



3003 Berne, le 18 novembre 2013

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Systeme d'alimentation 400 Hz aux positions 60

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 14 mai 2013, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une demande d'approbation des plans pour l'installation d'un système d'alimentation 400 Hz aux positions 60.

1.2 *Description du projet*

Les positions 61, 62, 63, 64, 65 et 66 disposent actuellement d'une distribution en énergie électrique 400 Hz produite par des convertisseurs diesel.

Le projet consiste à remplacer ces convertisseurs diesel par des convertisseurs électriques qui seront alimentés depuis les deux chambres de tirage existantes du réseau 50 Hz de l'aéroport. Pour relier les chambres et les convertisseurs, il sera nécessaire d'effectuer deux tranchées. Les avions stationnés seront ainsi alimentés en électricité sur leur position respective par les convertisseurs via un *pit* souterrain qui se situera à côté des marques de stop.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de réduire de manière significative l'impact sur l'environnement car ces positions sont actuellement alimentées en 400 Hz par des convertisseurs fonctionnant au diesel.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 14 mai 2013 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 14 mai 2013 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans, accompagné des annexes suivantes :
 - Annexe 1 – Plan d'exécution 1108-E01 du 5 février 2013, qui comporte les plans suivants :
 - Plan de situation à l'échelle 1:1'000^{ème} ;
 - Plan de la chambre de tirage à l'échelle 1:50^{ème} ;
 - Plan « Coupe B-B » à l'échelle 1:50^{ème} ;
 - Plan « Coupe type A-A » à l'échelle 1:20^{ème} ;
 - Annexe 2 – Environnement : Matrice d'identification des impacts potentiels

- sur l'environnement ;
- Annexe 3 – ESTI ;
 - Annexe 4 – Plan d'obstacles, accompagné du plan suivant :
 - Plan des surfaces de limitation d'obstacles 1108-SLO du 18 avril 2013 ;
 - Annexe 5 – Interférence sur les installations de contrôle aérien ;
 - Annexe 6 – *Safety Assessment Light* n° 008-2013 du 22 mars 2013.

Tel qu'il ressort de l'Annexe 5 précitée, Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

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 DETEC.

Seuls les services internes de l'OFAC ont été consultés.

L'inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI) a confirmé à l'OFAC par courrier électronique du 26 avril 2013 ne pas devoir être consultée dans le cadre de la présente procédure.

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 publique.

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 :

- OFAC, prise de position des services internes du 29 octobre 2013.

L'instruction du dossier s'est achevée le 29 octobre 2013.

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. Selon 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. Enfin, l'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports.

En l'espèce, l'installation aéronautique de Genève est un aéroport (aéroport au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA) et la présente demande tend à autoriser la construction d'un système d'alimentation 400 Hz aux positions 60, qui est à l'évidence une installation d'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 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.

En l'espèce, le projet ne consiste qu'en l'installation de convertisseurs 400 Hz sur les positions 60. Ce projet n'a pas d'impact sur l'aspect extérieur du site et il ne touche

pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

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 l'installation d'un système d'alimentation 400 Hz aux positions 60, ce qui permettra de réduire significativement l'impact sur l'environnement car ces positions sont actuellement alimentées en 400 Hz par des convertisseurs fonctionnant au diesel.

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 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.

Après examen, l'OFAC rappelle qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

2.5.1 Convertisseurs 400 Hz

L'OFAC relève que les convertisseurs alimenteront en électricité les aéronefs stationnés sur leur position respective via un *pit* souterrain positionné à côté des marques de stop.

2.5.2 Exigences liées au chantier

Pour mener à bien ce projet, l'OFAC prend note qu'il sera nécessaire d'effectuer une fouille sur 250 m au total. La profondeur maximale sera d'environ 1 m. Selon l'AIG, les travaux sont prévus durant la journée et avec très peu de machines. Le *Safety Assessment* n° 008-2013 indique que le chantier se déroulera en trois étapes de deux mois chacune et par groupe de deux positions qui seront alors fermées.

Durant le chantier, l'OFAC exige que les zones concernées soient clairement délimitées de l'aire de mouvement active. Elles seront balisées, y compris de nuit.

De plus, des mesures de réduction des poussières et d'impuretés devront être définies et respectées dès le démarrage du chantier.

2.5.3 Obstacles à la navigation aérienne

L'OFAC relève que le projet d'installation de convertisseurs 400 Hz sur les positions 60 ne percera pas la zone de sécurité de l'aéroport de Genève. De même, il n'y a pas d'impact au niveau des aides à la navigation, communication et surveillance aérienne (CNS). La confirmation de Skyguide a été jointe au dossier.

L'OFAC exige que l'AIG s'assure, le cas échéant, que les équipements de chantier

aient été annoncés et autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 de l'OSIA. Toute annonce devra être accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbation inacceptable pour les équipements CNS.

L'influence sur les procédures de vol devra également faire l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. L'OFAC se réserve la possibilité d'imposer certains travaux aux heures de fermeture de l'aéroport de Genève.

2.5.4 Safety Assessment

L'OFAC exige que les mesures d'atténuation proposées par l'AIG dans le *Safety Assessment* n° 008-2013 soient mises en place dans les délais indiqués.

De plus, si nécessaire, les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'aéroport de Genève devront être adaptés en tenant compte de la nouvelle situation.

2.5.5 Publications aéronautiques

Le cas échéant, l'OFAC exige que les publications aéronautiques soient adaptées avec la fin des travaux. Les modifications des publications devront être planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date d'entrée en force de la publication aéronautique (date WEF) soit aussi petit que possible. L'OFAC demande également à l'exploitant de tenir compte des délais pour l'émission de publications (« *deadline originator* »).

De plus, toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux devra être publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche devra être 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 et fin des travaux

Le début et la fin des travaux, y compris la notification du respect des charges devront être communiqués à temps à l'OFAC (section LESA). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

2.5.7 Conclusion

Pertinentes, les exigences mentionnées dans le présent chapitre 2.5 seront reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

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 émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49, al. 1, let. *d*, de l'ordonnance 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 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 14 mai 2013 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue d'installer un système d'alimentation 400 Hz aux positions 60.

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 d'exécution 1108-E01 du 5 février 2013.

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 Exigences liées au chantier

- Durant le chantier, les zones concernées devront être clairement délimitées de l'aire de mouvement active. Elles seront balisées, y compris de nuit.
- Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés devront être définies et respectées dès le démarrage du chantier.

2.1.2 Obstacles à la navigation aérienne

- L'AIG devra s'assurer, le cas échéant, que les équipements de chantier auront été annoncés et autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 de l'OSIA.
- Toute annonce devra être accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbation inacceptable pour les équipements CNS.

- L'influence sur les procédures de vol devra faire l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. L'OFAC se réserve la possibilité d'imposer certains travaux aux heures de fermeture de l'aéroport de Genève.

2.1.3 Safety Assessment

- Les mesures d'atténuation proposées par l'AIG dans le *Safety Assessment* n° 008-2013 devront être mises en place dans les délais indiqués.
- Si nécessaire, les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'aéroport de Genève devront être adaptés en tenant compte de la nouvelle situation.

2.1.4 Publications aéronautiques

- Les publications aéronautiques devront être adaptées avec la fin des travaux.
- Les modifications des publications devront être planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date d'entrée en force de la publication aéronautique (date WEF) soit aussi petit que possible.
- L'exploitant devra tenir compte des délais pour l'émission de publications (« *deadline originator* »).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux devra être publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche devra être 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.

2.1.5 Début et fin des travaux

- Le début et la fin des travaux, y compris la notification du respect des charges devront être communiqués à temps à l'OFAC (section LESA). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

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 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, la prise en compte et l'application des exigences can-

tonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49, al. 1, let. d de l'ordonnance 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 communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les plans approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFEV, 3003 Berne ;
- OFAC, 3003 Berne.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

sig. Véronique Gigon
Secrétaire générale suppléante

La voie de droit figure 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.