



3003 Berne, le 17 janvier 2012

Aéroport International de Genève (AIG)

Approbation des plans

Parking fret (P42 et P43)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 19 mai 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 réaménager les parkings P42 et P43 (ci-après parking fret).

1.2 *Description du projet*

La requête consiste en un réaménagement et une privatisation des parkings autour de la halle fret (P42 et P43) en y plaçant des barrières et un système de distribution de tickets à l'entrée. Les places du P42 au nord de la Voie-des-Traz (RC35) seront englobées dans le P43 afin de n'avoir plus qu'un accès à contrôler. L'effet de la modification globale sera faible puisque 46 places véhicules seront perdues et 30 places motos gagnées. Le nombre de places de livraison pour camion, fourgon/camionnette et places pour handicapés restent, quant à elles, inchangées.

Dans le futur, les 53 places du P42 au sud de la Voie-des-Traz pourraient être aménagées en passage pour piétons et piste cyclable, selon le projet du groupe de travail MAPA (Mobilité-Aéroport-Palexpo-Arena). Dans ce cas, un réaménagement des places de parc serait prévu à l'intérieur du P43 afin de compenser la perte des places du P42. Ceci devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'approbation des plans par le DETEC.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par la requérante comme étant nécessaire au rétablissement d'une situation d'ordre autour de la halle de fret.

Le parking illicite (sans payer et sans droit) est devenu la norme puisque les contrôles sont très rares. La situation pousse les utilisateurs légitimes (transitaires, livreurs et visiteurs) à demander à l'AIG d'intervenir. Ce dernier soulève :

- le manque de place disponible pour les utilisateurs de la halle de fret ;
- le parcage de durée excessive et anarchique généralisé qui crée des situations dangereuses notamment en bloquant l'accès des véhicules de secours ;
- un manque à gagner estimé à environ 100'000.- par an pour l'AIG.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 19 mai 2011 sont les suivants :

- courrier d'accompagnement ;
- dossier de demande d'approbation des plans du 11 octobre 2009 ;
- matrice d'identification des impacts potentiels sur l'environnement du 19 mai 2011 ;
- dossier technique du 18 mai 2011, comprenant :
 - rapport parking fret du 17 mai 2011 contenant la situation actuelle et les problématiques associées, la description du projet ainsi qu'un bilan des places de parc ;
 - demande d'autorisation en procédure accélérée du 17 mai 2011 ;
 - formulaire statistique A.P.A du 17 mai 2011 ;
 - extrait de la mensuration officielle et du registre foncier du 8 février 2011 ;
 - schéma d'implantation de la zone concernée par le projet sur un plan cadastral du 9 février 2011 ;
 - cadastre des sites pollués de novembre 2004 ;
- plan de détail de mise à l'enquête n°297-M1C-MAPPA, échelle 1 : 250, du 7 avril 2011.

A la suite d'une légère modification des plans du projet par l'aéroport, un nouveau plan a été transmis à l'OFAC le 20 octobre 2011. Le plan n°297-M1C-MAPPA du 7 avril 2011 est donc remplacé par :

- plan de situation n°297-M1D, échelle 1 : 250, du 03 septembre 2011.

L'accord des tiers a été transmis par la requérante à l'OFAC le 20 octobre 2010. Aucune remarque n'a été soulevée.

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'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).

En date du 6 septembre 2011, le Département des constructions et des technologies

de l'information du canton de Genève (DCTI), soit pour lui l'Office de l'urbanisme et plus précisément la Direction des autorisations de construire, a été appelé à se prononcer. Ce dernier a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées. Les offices fédéraux n'ont pas été consultés.

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 du 7 octobre 2011 ;
- Direction des autorisations de construire du canton de Genève, préavis de synthèse du 19 octobre 2011 comprenant les préavis suivants :
 - Ville du Grand-Saconnex du 24 juin 2011 ;
 - Direction générale de la nature et du paysage du 22 juin 2011 ;
 - Direction générale de la mobilité du 6 juillet 2011 ;
 - Office du génie civil du 28 septembre 2011 (défavorable) ;

En date du 19 octobre 2011, la Direction des autorisations de construire du canton de Genève rendaient un préavis de synthèse comportant un préavis défavorable (daté du 28 septembre 2011) de l'Office du génie civil. Après discussion entre l'AIG et l'Office du génie civil, il a été décidé que l'aménagement du parking n'a pas à être modifié en lui-même mais le projet doit se limiter dans le périmètre de l'aéroport. Les modifications ont été apportées et les plans corrigés ont été mis à la disposition de l'OFAC en date du 20 octobre 2011. A leur suite, le préavis favorable de l'Office du génie civil émis le 21 octobre 2011 remplace le préavis défavorable du 28 septembre de la même année :

- Direction des autorisations de construire du canton de Genève, le 8 novembre 2011 :
 - Office du génie civil, préavis du 21 octobre 2011.

L'instruction du dossier s'est achevée le 8 novembre 2011.

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 le réaménagement et la privatisation du parking fret. 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 consiste en un réaménagement extérieur de parking. L'accord des tiers touchés a été donné.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessai-

res 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. Le projet se traduit par une amélioration globale de la situation, notamment au niveau de la sécurité, du stationnement ainsi que du bon fonctionnement des accès à la halle de fret.

2.3 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, et n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde par conséquent 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. Après examen, les experts n'ont soulevé aucune exigence spécifique liée à l'aviation.

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 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

Aucune exigence liée à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage n'a été relevée.

2.8 *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 au plan approuvé.

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.

2.9 *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, cantonales et communales 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 et cantonales 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 19 mai 2011 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue du parking fret (P42 et P43).

1. De la portée

L'approbation des plans autorise l'AIG 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 de situation n°297-M1D, échelle 1 : 250, du 03.09.2011.

2. Des charges

- 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 de la requérante. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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 ;
- DCTI, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8.

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

sig. André Schrade

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.