



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Division Stratégie et politique aéronautique

CH-3003 Berne, OFAC

Recommandé

Selon liste des destinataires

urbaplan	date 24.04.14
	n° enreg.
dest. NWE	affaire 16 ATCR

Référence du dossier: OFAC / 361.21-LSGG/00014/00003

Votre référence:

Notre référence: gjh

Berne, le 23 avril 2014

Aéroport de Genève – Demande d'approbation des plans – Aile Est

Nouvelles pièces

Madame, Monsieur,

Veillez trouver en annexe à la présente, une copie des nouvelles pièces du dossier concernant la demande citée en titre et contre laquelle vous avez formulé une opposition. Ces pièces résultent de la consultation de plusieurs autorités concernées par la demande. Nous y avons joint la prise de position de l'Aéroport International de Genève sur vos oppositions.

En application du droit d'être entendu, nous vous transmettons ces pièces et vous invitons à vous prononcer dans un délai échéant le 26 mai 2014.

Nous attirons votre attention sur le fait que la majorité de ces documents vous est envoyée en annexe au présent courrier, tandis que les documents volumineux sont consultables uniquement au siège de l'Office fédéral de l'aviation civile à Ittigen (cf. bordereau des pièces en annexe). Nous prions les personnes intéressées à consulter les pièces sur place de fixer un rendez-vous.

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Hristina Gjorgieva

Adresse postale: 3003 Berne

Siège: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen

Tél. +41 58 463 86 51, fax +41 58 465 80 32

Hristina.Gjorgieva@bazl.admin.ch

www.ofac.admin.ch



En restant à votre disposition pour toute question ou remarque, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Roger Bosonnet
Chef de la section Plan sectoriel et installations



Hristina Gjorgieva
Section Plan sectoriel et installations

Annexe : - Nouvelles pièces selon bordereau

Copie : - Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15.

Liste des destinataires :

- Les Verts genevois, Rue des Voisins 14, Case postale 345, 1211 Genève 4.
- Lysiane et Kim Hülser, Rue des Bugnons 14, 1217 Meyrin.
- WWF Genève, Rue de Villereuse 10, 1207 Genève.
- Les Verts genevois, section du Grand-Saconnex, p.a. Tristan Balmer Mascotto, Rue Gradiol 12, 1218 Le Grand-Saconnex.
- ATE-Genève, Rue de Montbrillant 18, 1201 Genève.
- Ville de Vernier, CP 520, 1214 Vernier.
- Noé21, Quai Charles Page 19, 1205 Genève.
- Madame Claudia Tufo Drammeh, Rue François-Durafour 13, 1220 Les Avanchets.
- **ATCR-AIG**, CP 1722, 1211 Genève 1.
- WWF Schweiz, Hohlstrasse 110, Postfach, 8010 Zurich.
- ARAG, p.a. Me Gérald Page, Grand-Rue 23, 1204 Genève.
- Madame et Monsieur Maja Lüscher et Jean-Bernard Billeter, Chemin de l'Etang 34, 1219 Châtelaine-Vernier.

N°	Date	De	A	Objet	Mode de consultation	
					Pièce envoyée	Consultation sur place
1	25.09.2013	AIG	OFAC	Etude de phasage et Phases de chantiers, complétant le Safety Assessment		x
2a	14.05.2013	AIG	OFAC	Lettre de transmission de modification du projet (adaptation de la position de la conduite d'avitaillement souterraine dans le secteur du tunnel de liaison au satellite 40)	x	
2b				Dossier de plans techniques de la modification du projet	x	
3	17.05.2013	OFAC	OFEV/SECO,DGD,ODM, IFF, ESTI, OFEN, ARE	Transmission aux autorités de la modification du projet du 14 mai 2013	x	
4	10.06.2013	IFF	OFAC	Demande de complément de l'IFF	x	
5a	31.07.2013	AIG	OFAC	Lettre de transmission du complément demandé par l'IFF	x	
5b	31.07.2013	AIG		Dossier des plans techniques du complément demandé par l'IFF	x	
6	05.06.2013	OFAC	AIG	Demande de précision sur le dossier des plans techniques du complément demandé par l'IFF	x	
7	04.09.2013	AIG	OFAC	Précision sur les plans envoyés le 31 juillet 2013	x	
8	27.09.2013	IFF	OFAC	Prise de position de l'IFF	x	
9	16.10.2013	OFEN	OFAC	Prise de position de l'OFEN	x	
10	15.08.2013	ARE	OFAC	Prise de position (en allemand, sans exigences)	x	
11	16.10.2013	OFJ	OFAC	Prise de position (sans exigence)	x	
12	23.07.2013	ODM	OFAC	Prise de position (en allemand)	x	
13	30.10.2013	ODM	OFAC	Traduction en français de la prise de position de l'ODM	x	
14	17.02.2014	AIG	OFAC	Compléments à l'attention de l'ODM	x	
15	04.04.2014	ODM	OFAC	Prise de position de l'ODM sur les compléments (= 2e prise de position)	x	
16	09.07.2013	ESTI	OFAC	Demande de compléments		
17a	04.10.2013	AIG	OFAC	Lettre de transmission des compléments demandés par ESTI	x	
17b				Dossier de plans techniques		x
18	28.11.2013	ESTI	OFAC	Prise de position ESTI	x	
19	25.06.2013	SECO	OFAC	Demande de compléments	x	
20a	03.07.2013	AIG	OFAC	E-mail de transmission des compléments demandés par le SECO	x	
20b				Annexes: compléments demandés par le SECO	x	
21	02.10.2013	SECO	OFAC	Prise de position du SECO	x	
22	03.04.2014	SECO	OFAC	Seconde prise de position du SECO sur les compléments effectués par l'AFD et l'ODM	x	
23	17.05.2013	AFD	OFAC	Demande de compléments	x	
24	24.06.2013	AIG	OFAC	Compléments à l'attention de l'AFD	x	
25	05.07.2013	AFD	OFAC	Prise de position de l'AFD et seconde demande de compléments	x	
26	17.02.2014	AIG	OFAC	Compléments à la prise de position de l'AFD	x	
27	03.04.2014	AFD	OFAC	Seconde prise de position de l'AFD (en allemand)	x	
28	13.12.2013	OFEV	OFAC	Prise de position de l'OFEV et demande de compléments	x	
28a	08.01.2014	AIG	OFAC	Lettre de transmission des compléments demandés par l'OFEV	x	
28b				Dossier de plans techniques du complément demandé par l'OFEV		x
30	13.02.2014	OFEV	OFAC	Seconde prise de position de l'OFEV	x	
31	08.07.2013	Canton GE	OFAC	Demande de complément du SEIE	x	
32a	31.07.2013	AIG	OFAC	Lettre de transmission du complément demandé par le SEIE	x	
32b				Annexe au complément demandé par le SEIE (plans techniques)		x
33	30.08.2013	Canton GE	OFAC	Préavis de synthèse du Canton de Genève contenant notamment le préavis de synthèse du SEIE du 23 août 2013	x	
34	17.12.2013	AIG	OFAC	Complément demandé par la Police du feu	x	
35	26.03.2014	Canton GE	OFAC	Accuse de réception des compléments du 17 décembre 2013	x	
36	14.06.2013	OFAC	AIG	Transmission des oppositions reçues lors de la mise à l'enquête publique	x	
37	10.07.2013	Etude BMG	OFAC	Demande de prolongation de délai impartie pour la détermination sur les oppositions	x	
38	17.07.2013	OFAC	Etude BMG	Suspension du délai pour la détermination sur les oppositions	x	
39	20.09.2013	AIG	OFAC	Limitation de l'exploitation des places de stationnement d'aéronefs	x	
40	20.12.2013	OFAC	Etude BMG	Transmission de la prise de position de l'OFEV du 13 décembre 2013 et invitation à se déterminer sur les oppositions	x	
41	14.01.2014	Etude BMG	OFAC	Demande de prolongation de délai pour la détermination sur les oppositions	x	
42	17.01.2014	OFAC	Etude BMG	Prolongation de délai accordée	x	
43	14.03.2014	Etude BMG	OFAC	Réponse aux oppositions	x	



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral de l'environnement OFEV
Section EIE et organisation du territoire

CH-3003 Berne, OFEV, BC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Division Stratégie et politique aéronautique
3003 Berne

N° de référence: M451-1658
Votre référence: tra
Notre référence: 2013.04.23-064
Dossier traité par: BC
Berne, le 13 décembre 2013

**Aéroport de Genève : Construction de l'Aile Est.
Procédure ordinaire d'approbation des plans**

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir fait parvenir les documents concernant le projet de construction mentionné ci-dessus et nous prenons position comme suit:

1 Projet et procédure

Le projet de l'aéroport international de Genève (AIG) consiste en la construction d'une nouvelle Aile Est passagers en lieu et remplacement de divers bâtiments existants vétustes, notamment la passerelle Finger 14-15-16. Le nouveau bâtiment comprend principalement de nouvelles salles d'embarquement pour vols long courrier, vers et depuis l'espace Schengen et non Schengen. Cette nouvelle Aile doit permettre d'assurer une flexibilité d'exploitation mixte. Elle se situe en prolongement de l'aérogare actuelle, comprend 5 niveaux et aura les dimensions suivantes : 520 m de long, 20 m de large et 19 m de haut (hors-sol).

Le projet est soumis à une EIE au sens du chiffre 14.1 de l'annexe de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE). Nous avons évalué l'enquête préliminaire et le cahier des charges le 30 novembre 2011. Conformément à l'art. 12, al. 2, OEIE, nous évaluons le rapport d'impact (RIE).

Le projet est soumis à la procédure ordinaire d'approbation des plans.

Cécile Bourigault
OFEV, Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne
Tél. +41 31 323 46 35, fax +41 31 324 79 78
cecile.bourigault@bafu.admin.ch
<http://www.bafu.admin.ch>

2 Bases d'évaluation

Notre prise de position se fonde sur les documents suivants:

- Dossier « Bâtiment Aile Est » du 22 avril 2013
- Complément au RIE du 31 juillet 2013, comprenant une note de l'AIG du 24 juillet 2013 dans le domaine Accidents majeurs, reçu le 17 septembre 2013
- Lettre de l'AIG du 20 septembre 2013, reçue le 6 novembre 2013
- Préavis de l'Office de l'urbanisme du canton de Genève, 30 août 2013, contenant les préavis des services consultés dont celui du Service d'étude de l'impact sur l'environnement (SEIE) du 23 août 2013
- Courriel de l'OFEV du 8 octobre 2013 concernant la mitigation des séismes
- Oppositions au projet, reçues le 5 juillet 2013
- Séance de présentation du projet du 19 février 2013
- Prise de position de l'OFEV sur l'enquête préliminaire, 30 novembre 2011
- Suivi de la Charge CRINEN I, Décision, OFAC, 6 juin 2013
- Approbation du Règlement d'exploitation, OFAC, 31 mai 2001
- Règlement d'exploitation de l'AIG, AIG, 6 avril 2001

3 Evaluation

Sauf demande autre ci-après, les mesures prévues dans le RIE du 22 avril 2013, le complément du 31 juillet 2013 et la lettre de l'AIG du 20 septembre 2013 doivent être mises en œuvre (art. 10c, al. 1, LPE).

3.1 Suivi environnemental de la phase de réalisation (SER)

Nous nous félicitons qu'un SER soit prévu. Nous sommes d'accord avec le cahier des charges.

3.2 Nature et paysage

Le projet ne touche aucun objet d'un inventaire fédéral d'importance nationale. Le bâtiment planifié sera construit sur des surfaces asphaltées (tarmac) sur un site entièrement urbanisé. L'impact du projet sur le paysage est faible, l'impact sur les milieux naturels est nul.

Nous soutenons la demande 25 de la prise de position du SEIE du 23 août 2013 : Les abattages d'arbres des projets connexes (cf. annexe 37, arbres à abattre) devront être compensés. Toutefois, à notre connaissance, ceci est prévu dans ces projets (p.ex. Route douanière). Il n'y a aucun arbre supplémentaire à abattre dans le cadre de la présente demande d'approbation des plans et nous préavissons donc favorablement le projet sans conditions.

3.3 Evacuation des eaux

Le concept de gestion des eaux de ruissellement des toitures (16'364 m²) prévoit de les réutiliser pour l'alimentation des WC ainsi que pour les besoins des équipements pour l'humidification de l'air.

Selon l'art. 6 LEaux, il est interdit d'introduire directement ou indirectement dans une eau des substances de nature à polluer; l'infiltration de telles substances est également interdite. Selon l'art. 7 LEaux, les eaux polluées doivent être traitées.

Du moment que le projet est établi conformément aux prescriptions de la directive « Evacuation des eaux pluviales » du VSA (Association suisse des professionnels de la protection des eaux) et à celles de la norme SN 592 000 « Evacuation des eaux des bien-fonds », ainsi que selon les exigences du plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'AIG, nous n'avons pas de remarque à formuler. En

phase des travaux, les prescriptions de la recommandation SN/SIA 509 431 « Evacuation des eaux de chantier » devront être respectées.

Les demandes formulées par le service cantonal (DGEau) concernant la phase de chantier et le suivi de la procédure, ainsi que pour la période d'exploitation sont légitimes: elles permettent de répondre aux exigences concernant les eaux à évacuer.

Demande

- [1] Les demandes formulées par le service cantonal (DGEau) dans le préavis du SEIE du 23 août 2013 concernant tant la phase de chantier et le suivi de la procédure que la période d'exploitation doivent être respectées.

3.4 Prévention des accidents majeurs / Protection contre les catastrophes

L'examen sommaire des documents qui nous ont été soumis a révélé que ce projet ne devrait avoir qu'un impact minime dans le domaine Accidents majeurs. Nous n'avons ainsi pas de remarques.

3.5 Déchets

Nous n'avons pas de remarques.

3.6 Air

Le projet est compatible avec la législation relative à la protection de l'air. Le chantier correspond au niveau B de la directive « Air Chantier » de l'OFEV. Le chapitre 5.1.4 du RIE énonce les mesures de protection qui doivent être considérées pour l'exécution des travaux.

Oppositions

Lorsqu'une infrastructure destinée aux transports entraîne des atteintes nuisibles ou incommodes ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit un plan des mesures à prendre pour réduire ces atteintes (art. 44a LPE et 31 OPAIR). Le canton de Genève dispose d'un plan de mesures révisé en 2013 qui contient aussi des mesures qui ciblent l'aéroport.

Les émissions de CO₂ ne sont pas réglées par la LPE et ne sont donc pas à examiner dans le RIE.

3.7 Rayonnement non ionisant (RNI)

Le projet prévoit la construction d'un nouveau bâtiment comprenant des nouveaux lieux à utilisation sensible (LUS) au sens de l'ORNI. Il existe une installation de téléphonie mobile (ID n°324, GSM/UMTS) à proximité des nouveaux LUS. Avant l'approbation des plans, une étude est prévue pour vérifier si cette installation de téléphonie mobile peut respecter la valeur limite de l'installation (VLInst) dans les nouveaux LUS ou si elle doit être adaptée pour respecter la VLInst (mesure RAYONNEMENT-1).

L'exécution de l'ORNI concernant les installations de téléphonie mobile relève des cantons et des communes. Dans son préavis du 23 août 2013, le SEIE approuve l'étude prévue pour l'installation de téléphonie mobile concernée (ID n°324) et demande le respect de la VLInst dans les nouveaux LUS (demande 11). Nous approuvons la demande 11 du canton de Genève.

3.8 Bruit

3.8.1 Cadre légal

La réalisation de l'Aile Est et les répercussions que celle-ci implique sont à considérer comme modification de l'installation de la plateforme aéroportuaire existante au sens de l'art. 8 OPB. En présence d'augmentations non-notables de la charge sonore, seule la preuve de l'application du principe de prévention est applicable (art. 8, al 1, OPB). En revanche, si la réalisation induit une augmentation notable des immissions (selon les critères de l'art. 8, al. 3, OPB), le projet est à considérer comme une modification notable de l'installation aéroportuaire existante, et outre les aspects de l'application du

principe de prévention, le respect des VLI pour l'ensemble des immissions au sol de type annexe 6 OPB seraient alors en principe à démontrer (art. 8, al. 2, OPB).

L'aéroport de Genève a été cependant déjà classifié comme notablement modifié suite à l'augmentation des mouvements prévisibles ainsi qu'aux dépassements des valeurs limites induites par le trafic aérien (pronostic 2010) lors de l'acceptation du règlement d'exploitation en 2001. Pour les dépassements du bruit aérien (annexe 5 OPB), des allègements ont été accordés. Le respect des VLI pour le bruit d'exploitation au sol (annexe 6 OPB, y.c. notamment les immissions dues aux émissions des mouvements des aéronefs au sol ou des essais moteurs en puissance) reste à démontrer.

3.8.2 Phase de réalisation

Le dossier contient une description relativement détaillée des travaux bruyants et très bruyants. Elle est suffisante pour traiter concrètement la thématique. Il est proposé un niveau de mesures C pour tous les travaux, hormis les transports, notamment suite à la durée supérieure à 1 année du chantier en question. Une liste de mesures particulières à appliquer est mentionnée.

Le niveau de mesures C n'est en principe nécessaire qu'en cas de travaux très bruyants d'une durée supérieure à 1 année ou lors de travaux nocturnes (après 19h). En principe c'est donc le niveau B qui est applicable à ce chantier.

Le projet du cahier des charges du SER (point 6.2.2) nous semble adéquat.

Remarque: nous vous rendons attentif au Manuel d'application de la Directive sur le bruit des chantiers (MA-DBC) publiée par le Cercle Bruit (www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00006/) lors de la définition des mesures de protection supplémentaires pour les équipements bruyants.

Demande

- [2] Pour les travaux journaliers, le niveau de mesures B peut être appliqué. Lors de travaux nocturnes, des mesures particulières devront être prises, après consultation du Service cantonal compétent en matière de bruit, et le voisinage concerné par les immissions du chantier devra être informé à temps.

Justification: Directive Bruit des Chantiers, Réglementation cantonale.

3.8.3 Phase d'exploitation

Principe de prévention, protection contre les nuisances

Pour les installations de chauffage-ventilation-climatisation (CVC), le projet fournit la preuve que toutes les mesures au sens de la prévention ont été prises pour minimiser les émissions.

Par rapport à la situation actuelle, la réalisation de l'Aile Est induira pour des raisons de sécurité la modification de l'exécution des essais moteurs en puissance dont env. 85 % sont exécutés actuellement en position d'attente 19. Ceux-ci seront à l'avenir exécutés dans le nouvel amortisseur de bruit situé à proximité de la baie d'attente BA05. Ce projet a été mis à l'enquête et devrait être approuvé sous peu. Cet état de fait est donc à prendre en considération pour la détermination des immissions (art. 36, al. 2, OPB). La démarche « Amortisseur » engagée par l'AIG peut ainsi être en principe considérée, d'un point de vue global, notamment comme une mesure préventive de limitation des émissions à la source relative à la modification d'exploitation induite par la réalisation de l'Aile Est.

Impact du projet, pronostic des niveaux d'immission

Selon le RIE, l'Aile Est en tant que telle ne générera pas de bruit supplémentaire (sauf quelques installations CVC) et n'aura également pas d'incidence sur la charge sonore d'origine aérienne, étant donné qu'aucune nouvelle place de stationnement gros porteurs ne sera créée. En particulier, l'AIG s'engage à limiter – jusqu'à l'adoption d'une autre réglementation dans le cadre de l'adoption de la fiche PSIA – l'utilisation des positions d'attente concernées par l'Aile Est afin de garantir que l'exploitation de la nouvelle infrastructure n'induit pas d'augmentation des mouvements de vols et donc soit sans effet sur les nuisances du bruit aérien (voir lettre de l'AIG du 20 septembre 2013).

Le pronostic de bruit évalue l'effet pour la circulation des avions, les moteurs en position d'attente et le fonctionnement des APU. Les essais moteurs en puissance, actuellement exécutés en position 19, sont exempts du pronostic car ils n'auront plus lieu en position 19 suite à la réalisation de l'amortisseur. Si par contre l'amortisseur ne devait pas être approuvé et construit, la thématique de la limitation des émissions relatives aux essais moteurs en puissance devrait être révisée avant l'approbation du projet de l'Aile Est. Si tel était le cas, il s'agira alors d'apporter la preuve que les VLI selon l'art. 8, al. 2, OPB sont respectées.

De part sa position le long du tarmac et ses dimensions, l'immeuble créera un obstacle à la propagation des émissions du tarmac en direction des zones habitées au sud-est au niveau de l'ouverture entre les immeubles existants IATA et Arena. Cet effet induit, en période diurne (7:00 – 19:00) une réduction estimée de l'exposition au bruit du voisinage maximale de l'ordre de 3 dB(A) – avec une majorité en dessus de 1 dB(A) – et en période nocturne (19:00 – 7:00) une diminution prévisible maximale de l'ordre de 2 dB(A). Par rapport aux sources de type annexe 6 OPB considérées, le projet améliorera donc déjà sensiblement l'exposition au bruit pour une partie significative du voisinage immédiat de l'aéroport. L'exécution à l'avenir de quasiment 100 % des essais moteurs en puissance à proximité dans la BA05 dans l'amortisseur de bruit réduira en sus, de manière notable et pour une partie importante de la population, la charge sonore des activités au sol de l'aéroport.

Du point de vue de la protection contre le bruit, la réalisation de l'Aile Est résultera donc en principe et sur la base des conditions-cadres énoncées en une réduction importante de la charge sonore pour les sources de bruit au sol, tant pour le voisinage proche (effet d'obstacle envers le tarmac pour les villas au sud-est, élimination des essais moteurs de la position 19) que pour le voisinage éloigné (réduction des immissions suite à la réalisation de l'amortisseur de bruit). Sa réalisation sera sans effets sur le bruit aérien.

Demande

- [3] Dans le cas où le projet d'amortisseur ne devait pas être approuvé, l'AIG devra revoir la thématique de la limitation des émissions relatives aux essais moteurs en puissance déplacés et présenter de nouvelles mesures avant l'approbation du projet de l'Aile Est.

Justification: art. 8, et 36, al. 2, OPB.

Le projet respecte, sous ces conditions, les exigences posées et est conforme au droit fédéral.

3.8.4 Oppositions

Nous avons connaissance de 12 oppositions, dont plusieurs ont un contenu identique. Ne sont traités ci-après que les points relevant pour la protection contre le bruit.

Les oppositions portent sur les points suivants :

— Les opposants estiment que la nouvelle Aile Est, de part sa conception (amélioration du confort pour les passagers, modularité), crée des conditions favorables à un développement des activités de la plateforme aéroportuaire, donc en principe à l'extension des nuisances. En particulier il est craint que les vols de nuit augmentent. Le dossier ne comporte pas d'éléments régulateurs de ce potentiel d'accroissement des nuisances au sens de l'art. 11 LPE et mentionne simplement que le projet n'induit pas d'augmentation du trafic aérien. Le projet serait ainsi en conflit avec le principe de prévention de la LPE.

L'Aile Est ne rajoute pas de nouvelles positions d'attente d'aéronefs gros-porteurs à la plateforme. L'AIG s'engage, selon sa lettre du 20 septembre 2013, à limiter l'utilisation des positions d'attente concernées par l'Aile Est, afin de garantir notamment que l'exploitation de la nouvelle infrastructure n'induit pas d'augmentation des nuisances du bruit aérien. Nous considérons donc comme plausible que la réalisation de l'Aile Est n'induit pas d'augmentation du bruit aérien.

Par ailleurs, le régime des mouvements (horaires de vols) est régi par le règlement d'exploitation en vigueur et les courbes de bruit consignées au Cadastre du bruit aérien publié en 2009. Ces deux instruments de limitation des immissions sont en vigueur. En outre, le processus PSIA en cours permettra à terme d'engager la mise à jour de l'exposition admissible selon l'art. 37a OPB et le Cadastre pour le bruit aérien, assurant ainsi la protection appropriée de la population.

Les effets réducteurs des immissions de bruit directs (obstacle à la propagation du bruit au sol) ou indirects (modification de l'exécution des essais moteurs) induits par la réalisation de l'Aile Est sont à qualifier d'importants. Il est à mentionner que des mesures importantes sont également prises dans un contexte global de l'application du principe de prévention (p. ex. Amortisseur de bruit comme mesure de limitation des émissions des futurs essais moteurs).

— Les opposants estiment que le RIE ne livre pas tous les éléments nécessaires à l'appréciation du projet par l'autorité et qu'il est à compléter.

Le RIE n'omet à notre avis pas d'éléments essentiels qui pourraient conclure à un rejet du projet. Les aspects positifs non traités dans ce dossier (déplacement des essais moteurs et construction de l'amortisseur de bruit) contribuent à confirmer l'effet positif de l'Aile Est sur les nuisances sonores. L'engagement de l'AIG (lettre du 20 septembre 2013) scelle à notre avis pour l'instant la question de la crainte relative à l'augmentation des nuisances du bruit aérien suite à la réalisation de l'Aile Est.

— Les opposants estiment que la réalisation de l'Aile Est ne répondrait pas à un besoin nécessaire, mais plutôt à une demande du marché en partie celle des vols low-cost. Le projet est à assortir d'un plafonnement du trafic annuel.

En principe, la charge sonore « admissible » est actuellement définie par les courbes de bruit de l'année de référence 2000, suite à l'approbation du Cadastre de bruit 2009 par l'OFAC. La discussion relative au besoin nécessaire d'exploitation de l'aéroport dans sa globalité dépasse le cadre de cette procédure et sera menée dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA actuellement en cours.

— Une installation modifiée notablement doit respecter les VLI. Les opposants estiment que la réalisation du projet ne doit donc pas contribuer à ce que l'installation de l'aéroport dépasse les VLI. Le dossier ne contient pas d'informations à ce sujet concernant les zones riveraines, ni au sujet de l'effet du projet sur une augmentation du bruit aérien.

L'Aile Est en tant que telle ne génère pas de bruit supplémentaire. Au contraire, elle engendrera une réduction importante des immissions provenant des sources de bruit au sol, de jour et de nuit, et cela pour un nombre important de récepteurs.

Un pronostic des immissions de type annexe 6 est en cours ayant pour but de démontrer le respect des VLI pour les immissions des sources de bruit au sol et, le cas échéant, de permettre la gestion des dépassements locaux.

— Les opposants estiment que la procédure d'autorisation est à suspendre jusqu'à l'adoption définitive de la fiche PSIA de l'Aéroport de Genève Cointrin.

La suspension de la procédure d'approbation de l'Aile Est repousserait dans le futur les réductions de charge sonore engendrées par l'effet d'obstacle. Ceci n'est pas à soutenir du point de vue global de la protection contre le bruit. La réduction importante due à la modification d'exploitation des essais moteurs (procédure séparée d'approbation de l'amortisseur) ne serait cependant pas concernée.

3.9 Vibrations

Nous n'avons pas de remarques.

3.10 Dangers naturels / mitigation des séismes

Nous rappelons ci-après la demande que nous avons déjà transmise à l'OFAC par courriel en date du 8 octobre 2013.

En coopération avec l'OFEV, l'OFAC a développé des instruments d'application permettant, dans le cadre de nouvelles constructions, d'exiger, de contrôler et de documenter systématiquement le respect des normes de prescriptions parasismiques.

Dans le présent dossier, un rapport sur la sécurité sismique de la nouvelle construction du terminal Est de l'Aéroport de Genève a été transmis. Dans leur forme actuelle, les documents transmis traitant de la sécurité sismique ne sont toutefois pas compréhensible et vérifiable. Le rapport standard est à utiliser (celui-ci vous a été annexé dans notre courriel du 8 octobre 2013).

Par conséquent, une prise de position de la centrale de coordination pour la mitigation des séismes n'est pas possible.

Demande

- [4] Les instruments de mitigation des séismes de l'OFAC doivent être appliqués par le requérant. Le rapport standard est à utiliser et à transmettre à l'OFAC pour évaluation par l'OFEV **avant l'approbation des plans.**

Justification: Fiche « Sécurité parasismique des aérodromes et installations de la navigation aérienne: Rapport de prédimensionnement », OFAC, mars 2012.

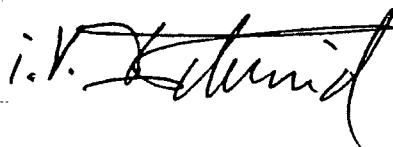
4 Conclusion

Nous vous prions de bien vouloir nous communiquer les documents complémentaires concernant la mitigation des séismes (voir demande 4) avant l'approbation des plans et de tenir compte de nos autres remarques et demandes lors de votre prise de décision et de nous faire part de celle-ci par courrier postal et électronique (adresse e-mail: uvp@bafu.admin.ch).

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Office fédéral de l'environnement OFEV

Josef Rohrer



Copie:

- Service d'étude de l'impact sur l'environnement, chemin de la Gravière 6, 1227 Les Acacias
- Office de l'urbanisme, DAC, Région 4, Case postale 22, 1211 Genève 8



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
Sektion UVP und Raumordnung

CH-3003 Bern, BAFU, BC

OFAC
Division Stratégie et politique aéronautique
3003 Berne

Referenz/Aktenzeichen: M504-0797
Ihr Zeichen: tra
Unser Zeichen: 2013.04.23-064
Sachbearbeiter/in: BC
Bern, 13. Dezember 2013

Interne Mitteilung an die Entscheidbehörde

Aéroport de Genève : Construction de l'Aile Est. Procédure ordinaire d'approbation des plans

Gebühren für Verfügungen und Dienstleistungen

Gemäss Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt BAFU vom 3. Juni 2005 (GebV-BAFU, SR 814.014) wird für das im Titel erwähnte Geschäft eine Gebühr erhoben und diese gemäss der Allgemeinen Gebührenverordnung vom 8. September 2004 (AllgGV, SR 172.041.1) der Entscheidbehörde mitgeteilt.

Vorliegend handelt es sich um eine aufwändige Stellungnahme, die gemäss Anhang GebV-BAFU, Ziffer 1 pauschal mit Fr. 2000.- zu veranschlagen ist.

Formular ohne Unterschrift

Cécile Bourigault
BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
Tel. +41 31 323 46 35, Fax +41 31 324 79 78
cecile.bourigault@bafu.admin.ch
<http://www.bafu.admin.ch>

Recommandé

Office fédéral de l'aviation civile
Monsieur Peter MÜLLER
Directeur
3003 Berne

Genève, le 20 septembre 2013

Concerne : Procédure en approbation des plans au sujet du projet d'une nouvelle aile_EST

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre de la procédure en approbation des plans relative au projet d'aile_EST, votre Office a suspendu le 17 juillet dernier le délai de réponse aux observations qu'il avait initialement fixé à notre établissement pour le 19 août 2013 dans l'attente de la prise de position des Offices fédéraux consultés.

Ce report de délai faisait suite à la demande que nos conseils juridiques vous ont présentée en date du 10 juillet 2013.

Sans vouloir par la présente répondre d'ores et déjà aux diverses oppositions formulées par des organisations, communes et particuliers contre le projet d'aile_EST, il nous apparaît important de vous communiquer une précision dans le régime d'exploitation de cette nouvelle infrastructure, que Genève Aéroport offre, en tant que de besoin, de faire formaliser dans la décision que votre Office prendra au terme de son instruction.

L'ensemble des opposants postulent, comme argument fondamental de leur détermination, que l'aile_EST projetée engendrera un accroissement significatif du trafic aérien à Genève Aéroport. Certains opposants mettent au surplus l'accent sur un développement prétendument exponentiel du trafic commercial *low cost*. C'est cette prémisse qui conduit les opposants à faire valoir des craintes autant sous l'angle de la problématique du CO₂, de la qualité de l'air que du bruit.

En réalité, ainsi que le démontre le rapport d'impact sur l'environnement versé au dossier, le projet d'aile_EST n'a ni pour vocation, ni pour effet d'entraîner une augmentation du volume de trafic aérien en direction de ou à partir de la plateforme aéroportuaire de Genève. Cette installation est destinée à améliorer l'accueil des passagers des vols long courrier, en remplacement d'infrastructures désuètes :

- Principalement, l'aile_EST comportera **six positions** configurées pour les processus de débarquement et d'embarquement dans les vols long courrier avec des avions **gros porteurs**. Ces six positions reconduisent donc exactement les capacités actuelles d'accueil des gros porteurs, sans aucun accroissement des positions au sol ni modification des modalités d'exploitation dans un sens permettant une exploitation plus soutenue.

- Simultanément, le projet intègre une position plus petite (n° 13) en remplacement d'une position pour moyen porteur n° 41 actuellement rattachée au satellite 40 mais supprimée pour garantir la circulation sur le tarmac suite à la réalisation du nouveau bâtiment.
- Enfin, quatre des six positions gros porteurs (à savoir les positions n° 14, 15, 18 et 19) permettront une double prise en charge de plus petits avions ; théoriquement, deux avions de faible gabarit pourraient être stationnés en lieu et place d'un gros porteur.

Dans la mesure où cette flexibilité des positions gros porteurs génère les craintes des opposants, nous souhaitons confirmer que le nombre total de positions théoriquement exploitables par l'aile_EST ne modifiera en rien le nombre d'avions pris en charge simultanément dans la pratique.

Pour clarifier les termes du dossier aux fins de la suite de l'instruction, nous vous prions de prendre acte de ce que **Genève Aéroport s'engage formellement à ne pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19 prévues dans le cadre du projet de l'aile_EST. Cette limitation d'exploitation ne pourra comporter d'exception que dans le cas où d'autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux ; dans ce cas, l'une ou l'autre position secondaire (n° 14R ou 14L, 15R/15L, 18R/18L ou encore 19R/19L) pourrait exceptionnellement être exploitée, à titre transitoire, simultanément à sa voisine, si le gabarit des avions à accueillir s'y prête.**

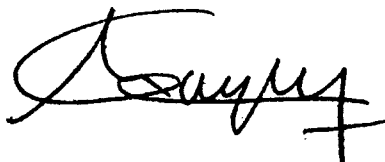
Cet engagement pourra faire l'objet, en tant que de besoin, d'une charge dans la décision d'approbation des plans, en application de l'art. 27 let. e OSIA.

Un réexamen de cette charge ne pourra intervenir, cas échéant, qu'après adoption de la fiche du PSIA relative à notre plateforme.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération cette précision, au sujet de laquelle nous restons à votre entière disposition pour tout complément.

En vous remerciant pour l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

Nicolas GASPOZ



Directeur Infrastructure et Planification

Robert DEILLON



Directeur général