet 2011 ;
- dossier environnement du 19 mai 2011 ;
- plan d'obstacle du 24 mai 2011 ;

- Safety Assessment du 9 juin 2011 ;
- plan n° 10 C, Réseaux de distribution, 400 Hz / Mires de guidage / Chambre tirage, Plan de situation / Coffrage, Positions 89, 87, 87A, 86, 86A, 85, 84, 83, échelle 1 : 200 / 1 : 50, daté du 1er juillet 2011 (version électronique).

Le plan en format papier a été transmis par la requérante à l'OFAC le 19 janvier 2012.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effet significatif 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'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Le canton de Genève n'a pas été consulté au sujet du présent projet. La demande d'approbation des plans n'a pas été publiée dans la Feuille d'avis officielle du canton de Genève (FAO), ni mise à l'enquête.

2.2 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Services internes de l'OFAC, prise de position favorable avec charges le 31 octobre 2011 ;
- Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI), prise de position positive sans charge le 19 septembre 2011.

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a été consulté le 29 juillet 2011. Dans sa réponse du 24 octobre 2011, l'OFEV indique considérer le projet comme étant de faible importance et ne pas éprouver le besoin de s'exprimer sur le projet.

L'instruction du dossier s'est achevée le 19 janvier 2012.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Il ressort de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que Genève est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) 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'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le 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.

En l'espèce, la demande tend à autoriser l'installation de fourniture 400 Hz aux positions 83 à 87 et 89, ainsi que la construction de quatre mires de guidage aux positions 83 à 86. L'instruction est 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'aérodrome.

La procédure simplifiée d'approbation des plans 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 ; 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.

Le projet ne consiste qu'en l'installation d'équipement sur des places de stationnement d'aéronefs existantes. Il ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dos-

sier.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet.

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. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

La justification donnée par la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste en une amélioration des places d'accueil aux positions 80. Une fois les travaux achevés, le nouvel équipement permettra aux pilotes d'éviter l'utilisation de l'APU durant leur temps d'escale et l'engagement du *follow-me* ne sera plus nécessaire. Il en résultera un impact positif sur l'environnement ; une réduction de la pollution locale de l'air ainsi qu'une diminution locale des émissions de bruit.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'Aéroport International 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, 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, tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) le cas échéant. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

2.5.1 Convertisseurs 400 Hz

Les convertisseurs ont un volume de 1.2 m x 0.54 m x 0.625 m et sont placés au moins à 7 m de la limite frontale des postes de stationnement concernés. Ils ne sont donc pas à considérer comme des obstacles à la navigation aérienne.

Le chantier se calque sur l'avancement du projet SARACO, qui a fait l'objet d'un examen des exigences aéronautiques séparé. Selon le point 1.2 (descriptif succinct) du *Safety Assessment* du 9 juin 2011, une fois les travaux de génie civil terminés, les postes de stationnement concernés seront à nouveau temporairement fermés (environ une journée) pour le tirage de câbles. A ce moment-là, l'OFAC exige de l'exploitant qu'il procède au balisage de la zone et publie un NOTAM adéquat.

2.5.2 Mires de guidage

Les quatre mires de guidage sont situées sur des mâts, placés en face des avions parkés sur les positions 83, 84, 85 et 86. Selon le dossier soumis, ces objets ne percent pas les surfaces de limitation des obstacles (24 m en-dessous) et ne causent pas d'interférences avec les aides à la navigation et à la communication aériennes. A cet effet, l'exploitant ne prévoit pas de balisage correspondant, ce qui est acceptable.

Cependant, l'OFAC précise que les mires de guidage respecteront les exigences

formulées dans le paragraphe 5.3.24 de l'*Annexe 14, Vol. I* de l'OACI sur les « systèmes perfectionnés de guidage visuel pour l'accostage » (fonctionnalités, conditions d'utilisation, informations durant l'accostage, bouton d'arrêt d'urgence, etc.). L'exploitant en apportera la preuve avant la mise en service et enverra à l'OFAC un rapport sur les phases de test et de transition prévues dans le dossier de demande d'approbation des plans.

2.5.3 Safety Assessment

L'OFAC confirme que les six mesures d'atténuation proposées par l'exploitant dans le *Safety Assessment* du 9 juin 2011, point 4 Gestion du risque, Mesures d'atténuation planifiées, p. 7, sont pertinentes. Ce document est annexé à la présente décision. Les six mesures devront être mises en place dans les délais indiqués.

2.5.4 Publications aéronautiques

Les publications aéronautiques seront adaptées avec la fin des travaux. Les modifications des publications seront planifiées de façon à ce 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'OFAC souhaite que l'exploitant tienne compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*) avec un cycle d'amendement classique (AMDT).

Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitation dues au chantier seront publiées par NOTAM, l'ébauche avec la référence du projet étant transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant l'entrée en vigueur demandée (lifs@bazl.admin.ch).

2.5.5 Début et fin des travaux

Le début et la fin des travaux seront communiqués par écrit à temps à l'OFAC. Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de 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. **Des frais**

Les frais 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 frais relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

Les frais 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 à la requérante. 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 11 juillet 2011 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de l'installation de fourniture 400 Hz aux positions 83 à 87 et 89, ainsi que de la construction de quatre mires de guidage aux positions 83 à 86.

1. De la portée

1.1 *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 du plan suivant :

- plan n° 10 C, Réseaux de distribution, 400 Hz / Mires de guidage / Chambre tirage, Plan de situation / Coffrage, Positions 89, 87, 87A, 86, 86A, 85, 84, 83, échelle 1 : 200 / 1 : 50, daté du 1er juillet 2011.

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 Convertisseurs 400 Hz

- La zone de chantier sera balisée.
- Un NOTAM sera publié pour la phase de tirage des câbles.

2.1.2 Mires de guidage

- Les mires de guidage respecteront les exigences formulées dans le paragraphe 5.3.24 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI sur les « systèmes perfectionnés de guidage visuel pour l'accostage ».
- L'exploitant en apportera la preuve avant la mise en service et enverra à l'OFAC un rapport sur les phases de test et de transition prévues.

2.1.3 Safety Assessment

- Les six mesures du Safety Assessment de l'AIG du 9 juin 2011, point 4 Gestion du risque, Mesures d'atténuation planifiées, p. 7, seront mises en place dans les délais indiqués.

2.1.4 Publications aéronautiques

- Les publications aéronautiques seront adaptées avec la fin des travaux.
- Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF soit aussi petit que possible.
- Les délais pour l'émission de publications (deadline originator) avec un cycle d'amendement classique (AMDT) seront tenus.
- Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitant dues au chantier seront publiées par NOTAM.
- L'ébauche du NOTAM avec la référence du projet sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant l'entrée en vigueur demandée.

2.1.5 Début et fin des travaux

- Le début et la fin des travaux seront communiqués par écrit à temps à 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.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. **Des frais**

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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, Direction générale, case postale 100, 1215 Genève 15.

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Inspection fédérale des installations à courant fort ESTI, Luppmenstrasse 1, 8320 Fehraltorf

DETEC Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Le Secrétaire général suppléant

sig. André Schrade

Annexe

- *Safety Assessment* de l'AIG du 9 juin 2011

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, 3000 Berne 14. 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.