



3003 Berne, le 26 septembre 2017

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

Densification des postes de stationnement « India, Juliet, Kilo » et « Alpha, Bravo, Charlie »

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 Dépôt de la demande

Le 28 juillet 2017, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève (ci-après : 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 densification des postes de stationnement « India, Juliet, Kilo » et « Alpha, Bravo, Charlie ».

#### 1.2 Description du projet

Le projet consiste à modifier l'ensemble des marquages aéronautiques des postes de stationnement pour avions « India, Juliet, Kilo », situés sur l'aire nord, et des postes « Alpha, Bravo, Charlie », situés sur l'aire sud devant le Grand Hangar.

Concrètement, la position et les caractéristiques, notamment l'envergure, des différents postes de stationnement ainsi que leurs modalités de fonctionnement sont modifiés. Certaines routes de services pour véhicules sont supprimées et des restrictions d'usages sont aménagées. Finalement, le projet permet globalement de stationner davantage d'aéronefs dans le même espace. En détail, il sera possible de stationner sur les nouvelles aires de stationnement :

- 3 avions avec une envergure du code C (augmentation de 3 avions) ;
- 18 avions avec une envergure de moins de 18 mètres (augmentation de 8 avions) ;
- 17 avions avec une envergure de moins de 21,5 mètres (aucune augmentation) ;
- 27 avions avec une envergure de moins de 29 mètres (augmentation de 1 avion).

#### 1.3 Justification du projet

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de maintenir la capacité de stationnement pour les avions durant les travaux de réfection du parking P48 qui se trouve au Nord-Est de l'aéroport. En effet, le tarmac du P48, qui accueille plusieurs postes de stationnement, doit être entièrement refait entre la fin du mois de mai 2018 et le mois de mars 2019. Le projet vise donc à atténuer l'impossibilité provisoire de stationner le nombre d'avions suivant :

- 5 avions avec une envergure du code C ;
- 9 avions avec une envergure de moins de 18 mètres ;

- 2 avions avec une envergure de moins de 21,5 mètres.

Finalement, il sera possible de stationner durant la fermeture du P48 le nombre d'avions suivant sur les aires concernées :

- 3 avions avec une envergure du code C (perte provisoire de 2 postes) ;
- 18 avions avec une envergure de moins de 18 mètres (perte provisoire de 1 poste) ;
- 17 avions avec une envergure de moins de 21,5 mètres (perte provisoire de 2 postes) ;
- 27 avions avec une envergure de moins de 29 mètres (augmentation de 1 poste).

Globalement, le nombre de postes disponibles actuellement sera similaire à celui avec le projet de densification et la fermeture du P48.

#### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 28 juillet 2017 sont les suivants :

- Document de base qui explique le projet ;
- Document explicatif concernant les obstacles à la navigation aérienne, avec :
  - Annexe 1 : Plan « 170048-SLO\_POS\_90ABC » du 2 juillet 2017, échelle: 1:1500 ;
  - Annexe 2 : Document « Caractéristiques des objets pouvant représenter des obstacles » ;
- Document « Impacts Opérationnels et Safety Assessment N° 003\_2017 » ;
- Document « Redéfinition des parkings de l'aviation générale durant les travaux de réfection du P48 » ;
- Document explicatif concernant l'examen spécifique à l'aviation avec les annexes suivantes :
  - Plan « 170048-14 – Densification GH », du 3 juillet 2017, échelle 1 : 500 ;
  - Plan « 170048-15 – Densification aire nord », du 3 juillet 2017, échelle 1:500.

#### 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.

#### 1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels correspondants sur les bien-fonds nécessaires au projet.

## **2. De l'instruction**

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

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

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

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) ni dans la Feuille fédérale (FF).

### *2.2 Prises de position*

L'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aéronautique le 13 septembre 2017.

### *2.3 Observations finales*

En date du 14 septembre 2017, l'OFAC a fait parvenir l'examen spécifique à l'aéronautique mentionné ci-dessus au requérant en l'invitant à lui faire part de ses éventuelles observations finales. Par courriers électroniques des 15 et 18 septembre 2017, le requérant a informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 18 septembre 2017.

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

Selon 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. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que 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 dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à modifier l'entièreté des marquages aéronautiques de 2 aires de stationnement pour avions. Dans la mesure où ces aires de stationnement servent à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport dont les modifications doivent être approuvées par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'exploitant de l'infrastructure aéronautique de Genève bénéficie d'une concession.

#### *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 ordinaire d'approbation des plans en particulier est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA et ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées de sorte que ce type de procédure peut être appliqué.

### 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. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les services spécialisés concernés qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'en faire l'évaluation, explicitée ci-après.

### 2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet). Elle est acceptée.

### 2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)*

Le protocole de coordination a été élaboré et a permis de passer en revue les domaines du PSIA. La procédure d'adoption de la fiche PSIA est en cours.

Comme décrit ci-dessus (cf. chapitre A.1.2 Description du projet), le présent projet prévoit d'augmenter le nombre de postes de stationnement pour aéronefs afin d'atténuer la perte de postes du P48 rendus temporairement inutilisables en raison de travaux de réfection du tarmac. Ce projet permet donc d'éviter une diminution non négligeable du nombre de postes disponibles à l'aéroport de Genève et, partant, de maintenir les conditions d'exploitation actuelles en termes d'infrastructure. La densification des postes projetée n'augmente donc globalement pas le nombre de positions. Cette conclusion ne vaut cependant que si le P48 est effectivement inutilisable, ce qui sera le cas, selon les informations contenues dans le dossier de demande d'approbation des plans, durant la période des travaux prévus dès la fin du mois de mai 2018 et jusqu'au mois de mars 2019.

Cette conclusion est importante pour que l'autorité de céans puisse délivrer l'approbation des plans du projet. En effet, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral (TF) (cf. ATF 137 II 58), l'approbation de modifications d'un aéroport en matière de constructions qui a des effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement nécessite en principe l'existence d'un plan sectoriel complet (ATF 137 II 58, consid. 3.3 et 3.3.2). Les mesures qui pourraient avoir un effet important sur l'aménagement du territoire et l'environnement ne peuvent pas être approuvées. Cela vaut notamment pour les mesures qui augmentent la capacité de l'aéroport (consid. 3.3.3). Or, la création de nouveaux postes de stationnement dans le but d'en augmenter le nombre global peut être considéré comme une modification permettant d'augmenter la capacité de l'aéroport. Comme expressément indiqué au paragraphe ci-dessus, le présent projet ne va toutefois pas augmenter le nombre global de positions disponibles. Ce projet n'augmente donc pas la capacité de l'aéroport et peut donc actuellement être approuvé dans le respect de la jurisprudence précitée.

A ce stade, il convient de souligner que, pour les raisons développées ci-dessus, en l'absence d'un plan sectoriel complet, il est important que le projet de densification de postes soit un projet de compensation de postes temporairement inutilisables du P48. Tant que la fiche du PSIA pour l'aéroport de Genève n'est pas adoptée, il ne sera pas possible d'utiliser les postes densifiés en même temps que les postes du P48 rénové. Une utilisation simultanée pourrait éventuellement être envisagée à la condition que d'autres postes soient à leur tour rendus inutilisables, p. ex. lors d'autres travaux ailleurs à l'aéroport de Genève.

En dérogation à la restriction développée au paragraphe précédent, une utilisation simultanée des postes densifiés et des postes du P48 peut être acceptée dans le

cadre d'une phase de test. En effet, l'usage des nouveaux postes densifiés est assorti de nouvelles modalités d'utilisation et il convient de s'assurer que ces modalités fonctionnent parfaitement et correctement dès la fermeture du P48 pour garantir une bonne exploitation de l'aéroport de Genève.

Ainsi, pour s'assurer que les restrictions et dérogations explicitées ci-dessus soient respectées, il convient de les inscrire juridiquement dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans, avec le libellé suivant : « Les nouveaux postes créés dans les aires de stationnement « India, Juliet, Kilo » et « Alpha, Bravo, Charlie » ne pourront pas être utilisés simultanément avec les postes de stationnement du P48 (ou, en accord avec l'OFAC, d'autres postes de stationnement de catégorie similaire rendus inutilisables en raison d'autres futurs travaux). Cette restriction pourra être réévaluée, d'office ou sur requête de l'exploitant, si la situation se modifie de manière importante ou dès l'adoption de la fiche du PSIA de l'aéroport de Genève. Une phase de test de 6 mois, entre l'entrée en force de la présente décision et le début des travaux du P48, avec utilisation simultanée des nouveaux postes densifiés et du P48 est autorisée.

Considérant ce qui précède, le projet actuel, assorti de l'exigence décrite ci-dessus, est sans conséquence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles ainsi que le périmètre d'aérodrome. Il n'entraîne par ailleurs aucune incidence sur les éléments déterminants de la partie générale du PSIA. Il concorde par conséquent avec le PSIA dans son ensemble.

#### *2.4 Responsabilité de l'exploitant*

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<sup>bis</sup> 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 octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

En application de cette disposition, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 13 septembre 2017 dans lequel il a formulé certaines exi-

gences. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, 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 sous forme de charge.

## 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 des marquages aéronautiques entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

## 2.7 *Autres exigences*

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

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, 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 concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit concerné. 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 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.

### **4. 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. En l'occurrence, par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Cheffe du DETEC 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.

### **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 et cantonales concernées.

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans la FAO.

## C. Décision

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

vu la demande du 28 juillet 2017 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de la densification des postes de stationnement « India, Juliet, Kilo » et « Alpha, Bravo, Charlie ».

### 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 des plans suivants :

- Plan « 170048-14 – Densification GH », du 3 juillet 2017, échelle : 1:500 ;
- Plan « 170048-15 – Densification Aire Nord », du 3 juillet 2017, échelle : 1:500.

### 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.

#### 2.1 Exigence liée au PSIA

- Les nouveaux postes créés dans les aires de stationnement « India, Juliet, Kilo » et « Alpha, Bravo, Charlie » ne pourront pas être utilisés simultanément avec les postes de stationnement du P48 (ou, en accord avec l'OFAC, d'autres postes de stationnement de catégorie similaire rendus inutilisables en raison d'autres futurs travaux). Cette restriction pourra être réévaluée, d'office ou sur requête de l'exploitant, si la situation se modifie de manière importante ou dès l'adoption de la fiche du PSIA de l'aéroport de Genève. Une phase de test de 6 mois, entre l'entrée en force de la présente décision et le début des travaux du P48, avec utilisation simultanée des nouveaux postes densifiés et du P48 est autorisée.

#### 2.2 Exigences spécifiques liées à l'aviation

- Les exigences n° 1 à 27 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 13

septembre 2017, annexé à la présente décision, devront être respectées.

### 2.3 *Autres exigences*

- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- 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, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

### 3. **Des émoluments**

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 :

- L'Aéroport International de Genève (AIG), Direction générale, case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les plans approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), section SIAP, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 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.)

Christian Hegner  
Directeur

***(Annexe et voie de droit sur la page suivante)***

**Annexe**

– Examen spécifique à l'aviation du 13 septembre 2017.

**Voie de droit**

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.