



3003 Berne, le 21 mars 2019

Décision

Aéroport de Genève

Modification du règlement d'exploitation sans répercussion sur l'exposition au bruit
Modification des procédures de départ

Considérant en fait et en droit :

1. Par requête du 27 février 2019, l'Aéroport International de Genève (ci-après : le requérant), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après : l'OFAC) une requête de modification de son règlement d'exploitation.
2. La requête vise à apporter des adaptations mineures aux procédures de départ existantes, tant pour la piste 04 que pour la piste 22. Les adaptations concernent uniquement les *Procedures Design Gradients* (ci-après : PDG), les gradients minimums de montée ainsi que la *Minimum Crossing Altitude* (ci-après : MCA). Les trajectoires nominales ne sont pas modifiées et aucune trajectoire nouvelle n'est créée.
3. La nécessité de ces adaptations est apparue en 2018 lors de la revue qualitative des diverses procédures de vols aux instruments (en anglais : *Instrument Flight Procedures review*, IFP review) effectuée tous les cinq ans par Skyguide. A cette occasion, Skyguide a évalué l'impact des modifications des données d'obstacles à la navigation aérienne, des données d'aérodrome, des données aéronautiques et des données d'aides à la navigation aérienne, ainsi que les modifications des critères, des exigences des utilisateurs et des normes de représentation. La revue quinquennale a permis de constater qu'un certain nombre de procédures devaient être mises à jour, aussi bien pour les *Standard Instrument Departure* (SID), c'est-à-dire les procédures de départ pour les vols effectués selon les règles du vol aux instruments (en anglais : *Instrument Flight Rules*,

IFR), que pour les *Standard Terminal Arrival Route* (STAR), c'est-à-dire les procédures IFR qui permettent de rejoindre à moyenne altitude le début de l'approche pour atterrir sur la piste. Doivent également être mises à jour les procédures relatives aux *Holdings* ainsi que les *Minimum Safe Altitude*.

4. L'art. 36c de la loi fédérale sur l'aviation civile (LA ; RS 748.0) ainsi que l'art. 23 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) prescrivent que les procédures d'approche et de départ sont définies par le règlement d'exploitation qui doit être soumis à l'approbation de l'OFAC. La mise en œuvre de nouvelles procédures ou leur modification nécessite ainsi qu'elles soient introduites ou changées dans le règlement d'exploitation et que cela soit approuvé par l'OFAC par le biais d'une décision de modification du règlement d'exploitation. L'art. 36d LA précise que, lors de modification du règlement d'exploitation, seules les modifications qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit sont mises à l'enquête publique et font l'objet d'une consultation cantonale.
5. Bien que la revue quinquennale ait permis de constater que plusieurs procédures doivent être mises à jour, la présente décision ne traite que des modifications apportées aux SIDs. En effet, les STARs, les *Holdings* et les *Minimum Safe Altitude* n'ont pas à faire partie du règlement d'exploitation (cf. ci-dessus). Au-delà de l'aspect formel lié au règlement d'exploitation, il convient de noter que, de plus, seules les SIDs peuvent affecter la trajectoire des avions alors que ceux-ci se trouvent à une altitude encore relativement faible.
6. Concrètement, les 23 procédures de départ seront adaptées de la manière suivante :

Depuis la piste 22 :

- KONIL 5J : le PDG de 7.1% jusqu'à 4'600 pieds est remplacé par un PDG de 4.9% jusqu'à 1'900 pieds suivi d'un gradient minimum de montée de 11.5% jusqu'à 4'000 pieds ;
- KONIL 6C : le PDG de 7.1% jusqu'à 4'600 pieds est remplacé par un PDG de 4.9% jusqu'à 1'900 pieds suivi d'un gradient minimum de montée de 11.5% jusqu'à 4'000 pieds ;
- KONIL 4D : le PDG de 7.1% jusqu'à 4'600 pieds est remplacé par un PDG de 4.9% jusqu'à 1'900 pieds suivi d'un gradient minimum de montée de 11.5% jusqu'à 4'000 pieds ;
- DEPUL 4A : le PDG de 6.6% jusqu'à 5'500 pieds est remplacé par un PDG de 6.3% jusqu'à 5'400 pieds ;
- DIPIR 6A : le PDG de 6.6% jusqu'à 5'500 pieds est remplacé par un PDG de 6.3% jusqu'à 5'400 pieds ;
- KONIL 6A : le PDG de 6.6% jusqu'à 5'500 pieds est remplacé par un PDG de 6.3% jusqu'à 5'400 pieds ;
- BALSJ 7A : le PDG de 6.6% jusqu'à 5'500 pieds est remplacé par un PDG de 6.3% jusqu'à 5'400 pieds ;

- MOLUS 4A : le PDG de 6.6% jusqu'à 5'500 pieds est remplacé par un PDG de 6.3% jusqu'à 5'400 pieds ;
- MEDAM 5A, B et C : le PDG de 6.6% jusqu'à 5'500 pieds est remplacé par un PDG de 6.3% to 5'400 pieds suivi d'un gradient minimum de montée de 8.0% jusqu'au niveau de vol 100 ;
- ROCCA 5A, B et C : le PDG de 6.6% jusqu'à 5'500 pieds est remplacé par un PDG de 6.3% to 5'400 pieds suivi d'un gradient minimum de montée de 8.0% jusqu'au niveau de vol 100 ;
- BELUS 6A : le PDG de 4.8% jusqu'à 4'800 pieds est remplacé par un PDG de 4.9% jusqu'à 3'800 pieds.

Depuis la piste 04 :

- MOLUS 4N : un PDG de 5.4% jusqu'à 1'600 pieds est introduit ;
- SAINT-PREX 5N : un PDG de 5.4% jusqu'à 1'600 pieds est introduit ;
- BALSU 8N : le PDG de 4.9% jusqu'à 7'600 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 6'100 pieds ;
- BELUS 6N : le PDG de 4.9% jusqu'à 7'800 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 6'100 pieds ;
- MEDAM 5N, P et Q : le PDG de 4.9% jusqu'à 7'800 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 6'100 pieds ;
- ROCCA 5N, P et Q : le PDG de 4.9% jusqu'à 16'700 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 6'100 pieds ;
- BELUS 6P : le PDG de 3.8% jusqu'à 6'700 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 5'200 pieds ;
- DEPUL 4P : le PDG de 3.8% jusqu'à 6'700 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 5'200 pieds ;
- DEPUL 4T : le PDG de 3.8% jusqu'à 6'700 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 5'200 pieds ;
- PASSEIRY 5P : le PDG de 3.8% jusqu'à 6'700 pieds est remplacé par un PDG de 5.4% jusqu'à 5'200 pieds ;
- ARBOS 8N : le PDG actuel, soit 5.4% jusqu'à 1'600 pieds, est maintenu. La MCA au point D9.5 GVA est fixé à 4'000 pieds ;
- SIROD 7N : le PDG actuel, soit 5.4% jusqu'à 1'600 pieds, est maintenu. La MCA au point D9.5 GVA est fixé à 4'000 pieds.

7. Dans le cas d'espèce, les modifications sont sans répercussion importante sur l'exposition des riverains au bruit. En effet, les modifications visent l'adaptation des PDG, des gradients minimums de montée ainsi que des MCA. Or ces valeurs ne représentent que des minimums qui doivent être respectés par les pilotes pour des questions de sécurité. La grande majorité des vols ne suivent toutefois pas une trajectoire bornée par ces valeurs minimales, mais évoluent à des altitudes plus élevées. Ainsi, la faible modification des minima n'a aucune influence sur la trajectoire de ces vols : les avions continueront de voler selon des trajectoires identiques, avant et après les modifications évaluées dans le cadre de la présente décision. Par ailleurs, les services internes de l'OFAC spé-

cialisés en matière de protection contre le bruit ont étudié les modifications prévues des procédures de départ. Ils ont confirmé que les modifications envisagées ne sont pas susceptibles d'impacter sensiblement l'exposition des riverains au bruit. Partant, la procédure administrative pour approuver la requête est une modification du règlement d'exploitation sans mise à l'enquête publique ni consultation des autorités cantonales.

8. Sur le fond, l'art. 25 OSIA énumère les conditions à respecter pour qu'une modification du règlement d'exploitation soit approuvée. Après consultation des services internes de l'OFAC, il apparaît que toutes les conditions sont respectées. Les services internes ont, en particulier, confirmé dans le cadre de leur examen aéronautique du 8 mars 2018 que ces modifications sont conformes aux dispositions applicables en matière aéronautiques.

L'OFAC décide :

1. La requête de modification du règlement d'exploitation du 27 février 2019, visant la modification des procédures de départ décrites dans les considérants qui précèdent, est approuvée.
2. Les frais relatifs à la présente décision s'établissent en fonction du temps consacré et sont mis à la charge du requérant. Ils seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.
3. La présente décision est notifiée sous pli recommandé au requérant :
 - Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15.

La présente décision est transmise par pli simple en un exemplaire à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Skyguide, Service de la navigation aérienne Zürich, 8602 Wangen b. Dübendorf.

Office fédéral de l'aviation civile

(sig.)

Marcel Zuckschwerdt
Directeur suppléant

(sig.)

Vera Waldburger, juriste stagiaire
Section Plan sectoriel et installations

(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 délai ne court pas du 7^e jour avant Pâques au 7^e jour après Pâques inclusivement.

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.