

**B · M · G**  
AVOCATS

**GENEVE - LAUSANNE**

FRANÇOIS BLUM, CONSEIL  
PIERRE LOUIS MANFRINI  
LOUIS GAILLARD  
SYLVIE GURRY-VEIT  
MANUEL ISLER  
GUILLAUME FATIO  
NICOLAS WISARD  
ISABELLE SALOME DAINA  
ANNE-VIRGINIE LA SPADA  
SAMUEL BRUCKNER  
CLEMENS STREIT  
BETTINA FLEISCHMANN  
DARINA HERREN  
LYDIA ORCEL  
CECILE ZUMSTEIN  
VESNA STANIMIROVIC  
ZOÉ SEILER

**RECOMMANDÉ**

**Office fédéral de l'aviation civile  
(OFAC)**

Division Stratégie et politique  
aéronautique

Monsieur Roger Bosonnet,

Chef de la section Plan sectoriel et  
installations

Monsieur Alexandre Triverio,

Juriste à la section Plan sectoriel et  
installations

3003 BERNE

Genève, le 14 mars 2014

L0671028.docx BFL/NW

**Concerne : Aéroport de Genève - Demande d'approbation des plans pour un  
nouveau terminal déposée par l'AEROPORT INTERNATIONAL DE  
GENEVE le 22 avril 2013 (projet aile\_EST)  
Référence du dossier : 7027/3/31/31-06**

Messieurs,

Vous nous savez chargés de la défense des intérêts de l'AEROPORT  
INTERNATIONAL DE GENEVE (ci-après : GENEVE AEROPORT ou « GA ») dans  
la procédure citée en marge.

Mon mandat a pris connaissance des oppositions déposées à l'encontre de la  
demande d'approbation des plans pour le projet aile\_EST. Dans le délai imparti au  
14 mars 2014 par votre communication du 17 janvier 2014, GA a l'honneur de vous  
présenter sa réponse aux oppositions déposées par :

AVENUE DE CHAMPEL 8C  
CASE POSTALE 385  
CH-1211 GENEVE 12  
FAX +41 (0)22 839 49 50

TEL +41 (0)848 39 49 49  
bmglaw@bmglaw.ch - www.bmglaw.ch

AVENUE DE LA GARE 6  
CASE POSTALE 266  
CH-1001 LAUSANNE  
FAX +41 (0)21 312 65 80

- WWF SUISSE ;
- WWF SECTION GENÈVE ;
- Monsieur et Madame Georges NOSAL et Raphaëlle SCHEIM ;
- Association NOÉ21 ;
- Monsieur et Madame Kim et Lysiane HULSER ;
- Monsieur et Madame Jean-Bernard BILLETER et Maja LUSCHER ;
- LES VERTS GENEVOIS, section du Grand-Saconnex ;
- LES VERTS GENEVOIS ;
- Madame Claudia TUFO DRAMMEH ;
- VILLE DE VERNIER ;
- ASSOCIATION TRANSFRONTALIÈRE DES COMMUNES RIVERAINES DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE (ATCR-AIG) ;
- SECTION DE GENÈVE DE L'ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (ATE-GENÈVE)

(collectivement désignés ci-après par le terme « **opposants 1** »)

et

- ASSOCIATION DES RIVERAINS DE L'AÉROPORT DE GENÈVE (ARAG)

(ci-après désignée par le terme « **opposante 2** »)

**contre la demande d'approbation des plans pour une nouvelle infrastructure aéroportuaire déposée par GA le 22 avril 2013 (projet aile\_EST).**

## TABLE DES MATIERES

I.	CONCLUSIONS .....	7
II.	REMARQUES LIMINAIRES .....	9
III.	EN FAIT .....	9
A.	LE BUT ET LE CONTEXTE DU PROJET D'AILE_EST .....	10
1.	La future aile_EST remplacera l'infrastructure provisoire existante pour les gros porteurs qui est aujourd'hui obsolète et vétuste .....	10
2.	La future aile_EST présente un intérêt public important pour le canton de Genève et la région franco-valdo-genevoise .....	11
	<i>a. L'accueil et le développement des organisations internationales, gouvernementales et non-gouvernementales est un enjeu majeur pour la Confédération, Genève et sa région.....</i>	<i>11</i>
	<i>b. Genève Aéroport joue un rôle de première importance dans l'acheminement des personnes ainsi que pour les importations et exportations de la région franco-valdo-genevoise.....</i>	<i>14</i>
B.	DESCRIPTIF SUCCINCT DE LA FUTURE AILE EST .....	14
1.	Les caractéristiques du futur bâtiment .....	15
2.	La future aile_EST n'augmentera pas le nombre de postes de stationnement (« positions ») pour les avions .....	17
C.	LA FUTURE AILE EST N'EST PAS DESTINÉE À FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES VOLS « LOW-COST ».....	20

D.	LA FUTURE AILE EST N' AUGMENTERA PAS LA CAPACITÉ GLOBALE DE GENÈVE AÉROPORT NI, PAR EXTENSION, LE VOLUME DE SON TRAFIC AÉRIEN .....	21
1.	Remarques introductives sur les critères d'appréciation de la capacité d'un aéroport .....	22
2.	Analyse des facteurs de capacité déterminants pour l'aéroport de Genève et de l'incidence du projet d'aile_EST .....	23
	<i>a. Le bureau d'étude mandaté.....</i>	<i>23</i>
	<i>b. Les constats de l'étude RIBI.....</i>	<i>23</i>
	<i>i. Méthodologie et indicateurs utilisés.....</i>	<i>23</i>
	<i>ii. Délimitation des installations concernées par les travaux de la future aile_EST.....</i>	<i>24</i>
	<i>iii. Facteur déterminant la capacité maximale de l'aéroport de Genève : la piste unique .....</i>	<i>25</i>
	<i>iv. Incidences des installations touchées par le projet d'aile_EST .....</i>	<i>25</i>
	<i>c. Conclusions de l'étude RIBI .....</i>	<i>30</i>
E.	LES CONSTATS DU RAPPORT D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DU 22 AVRIL 201331	
1.	L'hypothèse retenue par le RIE quant à l'incidence de l'aile_EST sur le trafic aérien .....	31
2.	Les conclusions du RIE quant à l'impact de la future aile_EST sur le bruit aérien et sur les immissions de bruit directs ou indirects .....	32
3.	Les conclusions du RIE quant à l'impact du bâtiment de la future aile_EST sur les émissions de polluants atmosphériques .....	33
	<i>a. Les performances énergétiques prévues pour le bâtiment.....</i>	<i>34</i>
	<i>b. Les constats et conclusions du RIE quant à l'impact de la future aile_EST en exploitation sur les émissions de polluants atmosphériques .....</i>	<i>35</i>

F.	LES PRÉAVIS RENDUS PAR LES AUTORITÉS FÉDÉRALES ET CANTONALES SPÉCIALISÉES.....	36
1.	Le préavis de l’OFEV du 13 décembre 2013.....	36
	<i>a. Le préavis du 13 décembre 2013 confirme que le RIE du 23 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets.....</i>	36
	<i>b. Le préavis du 13 décembre 2013 confirme que la future aile_EST ne causera pas de nuisances liées au bruit aérien pour les riverains et réduira de manière importante les immissions de bruit directs ou indirects.....</i>	37
2.	Les préavis des autres autorités cantonales et fédérales .....	39
IV.	EN DROIT.....	40
A.	RECEVABILITÉ.....	40
1.	Qualité pour former opposition.....	40
	<i>a. Personnes physiques.....</i>	41
	<i>b. Organisations.....</i>	43
	<i>i. Organisations au bénéfice du droit de recours institué par les art. 55 ss LPE</i>	43
	<i>ii. Organisations non titulaires du droit de recours des art. 55 ss LPE : qualité de partie au titre du droit de recours associatif général ?.....</i>	44
	<i>c. Collectivités publiques.....</i>	50
2.	Délai .....	51
3.	Les griefs invoqués par les opposants .....	51

<b>B.</b>	<b>AU FOND .....</b>	<b>52</b>
<b>1.</b>	<b>Remarques liminaires quant à la connexité des griefs et conclusions des opposants avec l'objet de la procédure.....</b>	<b>52</b>
	<i>a. Les arguments et conclusions des opposants sont sans lien avec l'objet de la procédure .....</i>	<i>52</i>
	<i>b. Les craintes des opposants sont sans lien avec la réalité du projet de la future aile_EST.....</i>	<i>55</i>
<b>2.</b>	<b>Le RIE du 22 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets. 57</b>	
	<i>a. Résumé du grief des opposants .....</i>	<i>57</i>
	<i>b. Rappel du régime légal applicable aux RIE .....</i>	<i>57</i>
	<i>c. Le cas d'espèce : le RIE du 22 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets et comportent les indications nécessaires pour apprécier le projet aile_EST par rapport aux exigences du droit de l'environnement.....</i>	<i>59</i>
<b>3.</b>	<b>Le projet de la future aile_EST respecte le principe de prévention consacré à l'art. 11 LPE.....</b>	<b>61</b>
	<i>a. Résumé du grief et rappel des demandes des opposants .....</i>	<i>61</i>
	<i>b. Les exigences des opposants excèdent le principe de prévention et ne s'inscrivent pas dans le cadre légal.....</i>	<i>62</i>
<b>4.</b>	<b>Il n'y a pas lieu de suspendre la procédure d'approbation des plans de la future aile_EST jusqu'à l'adoption de la fiche PSIA afférente à l'aéroport de Genève .....</b>	<b>66</b>
	<i>a. Résumé du grief et de la demande de l'opposante 2.....</i>	<i>66</i>
	<i>b. Les principes régissant l'adoption des fiches PSIA pour un aéroport .....</i>	<i>66</i>
	<i>c. En l'espèce : le projet contesté ne requiert pas l'adoption préalable de la fiche PSIA vu sa neutralité sur les capacités de l'aéroport et le volume de trafic. 68</i>	

## I. CONCLUSIONS

GENEVE AEROPORT a l'honneur de conclure à ce qu'il plaise à

### L'OFFICE FEDERAL DE L'AVIATION CIVILE

#### Préalablement :

##### 1.-

Déclarer irrecevables les oppositions dirigées contre la demande d'approbation des plans pour une nouvelle infrastructure aéroportuaire (projet aile\_EST) du 22 avril 2013 déposées par :

- Le WWF Genève ;
- Les Verts Genevois ;
- Les Verts Genevois, Section du Grand Saconnex ;
- Noé21.

Lui donner acte de ce qu'il s'en remet à l'appréciation de l'Office pour ce qui a trait à la recevabilité des oppositions déposées par :

- Mesdames et Messieurs Lysiane et Kim HÜLSER, Raphaëlle Scheim et George NOSAL, Claudia TUFO DRAMMEH, Maja LÜSCHER et Jean-Bernard BILLETER ;
- L'ASSOCIATION TRANSFRONTALIÈRE DES COMMUNES RIVERAINES DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE (ATCR-AIG) ;
- L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE L'AÉROPORT DE GENÈVE (ARAG).

#### Principalement :

##### 2.-

Rejeter les oppositions dirigées contre la demande d'approbation des plans pour une nouvelle infrastructure aéroportuaire (projet aile\_EST) du 22 avril 2013 déposées par WWF SUISSE, WWF SECTION GENÈVE, Monsieur et

Madame Georges NOSAL et Raphaëlle SCHEIM, Association NOÉ21, Monsieur et Madame Kim et Lysiane HULSER, LES VERTS GENEVOIS, SECTION DU GRAND-SACONNEX, LES VERTS GENEVOIS, Madame Claudia TUFO DRAMMEH, la VILLE DE VERNIER, ASSOCIATION TRANSFRONTALIÈRE DES COMMUNES RIVERAINES DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE (ATCR-AIG), SECTION DE GENÈVE DE L'ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (ATE-GENÈVE) ASSOCIATION DES RIVERAINS DE L'AÉROPORT DE GENÈVE (ARAG), dans la mesure où elles sont recevables.

3.-

Approuver les plans pour une nouvelle infrastructure aéroportuaire (projet aile\_EST) déposés par GENEVE AEROPORT le 22 avril 2013 et autoriser la construction de cette nouvelle infrastructure, moyennant intégration – à titre de charge dans la décision d'approbation (art. 27 let. e OSIA) – de la limitation d'exploitation à 6 positions simultanées selon l'engagement de GENEVE AEROPORT présenté par courrier du 20 septembre 2013.

**En tout état :**

4.-

Débouter les opposants de toutes autres ou contraires conclusions.

5.-

Mettre les frais et dépens de la procédure à leur charge.

**Subsidiairement :**

6.-

Acheminer GENEVE AEROPORT à prouver par toutes voies de droit les faits invoqués par lui.

\*\*\*\*\*

## II. REMARQUES LIMINAIRES

1. Les faits et les questions juridiques qui sont soulevés par les opposants 1 et l'opposante 2 se rapportent à une situation identique. Par économie de procédure et afin d'éviter d'inutiles redites, GA présente ici un seul et unique mémoire de réponse à ces oppositions.
2. S'agissant des FAITS, GA présentera tout d'abord une brève description du contexte dans lequel s'inscrit le projet d'aile\_EST, soulignant l'intérêt public que cette infrastructure revêt pour le canton de Genève et la région franco-valdo-genevoise (*infra* III.A). Seront ensuite présentées les caractéristiques principales de l'ouvrage projeté (*infra* III.B). Cette description sera suivie de la mise en exergue de la neutralité de l'aile\_EST sur la capacité globale d'exploitation de GA (*infra* III.C-D). Enfin, GA rappellera les constats déterminants du Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et l'appréciation des services spécialisés exprimée par les préavis rendus (*infra* III.E-F).
3. Dans la partie EN DROIT des présentes, GA discutera tout d'abord de la recevabilité des oppositions, principalement sous l'angle de la qualité pour former opposition (*infra* IV.A). Au fond, GA mettra tout d'abord en exergue qu'une large partie du débat que les opposants cherchent à soulever quant à l'avenir de l'aéroport de Genève ne présente pas de point de rattachement juridiquement pertinent avec l'objet de la procédure en approbation des plans (*infra* IV.B.1). Ensuite, GA répondra aux trois thématiques principales que développent en réalité les griefs des opposants : la validité du RIE (*infra* IV.B.2), l'idée que le principe de la prévention impliquerait d'assortir la réalisation de l'aile\_EST à un plafonnement global du trafic sur l'aéroport et à des mécanismes de taxation incitative (*infra* IV.B.3), et enfin la demande de suspension de l'approbation des plans jusqu'à l'adoption de la fiche du PSIA relative à l'aéroport de Genève (*infra* IV.B.4).

## III. EN FAIT

1. GA conteste d'ores et déjà tous allégués et interprétations des opposants contraires aux siens et non admis expressément par lui.
2. Au surplus, GA expose ce qui suit :

## A. LE BUT ET LE CONTEXTE DU PROJET D' AILE\_EST

### 1. La future aile\_EST remplacera l'infrastructure provisoire existante pour les gros porteurs qui est aujourd'hui obsolète et vétuste

3. La réalisation de l'aile\_EST constitue la seconde phase des aménagements nécessaires permettant la mise à niveau internationale et la modernisation des infrastructures aéroportuaires de GA.
4. A cet égard, il sied de préciser que la première phase des aménagements aéroportuaires s'est concrétisée par l'agrandissement et la rénovation du terminal T1. Le projet « T1+ » a été mis en œuvre afin de répondre à la croissance prévue du trafic aérien, améliorer la fluidité et le confort des passagers par l'extension et le développement du terminal à trois niveaux : arrivée, enregistrement et départ.
5. La deuxième phase des aménagements aéroportuaires consiste dans la construction de l'aile\_EST, qui vise à moderniser les infrastructures aéroportuaires situées à l'est du bâtiment principal, consacrées principalement à l'accueil des avions gros porteurs, soit des long-courriers.
6. En effet, et ainsi que cela a été mis en exergue dans le Rapport d'impact environnemental du 22 avril 2013 (ci-après : « RIE »), GA doit impérativement remplacer son pavillon Gros-porteurs (ci-après : « le bâtiment GP »), construit à titre provisoire dans les années 1970, et Finger<sup>1</sup>, qui sont aujourd'hui obsolètes et vétustes<sup>2</sup>, par un bâtiment planifié selon les normes actuelles et permettant une mise à niveau internationale de ses infrastructures :

*« Il (...) ne s'agit nullement de la création d'une nouvelle infrastructure, mais du remplacement d'une infrastructure existante (bâtiments « Gros-porteurs » et « Finger »). Ces bâtiments « provisoires » sont, aujourd'hui, vétustes et plus en adéquation avec l'attente de la clientèle de GENEVE AEROPORT. (...) Le nombre de postes de stationnement avions reste identique à celui actuel ».*

Pièce 1a : Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, ch. 3 (p. 3)

---

<sup>1</sup> Soit la galerie qui prolonge le bâtiment GP pour permettre d'accéder aux passerelles.

<sup>2</sup> Le bâtiment GP, qui a été construit dans les années 1970 et a été dimensionné pour la taille des avions de l'époque, n'est plus adéquat pour les avions modernes et ne répond pas aux normes actuelles de confort IATA (cf. infra note 3). Ce bâtiment a été réalisé à l'époque avec une vocation provisoire : il n'a pas été doté de fondations, mais « posé » à même le tarmac, et a été construit avec des matériaux propres à une telle construction provisoire. Il est dès lors également très énergivore. De plus, les passerelles qui mènent aux avions sont en fin de vie et doivent dès lors être remplacées ou réparées.

7. En résumé, le projet aile\_EST ne vise pas la création d'une nouvelle infrastructure, mais le remplacement de l'infrastructure existante (bâtiments GP et Finger destinés, en particulier, à accueillir les vols long-courriers) qui est aujourd'hui vétuste et n'est plus en adéquation avec les standards internationaux (Qualité SoL « C » recommandée par IATA<sup>3</sup>) et l'attente de la clientèle de GA. Les fonctions de la future aile\_EST seront identiques à celles des infrastructures existantes.
  
2. La future aile\_EST présente un intérêt public important pour le canton de Genève et la région franco-valdo-genevoise
  
8. La construction du nouveau bâtiment de l'aile\_EST, destiné aux avions gros porteurs desservant les vols long-courriers de l'aéroport, ne relève pas d'un goût de luxe exagéré de GA.
  
9. La présence d'un aéroport international est un facteur clé de l'attractivité de Genève et de sa région et la qualité de l'accueil et des prestations de l'aéroport constitue un élément indispensable à la vocation internationale de Genève.
  
10. Or, le maintien de l'attractivité de l'aéroport passe nécessairement par une adaptation et une modernisation de ses infrastructures.
  
11. Il est ainsi indispensable pour Genève de disposer d'un équipement de qualité pour l'accueil des gros porteurs. Cet accueil répond aux obligations qui sont celles de Genève et de la Confédération en matière de maintien des liaisons aériennes et du trafic desservant les organisations internationales et permettant le développement du pôle économique que constitue le bassin franco-valdo-genevois.
  
- a. L'accueil et le développement des organisations internationales, gouvernementales et non-gouvernementales est un enjeu majeur pour la Confédération, Genève et sa région
  
12. Le profil international de Genève fait partie intégrante de l'identité suisse et genevoise et contribue au rayonnement tant du canton que du pays.
  
13. Ce profil est expressément ancré dans les options d'aménagement du territoire du Canton de Genève.

---

<sup>3</sup> IATA a défini cinq niveaux de qualité de service (SoL : « level of service standard ») pour les terminaux depuis le niveau A « excellent » jusqu'au niveau F « inacceptable » (attentes longues, blocages de circulation, mauvais niveau de confort). Ces niveaux sont rédigés en termes relativement généraux. IATA recommande le niveau C comme objectif minimal de programmation pour un projet fonctionnel avec des coûts raisonnables (cf. IATA Airport Development Reference Manual (ARDM) édition 2004, p. 189, ch. F.9.1.2).

14. Le Plan directeur cantonal Genève 2015 reconnaissait dans sa partie « Concept » (p. 24 au milieu) l'importance des organisations internationales, en soulignant que le développement du canton devait prendre en considération les besoins particuliers de ces organisations. Comme mesure de mise en œuvre, la fiche n° 2.18 du Schéma directeur cantonal posait les bases du site central des organisations internationales, promu comme sous l'étiquette du « Jardin des nations ». Dans la même perspective, la fiche projets et mesures n° 1.3 prévoyait l'élaboration d'un plan directeur régional d'accueil des organisations internationales non gouvernementales (fiche projets et mesures n° 1.3), également reconnues d'intérêt stratégique. La nécessité de garantir une desserte internationale par l'aéroport était évidemment promue par le Concept directeur cantonal, au titre de l'objectif n° 1.2 « Conditions-cadres pour un développement économique durable » : l'aéroport était cité comme le premier moyen adéquat<sup>4</sup>.
15. Le développement des organisations internationales fait par ailleurs l'objet d'une planification directrice particulière (plan directeur de quartier dit du « Jardin des Nations » adopté par le Conseil d'Etat le 23 mars 2005<sup>5</sup>).
16. Dans le plan directeur cantonal Genève 2030, adopté le 20 septembre 2013, les mêmes objectifs ont été repris. De plus, le maintien des liaisons internationales est mis en exergue comme l'un des éléments du Concept directeur cantonal (ch. 10 : « Favoriser le raccordement aux moyens de transport nationaux et internationaux »)<sup>6</sup>. Quant au Schéma directeur cantonal, il a été complété par une fiche B 06 consacrée à l'aéroport, qui ouvre la présentation de la « problématique et enjeux » en abordant d'emblée le rôle que joue cette infrastructure pour la Genève internationale : « *La qualité de l'accueil et des prestations de l'aéroport est un facteur indispensable à la vocation internationale de Genève. Le renforcement de son attractivité passe par une adaptation de ses infrastructures* »<sup>7</sup>.
17. Il tombe sous le sens que le maintien de ces organisations internationales n'est possible que si l'infrastructure consacrée au trafic aérien permet de continuer à garantir des liaisons aériennes appropriées tant continentales qu'intercontinentales.
18. Par ailleurs, et en raison du caractère international de Genève, GA accueille régulièrement des personnalités du monde diplomatique ou assimilé qui sont prises en charge par le service Accueil et Protocole de Genève Aéroport selon

---

<sup>4</sup> Les éléments du Plan directeur cantonal Genève 2015 sont librement accessibles sur le site de l'Etat de Genève, depuis la page suivante : [http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plan\\_directeur\\_cantonal\\_genave\\_2015-686-5092-12196.html](http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plan_directeur_cantonal_genave_2015-686-5092-12196.html).

<sup>5</sup> Cf. [http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/pdq\\_jardin\\_nations-691-3149.html](http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/pdq_jardin_nations-691-3149.html).

<sup>6</sup> Cf. [http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn\\_GC\\_01\\_Concept.pdf](http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn_GC_01_Concept.pdf), p. 16.

<sup>7</sup> Cf. [http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn\\_GC\\_03\\_Schema\\_ficheB06.pdf](http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn_GC_03_Schema_ficheB06.pdf).

des modalités particulières dont les détails ne sauraient être exposés ici pour des raisons de sécurité.

19. En 2012 et 2013, GA a ainsi continué à venir en appui au canton et à la Confédération pour le rayonnement de la Genève internationale. **Les personnalités<sup>8</sup> atterrissant à Genève ou en décollant bénéficient en effet gracieusement d'un accueil protocolaire de la part du service dédié de l'aéroport.**

*Pièce 2 : Extrait du rapport annuel de GENÈVE AÉROPORT pour l'année 2012, p. 24*

20. **Le service du protocole a ainsi réalisé 3'675 opérations d'accueil en 2012 (4236 opérations d'accueil en 2013), soit en moyenne dix missions par jour en 2012 (12 missions par jour en 2013).** Parmi les moments forts de 2012, peuvent être citées les traditionnelles conférences organisées par les Droits Humains (310 délégations), le Bureau International du Travail (309) et l'Organisation mondiale de la santé (268), sans compter celles de l'Organisation européenne pour la recherche nucléaire (CERN), de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), de la conférence sur le Climat, de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI), de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et de bien d'autres organisations encore. En 2012, le service du protocole a également accueilli les personnalités qui ont participé aux conférences sur la Syrie, sur le désarmement Etats-Unis/Russie et sur les 10 ans d'adhésion de la Suisse aux Nations Unies.

Quant aux personnalités ayant transité par les services du protocole, elles provenaient d'Europe, d'Afrique, des Amériques et d'Asie.

*Pièce 2 : Extrait du rapport annuel de GENÈVE AÉROPORT pour l'année 2012, p. 24*

21. Les agents des organisations internationales et les personnalités prises en charge par le service du protocole de GA se rendent à Genève en grande majorité par des vols long-courriers. L'accueil de cette clientèle spécifique mobilise ainsi les infrastructures que l'aile\_EST est destinée à renouveler.

---

<sup>8</sup> Il s'agit en particulier de souverains et membres de maisons royales et princières (jusqu'au 2<sup>ème</sup> degré) et de leurs conjoints, de Chefs d'État et de leurs conjoints, de Chefs de Gouvernement et de leurs conjoints, de Ministres et/ou de Vice-Ministres, de Présidents de Parlement, de Sénat, de Hauts dignitaires religieux, militaires ou du pouvoir judiciaire, de Secrétaires et Directeurs Généraux d'Organisations internationales, de Présidents de commissions d'organisations internationales, de Chefs de représentations diplomatiques lors de la prise de leurs fonctions ou de leur départ définitif et d'autres personnalités accueillies par les autorités suisses.

22. La modernisation des installations de l'aéroport et leur mise à niveau pour correspondre à un standard international sont donc importantes pour sauvegarder le profil international et l'attrait que représente Genève pour les organisations internationales. La construction de la future aile\_EST constitue ainsi un intérêt public majeur pour la Confédération et le canton de Genève.

b. *Genève Aéroport joue un rôle de première importance dans l'acheminement des personnes ainsi que pour les importations et exportations de la région franco-valdo-genevoise*

23. Situé au milieu d'un espace riche en entreprises entretenant d'intenses échanges commerciaux avec le monde, GA joue un rôle de première importance dans l'acheminement des personnes ainsi que pour les importations et exportations du canton de Genève et de la région franco-valdo-genevoise.

24. L'activité de l'aéroport doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle du canton et de la région qu'il dessert. Il doit ainsi :

- répondre aux besoins des entreprises, des multinationales et des organisations internationales (voyages d'affaires) ;
- garantir une desserte touristique pour la région tant en été qu'en hiver (pour les nombreuses stations de ski en Suisse romande et France voisine) sous l'angle de l'*incoming* (les passagers qui viennent passer des vacances dans la région) et de l'*outgoing* (les habitants de la région qui partent en vacances) ;
- répondre aux besoins de la région, étant précisé que 96% des passagers de GA sont de la région ou s'y rendent et que seulement 4% des passagers sont en transit ou en transfert.

25. La modernisation des installations de l'aéroport et leur mise à niveau pour correspondre à un standard international sont donc aussi indispensables pour l'économie locale et constituent, sous cet angle également, un intérêt public majeur pour le canton de Genève.

**B. DESCRIPTIF SUCCINCT DE LA FUTURE AILE EST**

26. Ainsi que cela a été exposé ci-dessus, la future aile\_EST est destinée à remplacer l'actuel bâtiment GP par un nouveau bâtiment comprenant de nouvelles salles d'embarquement pour les vols long-courriers de l'aéroport.

Pièce 1 : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.1 (p. 6)*

27. La réalisation de cette infrastructure permettra ainsi d'assurer une flexibilité d'exploitation mixte qui reste l'atout majeur de GA. Elle répond en premier lieu aux contraintes liées aux zones Schengen (S) et Non-Schengen (NS) ainsi qu'à toutes les possibilités de correspondances de passagers.

### 1. Les caractéristiques du futur bâtiment

28. Le nouveau bâtiment, qui aura une emprise d'environ 520 m de long sur 20 m de large et 19 m de hauteur hors-sol, sera implanté en prolongement vers l'est de l'aérogare actuelle T1 (pratiquement jusqu'à la chaufferie).

Ce bâtiment, dont la toiture plate sera recouverte de panneaux photovoltaïques, comportera les niveaux suivants :

- **Niveau +2** : salles d'embarquement (dont une pour les vols à risques), concessions commerciales (cafés, kiosques), distributions verticales (escaliers, escaliers mécaniques, ascenseurs), locaux pour les gardes-frontières, locaux techniques, *lounges* pour les compagnies aériennes, couloirs d'arrivée pour les passagers provenant de vols Schengen (S) et Non-Schengen (NS) ;
- **Niveau +1** : salles d'embarquement, pré-passerelles et passerelles télescopiques d'accès aux avions, concessions commerciales (cafés, kiosques), distributions verticales (escaliers, escaliers mécaniques, ascenseurs), guérites et locaux pour les gardes-frontières, locaux techniques, liaison avec le terminal principal T1 ;
- **Niveau 0** : espace en grande partie ouvert, seules les zones de circulations verticales entre les étages et le bâtiment processeur (fonctionnalité de distribution des flux) étant fermés. Il comprend une route de service pour les bus et véhicules sans matières dangereuses, des locaux pour le personnel au sol, des issues de secours, des portes d'embarquement et de débarquement par bus pour les positions éloignées, un local de réconciliation des passagers des vols à risques avec leurs bagages ;
- **Niveau -1** : nouvelle galerie technique, locaux techniques, réservoirs de récupération des eaux pluviales, locaux de stockage pour les surfaces commerciales, locaux vestiaires, guérites du Corps des gardes-frontières, tunnel de liaison au satellite 40, liaison avec terminal principal T1.



Image de synthèse, les modèles d'avions représentés sont de pures illustrations

29. **L'aile\_EST permettra une amélioration qualitative de la gestion et du confort des passagers notamment en raison des nouvelles salles d'embarquement et guérites de contrôle des passeports.**

En effet, l'aile\_EST est destinée à accroître le confort des salles d'embarquement en raison de la flexibilité qu'elle offre dans l'utilisation de ses salles en fonction des besoins.

A cet égard, il convient de préciser qu'il existera *de facto* un seul espace « ouvert » et non pas plusieurs salles d'embarquement, les passagers pouvant s'asseoir où ils veulent, indépendamment de la porte d'embarquement relative au vol qu'ils vont prendre. L'espace embarquement sera adapté à recevoir des gros porteurs en offrant un standard de qualité de niveau « C » (« SoL C ») selon les critères énoncés par l'IATA<sup>9</sup>. Cela garantira une surface disponible par passager lors des attentes, une offre de places assises pour 65% des passagers (dans le cas où toutes les positions sont occupées simultanément) ainsi que des *lounges* pour les passagers qui y ont droit.

Le dimensionnement plus ample des salles d'embarquement de l'aile\_EST, en comparaison du bâtiment actuel, résulte donc de l'objectif d'une remise à niveau par rapport aux standards de qualité et de confort. Il ne s'agit pas de surdimensionner ces installations pour accroître la capacité de GA. Des espaces plus grands sont également de nature à diminuer le niveau de stress de certains passagers.

<sup>9</sup> Cf. IATA ARDM, op. cit. p. 189, ch. F.9.1.2.

L'aile\_EST prévoit des flux distincts « Schengen » et « Non-Schengen » et tient compte des dispositifs de sûreté « One Stop » et « Non One Stop »<sup>10</sup>. Le bâtiment permettra en effet d'accueillir des arrivées et des départs « Schengen » et « Non-Schengen » en intégrant les combinaisons des deux<sup>11</sup>.

30. S'agissant du contrôle des passeports, les installations sont actuellement sous-dimensionnées. En regard des standards de qualité visés, la sollicitation dépasse en effet les 300%, au départ comme à l'arrivée. L'aile\_EST prévoit une réorganisation et une augmentation du nombre de guérites. Ces guérites supplémentaires permettront de réduire l'attente et de se mettre en conformité avec les nouvelles normes.

*Pièce 1a :* Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013 chapitre 4.3.2 (p. 8)

31. **Enfin, le bâtiment de l'aile\_EST sera réalisé selon un concept énergétique performant et durable.**

**Ce concept est conforme au Plan des mesures OPair, qui exige la limitation des polluants en lien avec le site aéroportuaire.**

*Pièce 1a :* Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013 chapitres 4.4 (p. 8s) et 5.1.4 (p. 14).

**2. La future aile EST n'augmentera pas le nombre de postes de stationnement (« positions ») pour les avions**

32. **Dans sa configuration d'exploitation déterminante pour la présente procédure en approbation des plans, la nouvelle infrastructure prévue ne modifie en rien le nombre de positions de stationnement pour les avions, qui restera identique à l'actuel.**

33. **En effet, à l'instar des bâtiments GP et Finger actuels, l'aile\_EST comptera six positions (positions n° 14 à 19) d'avions gros porteurs (avions de type « code E », typiquement consacrés aux vols « Non-Schengen »).**

---

<sup>10</sup> Le Règlement (CE) n° 622/2003 de la Commission, du 4 avril 2003, fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne (JO L 89, p. 9) et le Règlement (CE) n° 68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 modifiant le règlement (CE) n° 622/2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne (JO L 10, p. 14) fixent les conditions dans lesquelles les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine peuvent être exemptés de l'inspection/filtrage (« One stop » security) et celles dans lesquelles tel n'est pas le cas (« Non One stop » security).

<sup>11</sup> A noter que dans le cadre d'un transfert « Non-Schengen One Stop » vers du « Schengen » ou du « Non-Schengen », il n'y a pas de contrôle de sûreté.

La seule différence par rapport à l'état actuel est que ces positions seront « au contact », soit directement attenantes au bâtiment et permettront l'embarquement et le débarquement des passages par des passerelles.

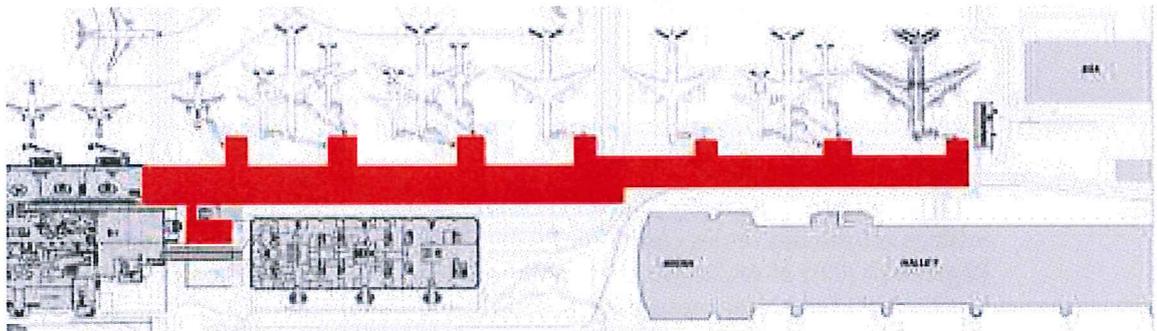
Le nombre de positions gros porteurs pris en charge par l'aile\_EST demeurera donc identique à celui qui prévaut actuellement. A nouveau, l'implantation de ces positions « au contact » est destinée à améliorer le confort des passagers, car aujourd'hui seules trois positions sont « au contact » ; les trois autres sont « au large », ce qui nécessite un transport des passagers par bus et l'accès aux avions par des escaliers mobiles – opération pendant laquelle les passagers sont exposés aux précipitations.

34. Certes, une septième position (position n° 13) pouvant accueillir un avion de catégorie inférieure (code C) sera également créée « au contact », sur l'extrémité ouest de la nouvelle aile.

Toutefois, comme elle servira à remplacer la position n° 41 actuellement rattachée au satellite 40 (à proximité immédiate, au nord du bâtiment gros porteur actuel), qui sera supprimée, **cette position n° 13 ne constitue donc pas une position supplémentaire.**

*Pièce 1a : Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, p. 3, ch. 3*

35. Les positions principales n° 14, 15 et 18 seront dotées de passerelles qui permettront non seulement de desservir un avion gros porteur, mais éventuellement aussi deux avions de moindre gabarit (code C) simultanément : c'est pourquoi ces positions sont virtuellement « dédoublées » en positions n° 14a/b, 15a/b et 18a/b<sup>12</sup>. On parlera dès lors de positions « mixtes ».
36. C'est cette caractéristique qui explique la modularité des positions desservies par l'aile\_EST et qui ressort sur le schéma suivant, sur lequel apparaissent toutes les positions théoriquement exploitables :



<sup>12</sup>

Sur certains plans ces positions sont indiquées comme positions n° 14L/R, 15L/R et 18L/R.

37. Toutefois, l'image qui ressort de ce schéma demeure sans pertinence pour les fins de la présente procédure – contrairement à ce que les opposants cherchent à faire croire.
38. En effet, d'une part, il est évident qu'une occupation simultanée de toutes les positions, selon le schéma ci-dessus, est physiquement impossible. Les positions « mixtes » ne peuvent prendre en charge qu'un seul avion de type « code E » ou deux avions de type « code C » ou inférieur. La prise en charge d'un seul avion de ce dernier type exclut également l'accueil d'un gros porteur.
39. D'autre part, GA a pris expressément l'engagement de ne pas exploiter simultanément un nombre de position supérieur à ce que permet l'infrastructure actuelle<sup>13</sup>.
40. En effet, une fois encore, le but de l'aile\_EST n'est pas d'augmenter les capacités de GA, mais de remplacer une installation vétuste par un bâtiment moderne, apte à prendre en charge les passagers du trafic des long-courriers dans des conditions de confort à jour. Par conséquent, lorsque GA a constaté que les opposants exprimaient des craintes au sujet d'une explosion du trafic aérien ensuite de la réalisation de l'aile\_EST, il n'a pas eu d'hésitation à préciser explicitement à l'OFAC que cette nouvelle aile pourra être utilisée sans exploiter en réalité plus de positions de stationnement des avions qu'il n'en existe aujourd'hui en lien avec le bâtiment des gros porteurs.
41. A cet effet, GA s'est engagé à limiter volontairement l'exploitation de l'aile\_EST à une prise en charge simultanée d'au maximum 6 avions sur les positions n°14 à 19 dans le cadre de la décision d'approbation des plans sollicitée. Cette limitation ne souffrirait d'exceptions 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 pourrait exceptionnellement être exploitée, à titre transitoire, simultanément à sa voisine. Un réexamen de cette limitation volontaire de l'exploitation de l'aile\_EST interviendra, cas échéant, après l'adoption de la fiche du PSIA relative à l'aéroport de Genève.
42. Cet engagement formel de GA a fait l'objet d'un courrier à l'OFAC en date du 20 septembre 2013, dont le cœur est rédigé comme suit :

---

<sup>13</sup> Il sera démontré ci-après (ch. 76 ss) que les positions avions (ainsi que leur augmentation éventuelle) ne constituent pas un facteur de limitation de capacité pour l'aéroport de Genève et, partant, qu'une augmentation du nombre de positions n'augmenterait pas la capacité de la plateforme.

« (...) GENÈVE AÉROPORT s'engage 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. »

Et GA de préciser :

« 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. »

Pièce 3 : Courrier de GENÈVE AÉROPORT à l'OFAC du 20 septembre 2013

43. Il y a donc lieu de retenir que l'aile\_EST améliorera de manière sensible la qualité d'accueil des passagers sans augmenter le nombre de positions pour les avions qui restera identique à l'actuel.

**C. LA FUTURE AILE EST N'EST PAS DESTINÉE À FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES VOLS « LOW-COST »**

44. Les opposants s'attaquent au projet de l'aile\_EST en dénonçant un développement prétendument exponentiel du trafic commercial *low cost*.
45. Or, la future aile\_EST n'est pas destinée à servir au trafic commercial *low cost*. Telle n'est clairement pas l'intention de GA, qui vise à mettre à niveau son infrastructure d'accueil des vols long-courriers, comme on l'a souligné dans le rappel du contexte et du but du projet. En effet, comme cela a été exposé ci-dessus, l'aile\_EST est destinée aux gros porteurs et accueillera des passagers qui empruntent des vols long-courriers, qui ne sont pas desservis par les compagnies *low cost*.
46. A cet égard, il sied de préciser que le positionnement des aéronefs est décidé par le service compétent (APS) de GA, en fonction notamment des critères suivants : type d'aéronef, temps au sol, origine/destination, régime dit « One Stop Security » ou non. Les positions « au contact » sont prioritairement attribuées aux aéronefs qui ont un maximum de passagers.

47. Cela garantit que les nouvelles positions rattachées à l'aile\_EST soient affectées aux vols long-courriers, plutôt qu'aux vols *low cost*. Dans ces circonstances, il est contesté que l'aile\_EST puisse avoir pour effet de favoriser le développement des vols *low-cost*.
48. Enfin, l'aile\_EST a d'autant moins de raisons d'avoir un impact sur le trafic *low cost* que GA a pris l'engagement de limitation d'exploitation présenté plus haut : **les positions dites « mixtes » ne seront pas disponibles pour multiplier, en comparaison de la situation actuelle, les points d'embarquement/débarquement susceptibles de prendre en charge des avions de moyenne taille.**
49. Prétendre que le trafic *low cost* va exploser à raison de l'aile\_EST, c'est donc précisément perdre de vue la destination que GA veut donner à cette infrastructure. Et c'est même, en définitive, contreproductif pour les opposants. Car si GA ne peut pas améliorer le niveau de qualité des infrastructures dédiées à la prise en charge des vols long courrier, le risque sérieux existe que les compagnies concernées se replient sur d'autres plateformes aéroportuaires. Le vide ainsi créé appellera à son tour une multiplication des liaisons *low cost*. L'expérience consécutive aux décisions puis au *grounding* de Swissair l'a suffisamment démontré.

**D. LA FUTURE AILE EST N'AUGMENTERA PAS LA CAPACITÉ GLOBALE DE GENÈVE AÉROPORT NI, PAR EXTENSION, LE VOLUME DE SON TRAFIC AÉRIEN**

50. Les opposants 1 et 2 soutiennent que la future aile\_EST augmentera sensiblement le volume du trafic aérien de l'aéroport de Genève puisqu'elle accroîtra la capacité de l'aéroport. C'est cette prémisse qui conduit les opposants à faire valoir des craintes - et partant des griefs - autant sous l'angle de la problématique du CO<sub>2</sub>, de la qualité de l'air que du bruit.
51. Les opposants tentent d'étayer que l'aile\_EST augmentera la capacité de l'aéroport de Genève par deux axes d'argumentation :
- D'une part, les opposants relèvent que les « positions mixtes » dont la nouvelle aile sera dotée, offriront la possibilité d'accueillir deux moyens-courriers à la place d'un gros-porteur sur quatre des nouvelles positions gros porteurs.
  - D'autre part, ils font valoir que les nouvelles infrastructures modernes, qui amélioreront le confort et permettront une meilleure gestion des flux des passagers (toutes les positions sont au contact et accessibles depuis les passerelles ; plus d'efficacité et de souplesse au niveau des

salles d'embarquement ; réduction de l'attente au contrôle passeports etc.), accroîtront la capacité de l'aéroport.

52. Le premier de ces arguments n'appelle pas d'autre réfutation que le rappel de ce qui a déjà été exposé ci-dessus quant aux caractéristiques physiques et d'exploitation de l'aile\_EST : **il a suffisamment été démontré que la nouvelle aile ne multipliera pas les positions disponibles, ne serait-ce qu'en raison de l'engagement de limitation d'exploitation présenté le 20 septembre 2013 et dont GA sollicite l'inscription en tant que charge dans la décision d'approbation des plans.**
53. Le second argument appelle en revanche des développements plus précis de la part de GA, pour démontrer factuellement que le gain de confort et de souplesse d'exploitation apporté par l'aile\_EST ne s'accompagnera – ou ne se traduira – pas par un gain de capacité en termes de volume de trafic aérien.

1. **Remarques introductives sur les critères d'appréciation de la capacité d'un aéroport**

54. La capacité globale d'un aéroport est définie en référence le débit maximal de trafic qu'il est en mesure d'écouler dans des conditions satisfaisantes pour les exploitants.
55. Pour apprécier cette capacité, il y a lieu d'emblée de préciser que **les installations qui conditionnent véritablement la capacité de l'aéroport sont celles qui servent directement la prise en charge des avions eux-mêmes.** En effet, les possibilités d'accueil (piste) et de gestion des appareils sur le tarmac ont un impact direct sur la quantité de voyageurs utilisant l'aéroport. En jargon aéroportuaire, on désigne ces installations comme relevant du « côté piste<sup>14</sup> » de la plateforme (ce côté s'étendant jusqu'aux portes d'embarquements (*gates*), en tant qu'elles interagissent avec les positions).
56. **Les autres installations – « côté aérogare<sup>15</sup> » – ont un impact avant tout sur la qualité de l'accueil des voyageurs.** Un sous-dimensionnement de ces installations conduit en effet à une augmentation des délais de traitement des voyageurs (attente à l'enregistrement, au passage des contrôles de sûreté et des passeports, à l'embarquement, aux carrousels des bagages, sur la route, etc.) et à l'exposition des passagers à des conditions d'attente inadéquates. C'est donc essentiellement le confort des passagers qui est impacté. A l'extrême, il est certes théoriquement concevable qu'une saturation complète de certaines installations empruntées par les passagers finisse par empêcher la

---

<sup>14</sup> Cette terminologie est celle utilisée dans le rapport du bureau RIBI présenté ci-dessous et correspond aux notions utilisées dans cette étude, auxquelles ne correspondent pas nécessairement les concepts des installations *airside* et *landside* utilisées dans le jargon aéroportuaire

<sup>15</sup> Idem cf. note 14.

prise en charge en temps utile des passagers à l'embarquement (ou en situation de transfert). Mais dans le cas d'une plate-forme telle que l'aéroport de Genève, les sous-capacités n'atteignent pas un tel degré d'impact sur les opérations : aucun passager n'a jamais été empêché d'accéder à son vol à raison de l'attente imposée par le sous-dimensionnement de certains éléments jalonnant le « chemin critique » à parcourir par les passagers jusqu'à l'embarquement.

Pièce 4 : *Détermination de la capacité d'un aéroport, memento établi par le Direction générale de l'Aviation civile (France) en novembre 2005*

## 2. Analyse des facteurs de capacité déterminants pour l'aéroport de Genève et de l'incidence du projet d'aile EST

### a. Le bureau d'étude mandaté

57. Vu les allégations des opposants, GA a mandaté la société indépendante RR&A, Roland RIBI & Associés SA, ingénieurs-conseil en mobilité et urbanisme, pour examiner les facteurs déterminants de la capacité de l'aéroport de Genève et examiner dans quelle mesure la future aile\_EST influence la capacité globale de la plateforme.
58. GA verse dès lors à la procédure le rapport rendu par cette société le 26 février 2014, intitulé « *Analyse des capacités des infrastructures aéroportuaires de Genève Aéroport, Analyse de l'intégration du projet aile\_EST* ». Par commodité, ce document sera désigné ci-après comme « l'étude RIBI ».

Pièce 5 : *Etude du 26 février 2014 établie par RR&A, ROLAND RIBI & Associés SA (ci-après : Etude RIBI du 26 février 2014)*

### b. Les constats de l'étude RIBI

#### i. Méthodologie et indicateurs utilisés

59. L'Etude RIBI examine dans quelle mesure la future aile\_EST, destinée à l'accueil des gros porteurs, influence la capacité globale de GA. A cet effet, elle compare l'état actuel (2012) de la capacité des infrastructures existantes en ce qui concerne l'accueil des gros porteurs (GP) sur les positions existantes (bus et contact), avec l'état futur (2020) de ces paramètres sans la nouvelle infrastructure et avec la future aile\_EST.

Pièce 5 : *Etude RIBI du 26 février 2014, pp. 2ss (« Objectifs et méthodologie »)*

60. Pour analyser la capacité de la plateforme sous toutes ses facettes, l'étude RIBI utilise trois unités : le nombre d'avions/heure pour les installations côté « piste » ; le nombre de voyageurs/heure pour les installations situées côté « aérogare », à l'exception des installations de tri des bagages, qui s'apprécient évidemment en nombre de bagages/heure.

Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 6

61. L'étude RIBI souligne toutefois d'emblée que ces indicateurs sont de nature différente : les installations liées aux avions (piste et tarmac) ont un impact direct sur la **quantité**, alors que les autres installations ont essentiellement un impact sur la **qualité** de l'accueil des voyageurs.

Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 6 (« Impact "quantitatif" et impact "qualitatif" »)

ii. Délimitation des installations concernées par les travaux de la future aile\_EST

62. Les installations suivantes sont concernées par la future aile\_EST :

- a) les positions de stationnement des avions ;
- b) les portes d'embarquement (*gates*) et espace d'embarquement ;
- c) les guérites de contrôle des passeports (CGFR).

Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 4

63. En revanche, les installations suivantes ne sont pas modifiées dans le cadre du projet de construction de l'aile\_EST. Leur capacité restera ainsi identique à l'actuelle :

- a) la piste ;
- b) les installations de *check-in* ;
- c) les installations de sûreté ;
- d) les installations de traitement des bagages de soute (« TriBag » : tapis de collecte, casinos, carrousels de tri, bagagistes) ;
- e) l'accès à l'aéroport (parkings, accès voitures, transports publics).

Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 4

iii. Facteur déterminant la capacité maximale de l'aéroport de Genève : la piste unique

64. Le système de piste(s) constitue en général « l'élément limitant » de la capacité aéroportuaire en raison de sa fonction particulière qui est de permettre aux avions d'atterrir et de décoller en toute sécurité.
65. Tel est évidemment le cas à Genève également, puisque la plateforme est articulée autour d'une piste unique pour l'aviation commerciale.
66. L'étude RIBI confirme expressément qu'en termes de capacité horaire, la piste est actuellement l'installation déterminante pour la capacité globale de l'aéroport.

Pièce 5 : *Etude RIBI du 26 février 2014, p. 13*

67. Pour les vols commerciaux, la saturation correspond aux maximums suivants : 36 mouvements totaux (décollages et atterrissages) par heure ou 22 atterrissages par heure.

Pièce 5 : *Etude RIBI du 26 février 2014, p. 7*

68. Le nombre maximum d'appareils pouvant utiliser la piste est en effet aujourd'hui régulièrement atteint. Le nombre d'appareils utilisant la piste restera par conséquent inchangé entre 2012 et 2020 (soit aux deux horizons analysés par l'Etude précitée).

Pièce 5 : *Etude RIBI du 26 février 2014, p. 7 et 11*

69. **La capacité de la piste unique dont dispose GA pour le trafic commercial constitue par conséquent un goulet d'étranglement majeur, qui prive de fondement les scénarii d'une explosion du trafic dépeints par les opposants. La future aile\_EST n'exercera aucune influence à cet égard et n'augmentera bien évidemment pas la capacité de la piste de GA.**

70. Partant, et même à supposer un instant que l'on double dans la future aile\_EST le nombre de positions – ce qui n'est pas le cas ! –, ou que les autres caractéristiques d'exploitation de l'aile\_EST permettaient d'augmenter la cadence de prise en charge des avions – ce qui ne sera pas non plus le cas, comme on va le voir ci-après – cela ne pourrait pas engendrer une augmentation du trafic des avions, dans la mesure où la capacité de la piste ne permettrait tout simplement pas d'accueillir un tel trafic supplémentaire.

iv. Incidences des installations touchées par le projet d'aile\_EST

71. L'étude RIBI approfondit l'analyse de l'incidence des diverses installations modifiées par l'aile\_EST, dans le but de déterminer si les nouvelles modalités

d'exploitation qui y sont liées entraîne une modification de la capacité de l'aéroport, et cela même lorsque la piste n'est pas à saturation.

72. Les tableaux intitulés « Vue d'ensemble des installations », présentés (après la p. 11) en regard de l'état en 2012 puis de l'état en 2020 avec respectivement sans l'aile\_EST, fournissent des données chiffrées pour toutes les installations de l'aéroport.
73. Les tableaux intitulés « Capacité comparée des installations – Etat 2012 et évolution 2020 sans aile\_EST », puis « Capacité comparée des installations – Etat 2012 et évolution 2020 avec aile\_EST » et enfin « Capacité comparée des installations – Etat 2020 sans et avec aile\_EST », expriment plus directement le **différentiel de capacité en mettant en exergue les installations impactées par le projet aile\_EST, signalées par les colonnes en bleu**. Les lignes au bas de ces tableaux rappellent que la capacité de l'aéroport est appréciée en termes de nombre d'avions par heure pour le côté « piste », alors que les autres installations (« côté aérogare ») sont appréciées en capacité de voyageurs par heure – en rappelant qu'elles ont en réalité un impact qualitatif.
74. Les constats et enseignements de l'étude RIBI concernant les installations impactées par le projet d'aile\_EST se résument comme suit :

aa) Positions de stationnement « au contact » (installations « côté piste »)

75. Il sied tout d'abord de rappeler qu'avec la future aile\_EST bridée, le nombre de postes de stationnement pour les gros porteurs restera identique à l'actuel, soit six positions. C'est bien avec cette limitation d'exploitation que raisonne l'étude RIBI (cf. p. 4 : « Positions : la capacité avions reste inchangée, avec 6 positions ; [...] l'utilisation de ces positions correspond à l'engagement pris auprès de l'OFAC le 20.9.2013 »)<sup>16</sup>.
76. L'étude RIBI constate (p. 13) que **les positions avions ne constituent pas en l'état un facteur de limitation de capacité pour l'aéroport de Genève**.
77. Partant, **le fait que les positions liées à l'actuel bâtiment Gros Porteurs soient remplacées par des positions au contact de l'aile\_EST ne conduit pas l'étude RIBI à constater une augmentation de la capacité de la plateforme**. Cela ressort en particulier du tableau « Capacité comparée des installations –

---

<sup>16</sup> Si l'étude RIBI ne parle pas de la position n° 13, qui constitue apparemment une 7<sup>me</sup> position rattachée à l'aile\_EST, c'est que cette position – destinée à accueillir des avions de catégorie inférieure (code C) – sera créée « au contact » en remplacement à la position 41 actuellement exploitée sur le satellite 40 qui sera fermée (cf. également les développements présentés à cet *supra*, ch. 34).

Etat 2020 sans et avec aile\_EST » : le cercle et le point situés en-dessus de la colonne « positions » sont en effet situés au même niveau – d’ailleurs largement au-dessus du flux de référence. Cela montre que le nombre de positions – dont l’augmentation conditionnerait l’augmentation de la capacité trafic de l’aéroport – ne sera pas un facteur critique en 2020.

78. Par ailleurs, **l’étude RIBI se penche sur l’incidence que les nouvelles infrastructures pourraient avoir sur le temps de service pour la prise en charge d’un vol.** Il s’agit en effet de vérifier si les nouvelles modalités d’exploitation liées à l’aile\_EST pourraient améliorer la capacité en diminuant la durée de « traitement » des avions pour toutes les opérations au sol (concernant l’avion lui-même, les passagers et les bagages) dans le périmètre direct de la position utilisée.
79. En se référant à une note interne produite par les services compétents de GA (annexe au rapport intitulée « Analyse des temps d’escale »), **l’étude RIBI conclut que le remplacement des actuelles positions « au large » (accessibles par bus) par des positions « au contact » ne permet pas de gain sur la rotation des appareils.**

*Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 13 et Annexe : Analyse des temps d’escale, pp. 18 s*

80. En effet, l’« Analyse des temps d’escale » établit que ces nouvelles positions ne permettront pas de réduire de manière déterminante le temps d’escale des avions, soit le temps nécessaire ou planifié pour le débarquement/embarquement de ses passagers, pour le chargement/déchargement de leurs bagages et du cargo éventuel et pour exécuter les activités telles que le nettoyage, l’avitaillement ou un chargement/déchargement des bagages.

En particulier, l’analyse souligne que l’utilisation de passerelles ne permet aux avions code E qu’au mieux de respecter leurs temps d’escale standards définis. Quant aux avions code C, ils ne peuvent pas diminuer leur temps d’escale puisqu’ils ne peuvent pas bénéficier de deux passerelles, ce en raison de leur design (une seule porte passager en amont de l’aile).

*Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, Annexe : Analyse des temps d’escale, pp. 18 s*

81. Les positions « au contact » auront pour effet d’augmenter le niveau des services offerts aux passagers en éliminant les trajets par bus, les expositions aux conditions météorologiques (intempéries, chaleurs estivales, etc.) et en améliorant la sécurité du processus d’embarquement / débarquement (moins de risques d’accidents en raison par exemple d’une échelle ou d’un tarmac glissants).

Pièce 5 : *Etude RIBI du 26 février 2014, Annexe : Analyse des temps d'escal, pp. 18s*

82. En conséquence, il y a lieu de retenir que la création de positions « au contact » accessibles avec une ou deux passerelles ne représente dès lors un avantage quantitatif ni pour les compagnies aériennes, ni pour l'aéroport. En réalité, la création d'une telle infrastructure ne revêt qu'un aspect qualitatif pour le passager et ne permet pas d'augmenter la capacité globale de GA.

Pièce 5 : *Etude RIBI du 26 février 2014, p. 13, p. 16 et Annexe : Analyse des temps d'escal, p. 18s*

*bb) Portes d'embarquement (« gates » ; installations « côté piste »)*

83. Avec la future aile\_EST, le nombre de portes d'embarquement (ci-après : « gates » <sup>17</sup>) augmente de 9, avec 8 gates « au contact » supplémentaires liées aux nouvelles positions « au contact », et 1 gate bus supplémentaire.

84. Toutefois, selon le rapport RIBI, si cette augmentation nominale entraîne une capacité accrue des gates elles-mêmes, cela reste sans incidence sur la capacité globale. L'étude relève en effet (p. 13) que les gates « offrent une réserve globalement confortable au niveau de la gestion des appareils ». Le tableau de la « Capacité comparée des installations – Etat 2012 et évolution 2020 avec aile\_EST » montre en effet que la capacité maximum actuelle (2012) est supérieure au flux de référence.

Pièce 5 : *Etude RIBI du 26 février 2014, p. 13*

*cc) Espace d'embarquement (installations « côté aérogare »)*

85. On a vu que l'espace d'embarquement sera adapté à recevoir les passagers en offrant un niveau de qualité « SoL C » selon les critères énoncés par l'IATA, notamment quant à la surface disponible par passager lors des attentes, à l'offre de places assises (correspondant à 65% des passagers si toutes les positions sont occupées simultanément) et aux lounges pour les passagers y ayant droit.

86. L'étude RIBI retient que « les installations d'embarquement disposent également d'une certaine réserve pour la gestion des passagers » (p. 14). Cela ressort

---

<sup>17</sup> Il ne faut pas confondre les positions de stationnement des aéronefs avec les portes d'embarquement des passagers.

notamment du tableau de la « Capacité comparée des installations - Etat 2012 et évolution 2020 avec aile\_EST »<sup>18</sup>.

Etant rappelé que l'amélioration des installations côté aérogare a un impact avant tout sur la qualité de l'accueil des voyageurs (étude RIBI, p. 6), il y a lieu de conclure que les nouvelles installations d'embarquement apporteront un gain de souplesse pour la gestion des vols Schengen (S) et Non-Schengen (NS) et une **amélioration du confort des passagers**, dans le sens des critères énoncés par l'IATA, qui est la raison d'être du projet aile\_EST. Elles **n'auront cependant pas pour effet d'augmenter la capacité d'accueil des passagers de GA, ni partant d'augmenter la capacité en termes de mouvements d'avions.**

Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 4 et 14

**dd) Guérites de contrôle des passeports (installations « coté aérogare »)**

87. S'agissant du contrôle des passeports, les installations sont actuellement notoirement sous-dimensionnées. Le rapport RIBI le confirme par des chiffres particulièrement éloquentes (cf. le tableau de « *Vue d'ensemble des installations - Etat 2012* », lignes « *Passeport - départ* » et « *Passeport - arrivée* »).
88. L'aile\_EST prévoit une réorganisation et une augmentation subséquente du nombre de guérites : 22 unités au départ (12 agents + 10 portiques automatiques) et 29 unités à l'arrivée (14 agents + 15 portiques automatiques).
89. L'augmentation du nombre de guérites de contrôle des passeports permettra de réduire l'attente aux contrôles des passeports de se mettre en conformité avec les nouvelles normes - même si les pronostics de l'étude RIBI n'excluent pas encore une certaine saturation par rapport aux recommandations idéales (cf. le tableau « *Vue d'ensemble des installations - Etat 2020 avec aile\_EST*, respectivement le tableau « *Capacité comparée des installations - Etat 2012 et évolution 2020 avec aile\_EST* »).

Le rapport RIBI relève ainsi que :

*« l'augmentation du nombre d'agents et l'introduction de portiques automatiques dans le cadre du projet aile\_EST permettront d'atténuer la situation ».*

Et l'étude RIBI de souligner que :

*« bien évidemment, on ne peut pas considérer que la capacité d'un aéroport est déterminée par ce type d'installation. L'amélioration attendue dans le cadre du*

---

<sup>18</sup> A noter que l'augmentation du flux en 2020 - exprimé donc en nombre de voyageurs/heure - s'explique par les facteurs exposés par l'étude RIBI en p. 11 : à savoir la tendance à une amélioration des taux de remplissage et à une augmentation de la capacité moyenne des appareils.

*projet apportera avant tout un gain de confort et une meilleure adéquation des installations d'accueil des voyageurs avec le standard de qualité visé par Genève Aéroport ».*

Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 14

90. En outre, il convient de relever qu'il est aujourd'hui fréquent d'avoir de longues files d'attente devant les guérites de contrôle des passeports, notamment à l'arrivée de vols long-courriers. Ceci donne une mauvaise image de l'aéroport et, par ricochet, de la région à des personnes qui, pour certaines d'entre elles, se rendent pour la première fois dans notre pays.

c. Conclusions de l'étude RIBI

91. Dans son résumé final, l'Etude RIBI arrive à la conclusion que la future aile\_EST n'augmentera pas la capacité globale de l'aéroport ni, par extension, le volume du trafic aérien de Genève. Plus précisément, l'étude établit que la future aile\_EST n'aura aucune d'influence sur les installations qui conditionnent véritablement la capacité de GA, à savoir les installations côté piste (piste et tarmac), mais que cette nouvelle infrastructure permettra une amélioration qualitative de la gestion et du confort des passagers, notamment en raison des nouvelles salles d'embarquement et guérites de contrôle des passeports.

En effet, l'Etude précitée relève expressément que :

*« La capacité horaire maximale de l'aéroport de Genève est aujourd'hui dictée par la capacité de la piste, qui fonctionne déjà régulièrement à saturation. Le projet aile\_EST n'aura donc pas d'influence significative sur la capacité horaire maximale de l'aéroport.*

*Les gains de confort au niveau du tarmac (positions et gates en contact) n'auront pas non plus d'influence déterminante sur la vitesse de traitement des vols et la rotation des appareils.*

*Pour ces motifs, on peut conclure que même lorsque la piste n'est pas à saturation, le projet aile\_EST n'aura pas non plus d'influence significative sur la capacité.*

*Les nouvelles installations projetées permettront donc essentiellement un gain de confort, une mise en adéquation avec les normes constructives les plus récentes, et le respect du standard IATA ("level of service C"), qui correspond à l'objectif optimal pour la programmation. »*

Pièce 5 : Etude RIBI du 26 février 2014, p. 16

**E. LES CONSTATS DU RAPPORT D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DU 22 AVRIL 2013**

92. Le Rapport d'impact environnemental (RIE) du 22 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont approfondis et complets. Ils ont été réalisés par un mandataire qualifié, dans le respect des spécifications posées par les autorités spécialisées.

Pièce 1a : *Rapport d'impact environnemental (RIE) du 22 avril 2013*

Pièce 1b : *Complément du 31 juillet 2013 au Rapport d'impact environnemental*

93. Les opposants ne contestent pas que les mesures prévues pour protéger l'environnement durant la phase de chantier du projet soient suffisantes. GA se limitera, dès lors, à exposer ci-après les constats du RIE du 23 avril 2013 afférents à la **phase d'exploitation** de la future aile\_EST.

**1. L'hypothèse retenue par le RIE quant à l'incidence de l'aile\_EST sur le trafic aérien**

94. Ainsi que cela a déjà été relevé ci-dessus (*supra* B.1), la future aile\_EST est destinée à remplacer les actuels bâtiments GP et Finger – vétustes et plus conformes aux standards internationaux (Qualité « SoL C » recommandée par l'IATA) – par un nouveau bâtiment comprenant de nouvelles salles d'embarquement pour les vols long courrier de l'aéroport, vers et depuis l'espace Schengen et Non-Schengen.

95. Le RIE retient dès lors à juste titre que :

*« Le projet Aile EST Bâtiment concerné par cette demande d'approbation des plans ne modifie en rien la structure opérationnelle et fonctionnelle liée à l'exploitation de l'aérodrome. Il (...) ne s'agit nullement de la création d'une nouvelle infrastructure, mais du remplacement d'une infrastructure existante (bâtiments « Gros-porteurs » et « Finger »). Ces bâtiments « provisoires » sont, aujourd'hui, vétustes et plus en adéquation avec l'attente de la clientèle de GENEVE AEROPORT. (...) Le nombre de postes de stationnement avions reste identique à celui actuel ».*

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, ch. 3 (p. 3)*

**Le RIE retient, dès lors, à raison que « le projet n'induit pas d'augmentation du trafic aérien ». En revanche, « le projet permet une amélioration qualitative de la gestion et du confort des passagers. Il permet également une meilleure gestion des flux Schengen et Non-Schengen, ainsi que One-Stop et non One-Stop. La capacité de l'aéroport ne sera pas modifiée avec la future aile\_EST ».**

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.3.2 (p. 8)*

96. Partant, il est logique que dans la suite du RIE, seuls sont examinés en profondeur les domaines susceptibles d'être impactés par la future aile\_EST, et non pas toutes les matières relevant de la protection de l'environnement en général.

**2. Les conclusions du RIE quant à l'impact de la future aile\_EST sur le bruit aérien et sur les immissions de bruit directs ou indirects**

97. En ce qui concerne l'impact de la future aile\_EST sur le bruit aérien, le RIE a tout d'abord retenu qu'en phase d'exploitation, la future aile\_EST n'aura pas pour conséquence d'augmenter le nombre de mouvements d'avions et, partant, qu'elle n'entraînera **aucune émission sonore supplémentaire liée au trafic aérien.**

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.2.7 (p. 21)*

98. Partant, le RIE se concentre sur les questions liées au fonctionnement des installations au sol elles-mêmes.
99. S'agissant du bruit des installations de chauffage-ventilation-climatisation (CVS) de la future aile\_EST, le RIE a retenu que les niveaux sonores en façade se situent en dessous des valeurs de planification (VP) du degré de sensibilité au bruit (DS) III et que les VP du DS II seraient également respectées. Le RIE prévoit en particulier que :

*« Avec les hypothèses ci-dessus et selon la méthode de calcul de l'annexe 6 OPB, les niveaux sonores en façade sont d'environ 34 dB(A) de jour et d'environ 37 dB(A) de nuit, soit en dessous des valeurs de planification (VP) du degré de sensibilité au bruit (DS) III (60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit). Par ailleurs, on respecterait également les VP du DS II ».*

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.2.7 (p. 21)*

100. Enfin, concernant le **bruit induit au sol lors de l'exploitation** de la future aile\_EST, le RIE conclut que **la future infrastructure réduira de manière sensible les immissions de bruit directs ou indirects :**

*« Les résultats de la modélisation de bruit sont les suivants:*

*De jour, le projet apportera une diminution (différence AVEC / SANS projet) de 0,4 à 2.9 dB(A), ce qui est une amélioration sensible de la*

*situation, d'autant plus que l'ensemble des récepteurs observeront une amélioration supérieure à 1 dB(A) (à l'exception de 3 récepteurs, où l'amélioration sera de 0.4 à 0.8 dB(A)).*

*De nuit, le projet apportera une diminution (différence AVEC / SANS projet) de 0.1 à 1.9 dB(A), ce qui est une amélioration de la situation.*

*L'effet d'obstacle lié à la construction du bâtiment aile\_Est au bruit provenant du tarmac sur le voisinage est donc meilleur [avec] le projet que dans la configuration actuelle avec le bâtiment Passerelle Finger 14-15-16. »*

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.2.7 (p. 22)*

101. En résumé, le RIE souligne bien qu'en phase d'exploitation, la future aile\_EST apportera une diminution du bruit d'exploitation généré au sol tel qu'il peut être perçu par le voisinage direct - et donc non pas par les opposants, vu leur domicile très éloigné -, de jour comme de nuit.

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.2.8 (p. 25)*

### **3. Les conclusions du RIE quant à l'impact du bâtiment de la future aile\_EST sur les émissions de polluants atmosphériques**

102. Conformément à l'hypothèse retenue quant aux conséquences du projet sur la capacité de l'aéroport, consistant à considérer que la nouvelle infrastructure n'entraînera pas d'augmentation du trafic aérien, le RIE conclut que **le projet n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air à raison du trafic des avions :**

*« Le projet n'entraînera pas d'augmentation du trafic aérien (cf. chapitre 4.3.2) ni d'augmentation de l'énergie aux avions (eau, électricité, chaud, froid, air comprimé) et par conséquent aucune émission de polluants atmosphériques supplémentaire. »*

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.1.4 (p. 14)*

103. Partant, le RIE se concentre sur les questions liées au bâtiment lui-même, en phase de fonctionnement.

a. Les performances énergétiques prévues pour le bâtiment

104. Grâce à la conjugaison de stratégies performantes détaillées ci-après (isolation de l'enveloppe, pompes à chaleur, panneaux photovoltaïques, etc.), **le bâtiment de la future aile\_EST répond à un standard de haute performance énergétique.**

*Pièce 1a : Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.4.1 (p. 8)*

105. **Le bâtiment est conçu pour obtenir une étiquette énergétique A.** La production des panneaux photovoltaïques est supérieure à la consommation annuelle électrique selon la norme SIA 2031. Le bâtiment répond aux normes et standards applicables à Genève, à savoir la valeur limite de la norme SIA 380/1 « L'énergie thermique dans le bâtiment » et le MoPEC 2 (Modèle de prescriptions énergétiques des cantons). En outre, le projet répond à un standard de haute performance énergétique.

*Pièce 1a : Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.4.1 (p. 8)*

106. S'agissant de la **stratégie du chaud**, le RIE met en exergue que les bonnes performances énergétiques de la future aile\_EST sont assurées par plusieurs actions cohérentes, à savoir notamment :

- Une enveloppe du bâtiment très performante (triple vitrage, isolation thermique d'environ 30 cm, traitement des ponts thermiques à l'aide de chaussettes isolantes) ;
- L'utilisation des gains solaires passifs ;
- Une minimisation de la consommation des ventilations ;
- La production de chaleur assurée par 2 pompes à chaleur (PAC) à sondes souterraines.

*Pièce 1a : Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.4.2 (p. 8)*

107. **La future aile\_EST n'entraînera ainsi aucune émission polluante à raison de son chauffage.**

*Pièce 1a : Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.1.4 (p. 14)*

108. En ce qui concerne la **stratégie du froid**, le RIE relève également que la future aile\_EST répond aux exigences de confort estival en limitant les surchauffes par les mesures complémentaires suivantes :

- Maîtrise des gains solaires à l'aide de protections solaires mobiles.
- Ventilation nocturne diminuée par la ventilation continue durant la journée.
- Production de froid par géocooling permettant d'assurer plus de 76 % du refroidissement par le système de sondes.

*Pièce 1a :* Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.4.3 (p. 8)

109. De plus, **la lumière naturelle est considérée comme la base de l'éclairage**, l'éclairage artificiel n'étant utilisé que durant les périodes trop sombres ou la nuit. La configuration des locaux leur assure un bon éclairage naturel. L'utilisation de vitrages sélectifs maximise l'apport de l'éclairage naturel.

*Pièce 1a :* Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.4.4 (p. 9)

110. Plus largement enfin, la consommation électrique sera assurée en grande partie par un réseau de panneaux photovoltaïques (environ 5'300 m<sup>2</sup> disposés en toiture).

*Pièce 1a :* Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.4.6 (p. 9)

111. **En synthèse, le RIE souligne que la demande en agents énergétiques externes au site de l'aile\_EST pour les besoins de chaleur est considérée comme nulle et qu'il n'y a pas de génération de transport routier pour l'approvisionnement en énergie.**

112. **Ces caractéristiques sont évidemment favorables quant aux impacts du projet sur l'air.**

*Pièce 1a :* Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 4.4.7 (p. 9)

**b. Les constats et conclusions du RIE quant à l'impact de la future aile\_EST en exploitation sur les émissions de polluants atmosphériques**

113. Le RIE apprécie les impacts du projet sur l'air en se référant bien évidemment à l'Ordonnance sur la protection de l'air (ci-après : OPair<sup>19</sup>) et au plan des mesures OPair 2003-2010<sup>20</sup>. Il rappelle ainsi les objectifs fixés par ce plan pour

<sup>19</sup> RS 814.318.142.1

<sup>20</sup> La révision de ce plan adoptée par le Conseil d'Etat en 2008 a repris les mêmes objectifs (cf. [http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/Plan\\_de\\_mesures\\_OPair\\_2013-2016.pdf?](http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/Plan_de_mesures_OPair_2013-2016.pdf?)

l'aéroport en se référant à la mesure 13.1 (Réduction des émissions polluantes dues aux activités de l'AIG), qui pose notamment l'objectif de « *réduire la pollution de l'air liée aux infrastructures (bâtiments, installations techniques liées aux bâtiments)* ».

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.1.1 (p. 11)*

114. Au vu des qualités intrinsèques du bâtiment, le RIE conclut que le projet n'a aucune influence négative à l'égard des objectifs du plan de mesures OPair (exception faite de la période de chantier). Il souligne que « *le choix de réaliser un concept énergétique performant et durable va tout à fait dans le sens* » dudit plan, de sorte que « *le projet est donc conforme avec le Plan des mesures OPair* ».

Pièce 1a : *Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du 22 avril 2013, chapitre 5.1.4 (p. 14) – cf. également le ch. 5.1.5, p. 15.*

## **F. LES PRÉAVIS RENDUS PAR LES AUTORITÉS FÉDÉRALES ET CANTONALES SPÉCIALISÉES**

### **1. Le préavis de l'OFEV du 13 décembre 2013**

#### **a. Le préavis du 13 décembre 2013 confirme que le RIE du 23 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets**

115. Dans son préavis du 13 décembre 2013, l'Office fédéral de l'environnement (« OFEV ») a confirmé que le RIE du 23 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets et livrent tous les éléments nécessaires à l'appréciation du projet de la future aile\_EST par l'OFAC.

116. En effet, dans son préavis précité, l'autorité spécialisée a expressément retenu que :

*« 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. »*

Pièce 7 : *Préavis de l'Office fédéral de l'environnement du 13 décembre 2013, p. 6, 3<sup>ème</sup> §*

b. Le préavis du 13 décembre 2013 confirme que la future aile EST ne causera pas de nuisances liées au bruit aérien pour les riverains et réduira de manière importante les immissions de bruit directs ou indirects

117. Les constats du préavis du 13 décembre 2013 concluent qu'en phase d'exploitation, la future aile\_EST n'aura pas pour conséquence d'augmenter le nombre de mouvements d'avions (cf. notamment en p. 5, avant-dernier § du préavis : « Nous considérons donc comme plausible que la réalisation de l'Aile Est n'entraînera pas d'augmentation du trafic aérien »).

L'OFEV conforte ce constat en se référant à l'engagement de GA de volontairement limiter l'exploitation de l'aile\_EST à une prise en charge simultanée d'au maximum 6 avions sur les positions n° 14 à 19 (cf. notamment le dernier § de la p. 4 ; mais la référence à cet engagement revient à plusieurs reprises dans la discussion des craintes des opposants, notamment au 3<sup>ème</sup> § de la p. 6, concernant le bruit : « 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. »)

Pièce 6 : Préavis de l'Office fédéral de l'environnement du 13 décembre 2013

118. Sur la base de ce constat, l'OFEV confirme que l'exploitation de l'aile\_EST n'aura pas d'impact négatif sur l'environnement.
119. En ce qui concerne le **bruit aérien**, l'OFEV retient tout d'abord qu'en phase d'exploitation, la future aile\_EST n'aura pas pour conséquence d'augmenter le nombre de mouvements d'avions, ni les vols de nuit et, partant, qu'elle ne causera pas de nuisances liées au bruit aérien pour les riverains :

*« 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). »*

Pièce 6 : Préavis de l'Office fédéral de l'environnement du 13 décembre 2013, chapitre 3.8.3, p. 4s

120. En second lieu, l'OFEV a également expressément retenu qu'en phase d'exploitation, la future infrastructure réduira de manière sensible les

**immissions de bruit directs (obstacle à la propagation du bruit au sol) ou indirects (modification de l'exécution des essais moteurs) :**

*« Le pronostic de bruit évalue l'effet pour la circulation des avions, les moteurs en position d'attente et le fonctionnement des APU. [...] »*

*De par 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. »*

Pièce 6 : *Préavis de l'Office fédéral de l'environnement du 13 décembre 2013, chapitre 3.8.3, p. 5*

121. **L'OFEV en conclut que le projet fournit la preuve que toutes les mesures au sens de la prévention ont été prises pour minimiser les émissions du bâtiment lui-même et de celles liés aux essais moteurs :**

*« 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. »*

Pièce 6 : *Préavis de l'Office fédéral de l'environnement du 13 décembre 2013, chapitre 3.8.3, p. 4*

## **2. Les préavis des autres autorités cantonales et fédérales**

122. Divers préavis ont été demandés aux services et autorités fédéraux et cantonaux compétents dans le cadre de l'instruction de la demande d'approbation des plans afférente à la future aile\_EST.

123. **Le projet de construction a été préavisé favorablement, parfois sous des conditions d'ordre technique, par les services et autorités consultés par le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (anciennement Département de l'urbanisme).** A cet égard, il sied de mentionner les préavis suivants :

- Préavis favorable sous réserves de l'Administration fédérale des douanes du 22 mai 2013 ;
- Préavis favorable de la commune du Grand-Saconnex du 6 juin 2013 ;
- Préavis favorables de l'Office fédéral des routes du 22 mai 2013 et du 4 juin 2013 ;
- Préavis favorable sous réserves de la police du feu du 18 juin 2013 ;
- Préavis favorable sous réserves du Service cantonal d'étude de l'impact sur l'environnement du 23 août 2013.

*Pièce 7 a-e : Préavis de l'Administration fédérale des douanes du 22 mai 2013, de la Commune du Grand-Saconnex du 6 juin 2013, de l'Office fédéral des routes du 22 mai 2013 et du 4 juin 2013, de la Police du feu du 18 juin 2013 et du Service d'étude de l'impact sur l'environnement du 23 août 2013*

124. Il en résulte que la réalisation du projet ne pose pas de problème en regard des divers domaines de législation qui lui sont applicables.

## IV. EN DROIT

### A. RECEVABILITÉ

#### 1. Qualité pour former opposition

A teneur de l'art. 37f al. 1 de la Loi fédérale sur l'aviation (LA<sup>21</sup>), quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA<sup>22</sup>) ou de la Loi fédérale sur l'expropriation (LEx<sup>23</sup>) peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure.

En l'espèce, aucun des opposants ne formule de prétentions en lien avec la LEx, de sorte que seules sont déterminantes les conditions posées par la PA.

La recevabilité d'une opposition dépend ainsi de la question de savoir si l'opposant peut se prévaloir de la qualité de partie au sens de la PA.

Selon l'art. 6 PA, ont qualité de parties les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisations ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision.

Manifestement, aucun des opposants n'est en situation d'être impacté dans ses propres droits ou obligations par l'approbation des plans du projet d'aile\_EST. Il reste donc à voir si les opposants disposent d'un moyen de droit, à savoir disposent de la qualité pour recourir contre la décision d'approbation des plans devant le Tribunal administratif fédéral (TAF). Vu les art. 31 et 37 de la Loi sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF<sup>24</sup>), la qualité pour recourir devant cette juridiction est réglée par la PA. Ce sont donc les critères de l'art. 48 PA qui sont déterminants.

Selon l'art. 48 al. 1 PA, a qualité pour recourir quiconque (a) a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure ou a été privé de la possibilité de le faire, (b) est spécialement atteint par la décision attaquée, et (c) a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification. L'art. 48 al. 2 PA stipule en outre qu'a également qualité pour recourir toute personne, organisation ou autorité qu'une autre loi fédérale autorise à recourir. Cette disposition se réfère notamment aux droits de recours expressément conférés

---

<sup>21</sup> RS 748.0

<sup>22</sup> RS 172.021

<sup>23</sup> RS 711

<sup>24</sup> RS 132.32

par les art. 55 ss, respectivement 57 de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE<sup>25</sup>).

En l'espèce, les opposants sont des personnes physiques, des organisations dotées de la personnalité morale de droit privé et enfin des autorités publiques.

Il y a dès lors lieu de distinguer l'analyse de leur qualité pour faire opposition, comme suit :

**a. Personnes physiques**

La qualité pour recourir est en principe donnée lorsque le recours émane du propriétaire ou du locataire d'un terrain directement voisin de la construction ou de l'installation litigieuse<sup>26</sup>. La qualité pour recourir peut être donnée en l'absence de voisinage direct, quand une distance relativement faible sépare l'immeuble des recourants de l'installation litigieuse<sup>27</sup>.

De jurisprudence constante, la qualité pour intervenir dans une procédure d'approbation de plan et d'opposition est reconnue aux particuliers qui sont

---

<sup>25</sup> RS 814.01

<sup>26</sup> Cf. p. ex. l'arrêt du Tribunal administratif fédéral A-2708/2011 du 11 juillet 2012, consid. 3.2.1 et les réf. cit. ; ATF 121 II 171 consid. 2b p. 174 ; Arrêts du Tribunal fédéral 1C\_7/2009 du 20 août 2009 consid. 1 ; 1C\_125/2009 du 24 juillet 2009 consid. 1 ; 1A.222/2006 et 1P.774/2006 du 8 mai 2007, consid. 5 ; arrêt du Tribunal administratif genevois (aujourd'hui : Chambre administrative de la Cour de Justice) ATA/126/2013 du 26 février 2013 ; ATA/649/2012 du 25 septembre 2012 ; ATA/321/2009 du 30 juin 2009 consid. 2 ; ATA/331/2007 du 26 juin 2007 consid. 3d. Cf. également MARANTELLI-SONANINI/HUBER, in : WALDMANN/WEISSENBERGER, Praxiskommentar VwVG, 2009, Art. 48 N. 27 ; P. ZEN-RUFFINEN, La qualité pour recourir des tiers dans la gestion de l'espace in : Les tiers dans la procédure administrative, Schulthess, 2004, p. 167-226, p. 184-185.

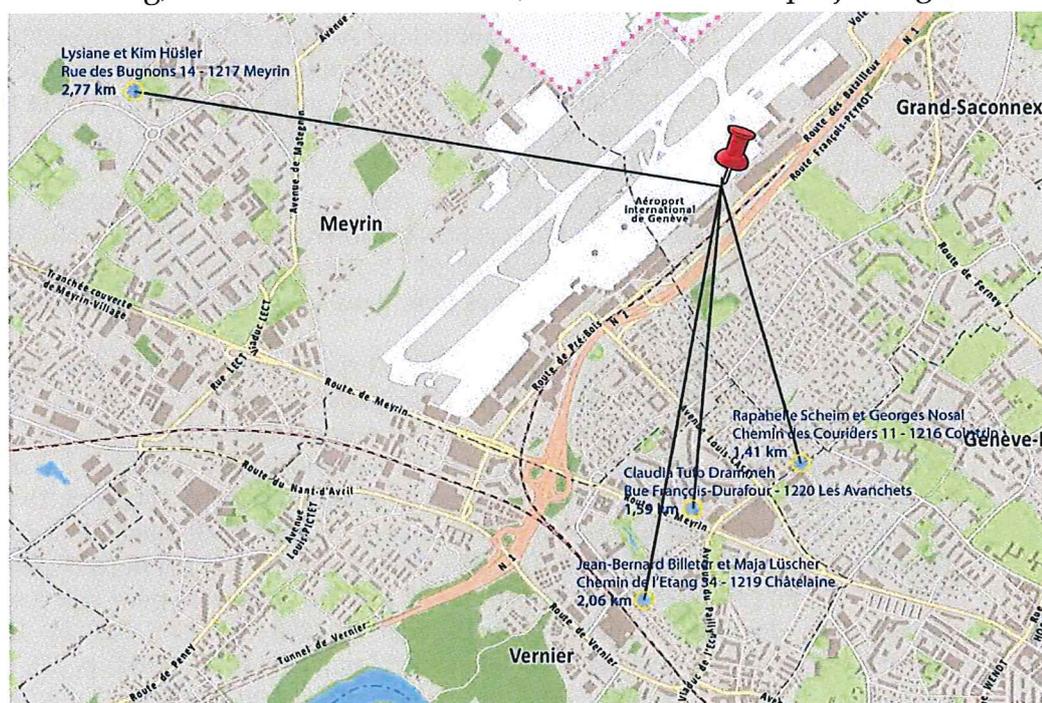
<sup>27</sup> Cf. p. ex. l'arrêt du Tribunal administratif fédéral A-2708/2011 du 11 juillet 2012, consid. 3.2.1 et les réf. cit. ; A-6536/2010 du 23 août 2011 consid. 2.2 et les réf. cit. ; Cf. ATF 124 II 293 consid. 3 ; Cf. p. ex. l'ATA/98/2012 du 21 février 2012 ; ATA/331/2007 précité, et la jurisprudence citée ; cf. ATA/713/2011 du 22 novembre 2011 consid. 6d : La jurisprudence traite notamment de cas où cette distance est de 25 m (ATF 123 II 74 consid. 1b non publié), de 45 m (arrêt du Tribunal fédéral non publié M. du 4 octobre 1990, consid. 3b), de 70 m (arrêt du Tribunal fédéral non publié C. du 12 juillet 1989, consid. 2), de 120 m (ATF 116 Ib 323 consid. 2) ou de 150 m. (ATF 121 II 171 consid. 2c/bb p. 175). La qualité pour agir a en revanche été déniée dans des cas où cette distance était de 800 m (ATF 111 Ib 159 consid. 1b), respectivement de 600 m (arrêt B. du 8 avril 1997 publié in PRA 1998 5, p. 27), de 220 m (arrêt non publié B. du 9 novembre 1998, consid. 3c), de 200 m (arrêt du Tribunal fédéral du 2 novembre 1983 publié in ZBl. 85/1984, p. 378), voire de 150 m (ATF 112 Ia 119 consid. 4b). S'agissant de la qualité pour recourir contre un plan localisé de quartier, le Tribunal administratif genevois a jugé qu'une distance de l'ordre de 80 à 225 m par rapport au projet litigieux permettait encore de confirmer la présence d'un intérêt digne de protection au regard de la loi et de la jurisprudence (ATA/438/2006 du 31 août 2006, consid. 3c). Il a en revanche dénié cette qualité à des personnes domiciliées à une distance de plus de 450 m d'un projet de stade de football (ATA/492/2000 du 14 août 2000, consid. 3 et les autres références citées).

touchés par l'ouvrage public projeté dans de simples intérêts de fait<sup>28</sup>. Selon la jurisprudence constante des juridictions administratives (tant fédérales que cantonales), l'ouvrage projeté doit toucher chacun des opposants dans une mesure plus intense que la généralité des citoyens<sup>29</sup>.

Il convient donc d'examiner si les opposants sont domiciliés à proximité immédiate de l'installation litigieuse et seraient ainsi à même d'être concrètement impactés par les nuisances liées à l'exploitation de l'aile\_EST.

En l'espèce, le domicile des personnes physiques opposantes est situé entre 1,5 km et 2,7 km à vol d'oiseau du projet d'aile\_EST, comme le démontre l'extrait du système cartographique informatisé de l'Etat de Genève<sup>30</sup> reproduit ci-dessous :

- Lysiane et Kim HÜLSER sont domiciliés au 14, rue des Bugnons, 1217 Meyrin, soit à **2.77 km** du projet litigieux ;
- Raphaëlle Scheim et George NOSAL sont domiciliés au 11, chemin des Coudriers, 1216 Contrin, soit à **1.41 km** du projet litigieux ;
- Claudia TUFO DRAMMEH est domicilié au 13, rue François-Durafour, 1220 Les Avanchets, soit à **1.59 km** du projet litigieux ;
- Jean-Bernard BILLETER et Maja LÜSCHER sont domiciliés au 34, chemin de l'Etang, 1219 Châtelaine-Vernier, soit à **2.06 km** du projet litigieux.



28 ATF 110 Ib 398 consid. 1b p. 400 ; voir aussi ATF 110 Ib 100 consid. 1, ATF 108 Ib 247 ss consid. 2.

29 Cf. ATF 110 Ib 398 précité

30 Accessible par le site internet [www.sitg.ch](http://www.sitg.ch).

Les opposants prétendent qu'il faut s'attendre à une augmentation prévisible du trafic aérien suite au projet. Sans l'exposer explicitement, ils considèrent ainsi être spécialement touchés par les impacts du projet contesté.

GA conteste que cela soit le cas puisque les opposants ici concernés ne sauraient être affectés par le bruit de l'exploitation aéroportuaire au sol directement lié à l'aile\_EST - bruit qui, au demeurant, ira décroissant comme l'a relevé l'OFEV - compte tenu de leur éloignement par rapport au projet en question. Les seules nuisances qui peuvent les concerner découlent du trafic aérien en vol. Or, le projet d'aile\_EST n'induit aucune augmentation du trafic aérien des gros, moyens et petits porteurs.

Comme il s'agit-là du principal point de discussion et qu'il se rapporte au fond, GA admet qu'il puisse être discuté dans le cadre du traitement au fond des oppositions.

**Partant, même s'il démontrera que les personnes physiques opposantes ne sont en réalité pas touchées par le projet litigieux, GA s'en remet à l'appréciation de l'OFAC pour ce qui a trait à leur qualité pour former opposition.**

**b. Organisations**

*i. Organisations au bénéfice du droit de recours institué par les art. 55 ss LPE*

A teneur de l'art. 55 al. 1 LPE, ont qualité pour recourir contre les décisions des autorités cantonales ou fédérales relatives à la planification, à la construction ou à la modification d'installations soumises aux dispositions sur l'étude d'impact, les organisations qui (a) sont actives au niveau national et qui (let. b) poursuivent un but non lucratif. Les organisations ont le droit de recourir uniquement dans les domaines du droit visés depuis dix ans au moins par leurs statuts (art. 55 al. 2 LPE).

En vertu de l'art. 55 al. 3 LPE, le Conseil fédéral a édicté l'Ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que de la protection de la nature et du paysage (ODO<sup>31</sup>). La liste annexée à cette ordonnance énumère les organisations qui sont aujourd'hui habilitées à se prévaloir des art. 55 ss LPE.

Cette liste comprend le **WWF Suisse** et l'**ATE**.

Elle ne comprend aucune des autres organisations qui a formé opposition contre le projet d'aile\_EST.

En particulier, l'association Noé 21 n'est pas titulaire du droit de recours selon l'art. 55 LPE. Elle ne figure pas sur la liste de l'ODO et ne prétend d'ailleurs pas devoir y figurer. L'ampleur nationale lui fait manifestement défaut.

Quant au WWF Genève, il ne dispose pas à lui seul de la qualité pour recourir. Ce n'est que dans son rôle de représentant du WWF Suisse, au bénéfice de la représentation générale au sens de l'art. 55 al. 5 LPE, qu'il peut se voir reconnaître la qualité pour faire opposition. Cependant, en l'espèce, puisque le WWF Suisse a lui-même formé opposition, on ne voit pas qu'il y ait matière à reconnaître au WWF Genève la qualité de partie.

ii. Organisations non titulaires du droit de recours des art. 55 ss LPE : qualité de partie au titre du droit de recours associatif général ?

L'ordre juridique suisse reconnaît aux associations (au sens des art. 60 ss du Code civil suisse<sup>32</sup>) le droit de participer aux procédures administratives – y compris de recourir – aux conditions classiques suivantes :

- l'association a pour but statutaire de défendre les intérêts en question ;
- la majorité ou un grand nombre de ses membres sont touchés par la décision attaquée ;
- les membres ont individuellement la qualité pour recourir<sup>33</sup>.

Parce qu'il est exercé dans l'intérêt des membres, et non de la personne morale elle-même, ce droit de recours associatif est qualifié de recours associatif « égoïste » (« *egoistische Verbandsbeschwerde* »).

La qualité pour agir d'une association ne saurait être appréciée une fois pour toutes. Il convient de vérifier, périodiquement au moins, si les conditions d'existence des associations, par rapport à ses membres et à ses buts statutaires, sont réalisées, notamment si la décision d'ester en justice a bien été prise par l'organe statutaire compétent<sup>34</sup>. Ces considérations présupposent cependant que l'association en cause possède la personnalité juridique<sup>35</sup>.

En l'espèce, les opposants suivants sont constitués en association et doivent remplir les conditions précitées pour se voir reconnaître la qualité de partie :

<sup>32</sup> RS 210.

<sup>33</sup> B. BOVAY, Procédure administrative, 2000, p. 362 ; A. KÖLZ/I. HÄNER/M. BERTSCHI, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 2013, 3e édition, p. 341 ; T. TANQUEREL, Manuel de droit administratif, 2011, n° 1379, p. 454-455. Pour la jurisprudence, voir par ex. l'ATF 137 II 40, en particulier consid. 2.6.4 p. 46-47, ou l'ATF 136 II 539 consid. 1.1 (concernant la qualité pour recourir du TCS contre l'instauration d'une zone 30 km/h sur un axe routier important à l'intérieur d'une localité).

<sup>34</sup> ATA/713/2011 consid. 6b et la jurisprudence citée : ATA/614/2006 du 21 novembre 2006 consid. 4 ; ATA/251/2004 du 23 mars 2004 consid. 3c.

<sup>35</sup> P. MOOR, *Droit administratif*, vol. 2, 3ème éd., p. 750 ss, n. 5.7.2.4.

l'ARAG, l'ATCR-AIG, les Verts genevois, les Verts, section du Grand-Saconnex, l'Association Noé 21 et le WWF Genève.

L'analyse de leur situation, à la lumière de leurs oppositions respectives, conduit à relever les points suivants :

➤ **L'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG) :**

L'art. 2 let. c des statuts de l'ARAG<sup>36</sup> prévoit comme but statutaire la défense des intérêts de ses membres.

Ensuite, la question de savoir si une majorité des membres de l'ARAG est spécialement touchée par le projet querellé et dispose de la qualité pour recourir à titre individuel ne peut pas être tranchée directement, l'ARAG n'ayant pas fourni la liste de ses membres avec l'indication des domiciles de ces derniers.

Certes, l'ARAG s'est déjà vue reconnaître par le passé la qualité pour recourir par les autorités administratives et judiciaires (voir ATF 108 Ib 318, 104 Ib 307, JAAC 1975 N° 35)<sup>37</sup>. Toutefois, comme rappelé ci-dessus, la qualité pour agir d'une association ne saurait être appréciée une fois pour toutes. Il convient de vérifier, périodiquement au moins, si les conditions du droit de recours des associations, par rapport à leurs membres et à leurs buts statutaires, sont toujours réalisées, de même qu'il s'agit de vérifier de cas en cas si la décision d'ester en justice a bien été prise par l'organe statutaire compétent<sup>38</sup>.

GA s'en remet à cet égard à l'appréciation de l'OFAC, auquel il appartiendra en tant que de besoin de vérifier que les éléments de fait qui ont par le passé permis à l'ARAG de faire reconnaître sa qualité pour recourir sont encore bien d'actualité.

➤ **L'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport International de Genève (ATCR-AIG) :**

Quand bien même ses membres sont des collectivités publiques, l'ATCR-AIG est constituée sous forme d'association de droit privé, au sens des art. 60 ss CC, selon l'art. 1<sup>er</sup> de ses Statuts<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> <http://www.aragge.ch/index.php?load=arag&sub=statuts>.

<sup>37</sup> Décision de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) du 23 mars 2006 dans la cause n° Z-2001-79.

<sup>38</sup> ATA/713/2011 consid. 6b et la jurisprudence citée : ATA/614/2006 du 21 novembre 2006 consid. 4 ; ATA/251/2004 du 23 mars 2004 consid. 3c.

<sup>39</sup> <http://www.atcr-aig.com/statuts/>.

L'art. 2 des statuts de l'ATCR-AIG prévoit comme but statutaire la défense des intérêts de ses membres.

L'association doit ensuite prouver que ses membres sont personnellement atteints. En l'espèce, la question de savoir si une majorité des membres de l'ATCR est spécialement touchée par le projet litigieux et dispose de la qualité pour recourir à titre individuel est quant à elle sujette à caution, l'ATCR n'ayant notamment pas fourni la liste de ses membres.

Les statuts fournissent certes quelques indices quant aux collectivités pouvant devenir membres de l'association.

L'art. 4 des statuts dispose en effet que peuvent devenir Membres de l'Association :

- les Communes des cantons de Genève et Vaud, ainsi que les Communes françaises en tant que leur législation nationale le permet ;
- les communautés et autres groupements de Communes, qui participent aux réunions en tant que membres collectifs à titre d'observateurs, à condition que :
  - celles-ci disposent de statuts et soient valablement constituées selon leur droit national ;
  - la majorité de leurs membres soient situés dans un territoire touché par les nuisances de l'Aéroport International de Genève ;
  - qu'elles soutiennent les buts et les moyens de l'Association tels que définis aux articles 4 et 5 ci-dessus, à condition que cela soit prévu dans leurs propres statuts et qu'elles signent une déclaration spéciale à cet effet lors de leur adhésion aux présents statuts; elles n'ont pas le droit de vote.

Les membres de l'ATCR-AIG étant *a priori* uniquement des collectivités publiques, ces dernières pourraient ainsi se voir reconnaître la qualité pour recourir en vertu de l'art. 57 LPE en tant que détentrices de la puissance publique ou si elles défendent des intérêts privés comme nous le verrons plus bas<sup>40</sup>.

Il faudrait au surplus que l'ATCR-AIG indique lequel de ses organes statutaires a pris la décision de former opposition. Elle ne produit pas de copie d'extrait de procès-verbal des délibérations de l'organe concerné, de sorte qu'il n'est pas possible de vérifier en l'état que l'opposition a été valablement formulée.

---

<sup>40</sup> Cf. ci-dessous, ch. cf. ch. III.A.1.c.

**A défaut de disposer des informations utiles pour se déterminer sur la qualité de l'ATCR-AIG, GA s'en remet à l'appréciation de l'OFAC, auquel il incombera de se procurer les documents sociaux nécessaires auprès de l'ATCR-AIG pour statuer en toute connaissance de cause.**

➤ **Les Verts genevois<sup>41</sup> :**

La qualité pour recourir dans le domaine des droits politiques est reconnue aux partis politiques et aux organisations à caractère politique formées en vue d'une action précise – telle que le lancement d'un référendum ou d'une initiative – pour autant qu'ils soient constitués en personne morale<sup>42</sup>.

Cette jurisprudence ne peut cependant pas être extrapolée pour reconnaître par définition la qualité pour recourir aux partis politiques dans les domaines des procédures administratives.

Il convient dès lors de se reporter aux conditions générales du recours associatif, exposées plus haut.

Selon l'art. 3 de leurs Statuts<sup>43</sup>, les Verts genevois réunissent les personnes *« désireuses d'agir sur le plan politique et législatif pour défendre, promouvoir et développer le mouvement écologiste, en s'inspirant notamment des positions et propositions des diverses associations genevoises ou nationales attachées à la protection de l'environnement et à la qualité de la vie. [Le Parti] tend à ouvrir à un large cercle de la population la connaissance de l'écologie en tant que nouveau type de société humaine »*.

Le but statutaire du parti ne prévoit donc pas explicitement la défense des intérêts de ses membres dans le cadre de procédures administratives. L'une des conditions essentielles du recours associatif fait ainsi défaut.

Par ailleurs, il convient de préciser que peut être membre des Verts toute personne physique sans distinction de nationalité, âge, sexe ou religion, adhérant aux buts définis à l'art. 3 des statuts et domiciliée dans le canton de Genève. Le comité peut toutefois renoncer à cette dernière exigence<sup>44</sup>.

Ainsi, toute personne physique peut devenir membre, sans même être domiciliée dans le canton de Genève. Dès lors, la condition selon laquelle les membres sont en majorité dotés à titre individuel de la qualité de partie n'est manifestement pas réalisée en l'espèce.

---

<sup>41</sup> <http://www.verts-ge.ch>.

<sup>42</sup> ATF 134 I 172 consid. 1.3.1 et la jurisprudence citée. Cf. également A. KÖLZ/I. HÄNER/M. BERTSCHI, op. cit., p. 589 (et la jurisprudence citée au n. 1736).

<sup>43</sup> <http://www.verts-ge.ch/les-verts/les-statuts.html>.

<sup>44</sup> Cf. art. 6 des statuts des Verts genevois (canton).

L'opposition des Verts genevois doit donc être déclarée irrecevable.

➤ **Les Verts, section du Grand-Saconnex<sup>45</sup> :**

On peut tout d'abord se demander si la section des Verts du Grand-Saconnex est une association distincte dotée de la personnalité morale. Les Verts, section du Grand-Saconnex ne fournissent en effet aucun document social (Statuts, décision de former opposition, etc) à l'appui de leur acte d'opposition.

A suivre les Statuts du parti cantonal, il n'apparaît cependant pas que les sections soient dotées d'une personnalité morale distincte.

Le site internet du parti des Verts genevois explique que ce parti comprend autant de sections qu'il y a de communes représentées par ses membres. Les grandes sections sont organisées de manière similaire au canton mais la plupart ont une organisation relativement libre<sup>46</sup>. Les statuts des Verts genevois (canton) ne contredisent pas ces indications, puisqu'ils se limitent en leur art. 21 à préciser que chaque section communale peut se doter de son propre règlement<sup>47</sup>.

Partant, une condition essentielle de la qualité de partie des associations fait défaut, de sorte que l'opposition est irrecevable pour ce premier motif déjà.

Selon l'art. 21 des statuts des Verts genevois (canton), les sections sont formées exclusivement de membres et sympathisants des Verts.

En l'espèce, la question de savoir si une majorité des membres des Verts de section du Grand-Saconnex est spécialement touchée par le projet litigieux et dispose de la qualité pour recourir à titre individuel est fortement sujette à caution, ceux-ci n'ayant fourni ni son propre règlement ni la liste de ses membres.

Quoiqu'il en soit, puisque les sections sont formées exclusivement de membres et sympathisants des Verts (art. 21 des statuts des Verts genevois, canton), il n'est pas exclu que des personnes physiques n'étant pas domiciliées dans le canton de Genève soient membres de cette section. Dès lors, il ne peut être prouvé que les membres sont en majorité dotés à titre individuel de la qualité de partie. Pour ce motif également, la qualité pour faire opposition des Verts, Section du Grand-Saconnex doit être niée.

---

<sup>45</sup> <http://www.verts-ge.ch/les-verts/sections-communales.html> et [http://www.mon-grand-saconnex.ch/blog/?page\\_id=81](http://www.mon-grand-saconnex.ch/blog/?page_id=81).

<sup>46</sup> <http://www.verts-ge.ch/les-verts/bienvenue-chez-les-verts.html>.

<sup>47</sup> <http://www.verts-ge.ch/les-verts/les-statuts.html>.

➤ **L'Association Noé21<sup>48</sup> :**

L'art. 2 des statuts de l'Association Noé21 décrit son but comme suit :

*« L'association a comme but de constituer un centre de compétences et d'action pour les solutions au problème du changement climatique. En particulier, l'association privilégie aussi bien les changements de comportement, les solutions technologiques innovantes que les instruments de marché ».*

Les statuts de l'association ne prévoient donc pas comme but statutaire la défense des intérêts de ses membres.

Dès lors, la qualité pour recourir ne saurait être reconnue à l'Association Noé 21.

Pour le surplus, il est constaté que la question de savoir si une majorité des membres de l'Association Noé 21 est spécialement touchée par le projet litigieux et dispose de la qualité pour recourir à titre individuel est sujette à caution, l'Association n'ayant notamment pas fourni la liste de ses membres.

➤ **Le WWF Genève<sup>49</sup> :**

A défaut de pouvoir se prévaloir du droit de recours des organisations, par procuration au nom et pour le compte du WWF Suisse, pour les motifs déjà exposés plus haut<sup>50</sup>, le WWF Genève ne pourrait se voir reconnaître la qualité pour former opposition que s'il démontrait qu'il répond aux conditions du recours associatif ordinaire.

Or, le WWF Genève ne produit aucun document social utile à apprécier ces conditions.

Toutefois, les indications fournies par le WWF Genève sur son site internet permettent de conclure qu'il ne s'agit pas d'une association vouée (entre autres) à la défense des intérêts propres de ses membres. En effet, le WWF Genève se prévaut d'avoir pour vocation, en sa qualité d'association fondée en 1972, de « contribuer à la promotion de la notoriété et de l'image du

---

<sup>48</sup> <http://www.no21.org>.

<sup>49</sup> <http://www.wwf-ge.ch>.

<sup>50</sup> Cf. ci-dessus Ch. III.A.1.b.i.

WWF Suisse, et d'appliquer sa stratégie et ses objectifs à l'échelon local et régional »<sup>51</sup>.

L'opposition du WWF Genève est dès lors irrecevable.

c. Collectivités publiques

La Ville de Vernier constitue une collectivité publique, en sa qualité de Commune de droit genevois selon l'art. 1 al. 1 de la Loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984<sup>52</sup>.

Il en va de même des communes membres de l'ATCR-AIG.

Selon l'art. 57 LPE, les communes sont habilitées à user des moyens de recours prévus par le droit fédéral et le droit cantonal contre les décisions des autorités fédérales ou cantonales fondées sur la présente loi et ses dispositions d'exécution, en tant qu'elles sont concernées par lesdites décisions et qu'elles ont un intérêt digne de protection à ce que celles-ci soient annulées ou modifiées.

Le Tribunal fédéral admet que l'art. 48 let. a PA accorde aussi la qualité pour recourir aux collectivités publiques (cantons, communes) dont la situation matérielle (de fait) ou juridique se trouve directement atteinte par une décision, de la même manière que pourrait l'être un particulier<sup>53</sup>.

La jurisprudence reconnaît également la qualité pour recourir à la collectivité qui, agissant dans le cadre de sa puissance publique, est touchée dans son autonomie et dispose d'un intérêt propre, digne de protection à l'annulation ou à la modification de la décision attaquée. La défense des intérêts privés des habitants d'une commune n'est, en principe, pas une tâche communale ; en revanche, la protection des habitants contre le bruit est réputée constituer une telle tâche<sup>54</sup>.

En particulier, le Tribunal fédéral a admis la qualité pour recourir aux communes voisines, alléguant une violation de la LPE, contre la concession-cadre octroyée au canton de Zurich pour l'agrandissement de l'aéroport de Kloten<sup>55</sup>. La qualité pour recourir a été admise à double titre : d'une part, en

---

<sup>51</sup> <http://www.wwf-ge.ch/de/home/wwf-geneve/la-section/>.

<sup>52</sup> Recueil systématique du droit genevois B 6 05.

<sup>53</sup> ATF 125 II 192 ; ATF 124 II 409 ; ATF 124 II 293 (JT 1999 I 624) ; ATF 123 II 542 ; ATF 123 II 425 ; ATF 123 II 371.

<sup>54</sup> P. ZEN-RUFFINEN, op. cit., p. 167-226, p. 190-191 et la jurisprudence citée aux notes de bas de page nos 144, 145 et 151. Cf. également A. KÖLZ/I. HÄNER/M. BERTSCHI, op. cit., p. 344 (et la jurisprudence citée au n. 971 : ATAF 2008/18 consid. 2.2, arrêts du TAF A-954/2009 consid. 2.2 du 1<sup>er</sup> juillet 2010 et A-55/2008 consid. 2 du 6 juin 2008).

<sup>55</sup> ATF 124 II 293 consid. 3b (JT 1999 I 624).

tant que propriétaires, elles peuvent souffrir des immissions ; d'autre part, en tant que collectivités, elles sont atteintes dans l'exercice de leurs attributions de puissance publique, dans la mesure où elles ont pour tâche de protéger leurs habitants contre les nuisances<sup>56</sup>.

Il convient encore de préciser s'agissant de la qualité pour agir des communes étrangères que le Tribunal fédéral n'a pas tranché la question mais a laissé entendre que sa réponse serait positive<sup>57</sup>.

**Dès lors, GA ne conteste pas la qualité pour faire opposition de la Commune de Vernier.**

**GA confirme enfin s'en remettre à l'appréciation de l'OFAC pour ce qui est de la qualité pour s'opposer de l'ATCR-AIG, eu égard à la qualité pour former opposition à titre individuel des collectivités publiques qui composent cette association.**

## **2. Délai**

La demande d'approbation des plans a été publiée par voie édictale le 7 mai 2013, puis le 14 juin 2013 (avec correction d'une erreur affectant la première publication).

La date à laquelle les oppositions ont été éditées et, plus encore, celle à laquelle elles ont été effectivement expédiées par voie postale à l'attention de l'OFAC, ne ressort pas de toutes les copies des actes d'opposition.

Ces dates ne ressortent pas non plus du courrier que votre Office a adressé à GA, le 14 juin 2013, pour lui communiquer les copies des actes d'opposition.

Dès lors, GA s'en remet à l'appréciation de l'Office pour ce qui a trait au respect par les opposants du délai de 30 jours prescrit par la combinaison des art. 37d al. 2 et 37f al. 1 de la Loi fédérale sur l'aviation.

## **3. Les griefs invoqués par les opposants**

Dans les présentes écritures, et après avoir exposé quelques remarques liminaires quant à la connexité des griefs et conclusions des opposants avec l'objet de la procédure (infra B.1), GA répondra aux griefs suivants qui ont été soulevés par les opposants :

---

<sup>56</sup> P. ZEN-RUFFINEN, op. cit., p. 167-226, p. 189-190.

<sup>57</sup> cf. ATF 124 II 293 concernant l'octroi de la concession-cadre pour l'agrandissement de l'aéroport de Kloten : P. ZEN-RUFFINEN, op. cit., p. 191

1. Le rapport d'impact environnemental du 23 avril 2013 serait incomplet et violerait les art. 10b LPE<sup>58</sup> et 9 OEIE<sup>59</sup> (infra B.2) ;
2. A défaut d'un plafonnement du trafic aérien et de la mise en place d'un mécanisme de taxation incitative, le projet de la future aile\_EST violerait le principe de prévention consacré à l'art. 11 LPE (infra B.3) ;
3. La procédure d'approbation des plans de la future aile\_EST devrait être suspendue jusqu'à l'adoption de la fiche PSIA afférente à l'aéroport international de Genève (infra B.4).

## **B. AU FOND**

### **1. Remarques liminaires quant à la connexité des griefs et conclusions des opposants avec l'objet de la procédure**

Les thématiques soulevées par les opposants – et singulièrement les opposants 1 – de même que les conclusions prises au terme des actes d'opposition sont en réalité à la fois déconnectées de l'objet de la procédure (à savoir du projet concret de la nouvelle aile\_EST dont l'OFAC est amené à approuver les plans) et hors sujet, puisque reposant sur des prémisses factuelles sans lien avec la réalité du projet.

#### **a. Les arguments et conclusions des opposants sont sans lien avec l'objet de la procédure**

Les arguments et griefs soulevés par les opposants 1 relèvent des thématiques environnementale et climatique générales, tout comme de l'articulation entre les politiques publiques liées à la protection de l'environnement et du climat, d'une part, et au transport aérien, d'autre part. Les opposants 2 rajoutent comme thématique générale une focale particulière sur la lutte contre le bruit.

A la lecture du texte commun à tous les opposants 1, il est frappant que les principes constitutionnels et légaux invoqués au sujet des thématiques environnementales et climatiques sont présentés en regard d'une progression prétendument « débridée » du trafic aérien *in globo* (cf. en particulier les développements du ch. 2 de la partie 3 « Le droit » du texte commun des opposants 1). Les opposants se fixent en outre sur ce qu'ils dépeignent comme une « explosion » du trafic *low cost*, qui constitue une offre de voyage à bas prix non liée à des « besoins nécessaires ». **C'est ainsi à l'évolution du trafic**

---

<sup>58</sup> Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01).

<sup>59</sup> Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011).

**aérien dans son ensemble que les opposants 1 s'en prennent**, en particulier lorsqu'ils soulignent que ce trafic doit participer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (cf. le ch. 4 de la partie 3 « Le droit » du texte commun aux oppositions).

En cohérence avec cette approche globale des questions soulevées par le trafic aérien en regard des politiques environnementales et climatiques, **les opposants 1 requièrent que le projet d'aile\_EST soit « assorti de la condition d'un plafonnement contraignant du trafic aérien annuel (mesuré en tonnes-KM transportées au départ de Genève) »**. Ce plafonnement exprimerait une mutation essentielle du cadre général applicable au développement des transports aériens à Genève, au point que **les opposants soulignent qu'un « passage au paradigme de la "gestion de la demande en trafic aérien" est nécessaire pour concilier les intérêts publics, économiques, sociaux et environnementaux du développement durable »**.

C'est à ce titre enfin que les opposants 1 évoquent le développement du régime des taxes d'aéroport comme un moyen incitatif permettant d'atteindre le plafonnement contraignant qu'ils appellent de leurs vœux.

GA ne conteste pas la légitimité des préoccupations exprimées par les opposants sur ces questions de principe tenant à l'articulation entre les différentes politiques publiques évoquées. Au contraire, GA réaffirme son attachement à la correcte mise en œuvre des législations environnementales, à laquelle il consacre des efforts importants, du reste reconnus par certaines des organisations opposantes.

Cela étant, **le débat que les opposants cherchent à introduire ne présente pas, en réalité, une connexité suffisante et directe avec l'objet concret de la procédure en approbation des plans pendante**. Juridiquement, ce débat ne peut pas avoir de prise directe sur l'objet précis et délimité que constitue le projet d'aile\_EST.

En effet, les préoccupations des opposants quant à l'évolution générale du trafic aérien, respectivement relatives au développement du trafic *low cost*, concernent l'ensemble du fonctionnement de la plateforme aéroportuaire. Cela est exprimé de manière particulièrement patente par la conclusion des opposants tendant à subordonner l'approbation des plans à un plafonnement du trafic aérien annuel mesuré en tonnes-KM transportées au départ de Genève.

**Le cadre légal en vigueur ne permet pas de lier l'approbation des plans d'une installation particulière à l'édiction d'un régime d'exploitation portant sur l'ensemble des capacités de la plateforme aéroportuaire**. L'art. 27c OSIA<sup>60</sup> prévoit certes que lorsque les aspects opérationnels de

<sup>60</sup>

Ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (RS 748.131.1 ; OSIA).

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 (al. 1). La conséquence à tirer cas échéant d'un tel examen coordonné, tel que réglé à l'art. 27c al. 2 OSIA, est de modifier en tant que de besoin le règlement d'exploitation de manière à garantir l'utilisation judicieuse de la nouvelle installation par une adaptation correspondante des dispositions du règlement d'exploitation. Selon la jurisprudence, la coordination qu'il s'agit ainsi de garantir ne vise pas à transformer la procédure en approbation des plans en une procédure portant sur la réglementation du régime général d'exploitation d'un aérodrome ou aéroport<sup>61</sup>. L'art. 27c OSIA n'a pour objet que d'imposer une coordination matérielle et formelle des procédures, en tant que les particularités d'un projet d'installation impliquent en soi une adaptation de certaines modalités d'exploitation<sup>62</sup>.

**C'est dire que le plafonnement des mouvements aériens au départ de Genève que les opposants entendent lier à la décision sur l'aile\_EST, pour mettre en œuvre le nouveau « paradigme » qu'ils appellent de leurs vœux, n'a en tout état pas sa place dans la décision d'approbation des plans, au titre par exemple d'une obligation opérationnelle liée à l'installation (cf. art. 27e let. e OSIA).**

S'il y a lieu de poser un tel cadrage global du volume du trafic aérien à Genève, le moment venu, c'est par un instrument de portée plus générale, apte à appréhender l'ensemble des enjeux au terme d'une pesée de tous les intérêts en cause. Dans l'*instrumentarium* légal actuellement en vigueur, c'est au niveau d'un plan directeur que ces questions doivent être débattues et ancrées, conformément du reste aux principes généraux dits de la réserve des plans<sup>63</sup>. Dans le domaine de l'aviation, ce principe est repris à l'art. 37 al. 5 LA<sup>64</sup> et concrétisé par les dispositions de l'OSIA sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA ; art. 3a OSIA).

La doctrine le confirme expressément. Des auteurs comme Adrian WALPEN<sup>65</sup> ou Felix HAFNER et Christoph MEYER<sup>66</sup> le soulignent en autant de mots : *« Es ist Aufgabe des SIL, eine Abstimmung zwischen dem Gesamtverkehr, der Raumordnung und dem Umweltschutz festzulegen und eine räumlich kohärente Luftfahrtinfrastruktur zu definieren ».*

<sup>61</sup> Cf. en ce sens l'ATAF A-2047/2006 du 10 novembre 2009, consid. 5.2 et 5.5.

<sup>62</sup> Cf. en ce sens le consid. 22.2 de l'ATAF A-1936/2006 du 10 décembre 2009 ; F. HAFNER/C. MEYER, *Einfluss des Bundes auf die Landesflughäfen*, in PJA/AJP 2010, pp. 729 ss, p. 739 – avec référence au rapport explicatif de l'OFAC concernant la révision de l'OSIA.

<sup>63</sup> Cf. P. MOOR, *Commentaire LAT*, Schulthess, 2010 art. 14 N. 56 et la note de bas de page n° 77.

<sup>64</sup> Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (RS 748.0 ; LA).

<sup>65</sup> A. WALPEN, *Bau und Betrieb von zivilen Flughäfen - Unter besonderer Berücksichtigung der Lärmproblematik um den Flughafen Zürich*, 2005, p. 115.

<sup>66</sup> F. HAFNER/C. MEYER, *op. cit.*, pp. 729 à 733.

L'OFEV partage également l'opinion que « *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* » (préavis du 13 décembre 2013, p. 7, § 5).

Au demeurant, le fait que les opposants se fondent notamment sur certains axes de la partie générale du PSIA (cf. en particulier les explications données à la suite de l'exposé du « fait 3 » dans le texte commun des opposants 1) justifie d'autant plus de raccrocher la pesée des intérêts à la fiche du PSIA en cours d'élaboration pour GA.

Enfin, ainsi qu'on le développera plus bas en relation en particulier avec la demande des opposants portant sur l'instauration d'un régime de taxe incitative, il s'avère que certaines conclusions des opposants requièrent l'adaptation du cadre législatif actuel. Ce n'est bien évidemment pas dans le cadre d'une procédure en approbation des plans que de telles adaptations sont concevables.

**Force est donc de retenir que les opposants se trompent de cible en s'en prenant à l'aile\_EST pour exiger une réflexion fondamentale sur les limites du développement du trafic aérien à Genève. Procéduralement parlant, on peut même s'interroger sur la recevabilité de ces griefs et conclusions, qui ne peuvent pas être rattachés à l'objet de la procédure en approbation des plans pendante.**

GA s'en remet toutefois à l'appréciation de l'OFAC sur ce point de recevabilité, étant convaincu en tout état que ces conclusions et griefs sont de toute façon infondés.

**b. Les craintes des opposants sont sans lien avec la réalité du projet de la future aile EST**

Par ailleurs, les développements des opposants – et tant des opposants 2 que des opposants 1 – résultent d'une lecture dramatisante et infondée des effets du projet d'aile\_EST sur l'évolution du trafic aérien. De la sorte, ces développements sont non seulement hors objet de la procédure, mais en réalité encore hors sujet.

**En effet, la prémisse essentielle des opposants, selon laquelle l'aile\_EST sinon entraînera, du moins facilitera une explosion du trafic aérien à Genève, est factuellement insoutenable :**

- Tout d'abord, c'est sans aucune référence ni démonstration que les opposants 1 postulent que la réalisation de l'aile\_EST serait de nature à favoriser l'augmentation de la demande de trafic aérien (cf. les allégations suivant les deux diagrammes exposés au cours des développements

portant sur le « fait 1 » : « *le nombre de vols long courrier augmente car la demande est stimulée par l'amélioration des conditions* »). Cette assertion relève d'une pure pétition de principe des opposants. Pour GA, l'aile\_EST est destinée à permettre à l'aéroport de continuer à accueillir les long-courriers dans des conditions plus modernes et conformes à la qualité de service aujourd'hui attendue dans le domaine, ainsi qu'en témoignent les déclarations de M. DEILLON citées par les opposants eux-mêmes. GA conteste donc fermement que cette adaptation des infrastructures actuelles, destinées aux gros porteurs, puisse par elle-même générer une augmentation de la demande.

- **Contrairement à ce que supposent les opposants, le projet n'est pas destiné ni propre à multiplier les capacités de la plateforme aéroportuaire** : GA se réfère à ce sujet à l'exposé des faits ci-dessus et en particulier aux **constats du Rapport d'étude d'impact sur l'environnement (RIE)**, que l'étude RIBI est venu conforter s'il était encore besoin en analysant dans le détail les facteurs déterminants de la capacité de l'ensemble des installations de l'aéroport. On l'a clairement vu : **l'étude du bureau RIBI démontre que l'aile\_EST n'entraînera pas une augmentation de la capacité aéroportuaire ni du volume du trafic aérien, puisque les améliorations apportées aux infrastructures concernant le « côté aérogare » ont une incidence qualitative, i. e. portent sur le confort des passagers.**
- La neutralité de l'aile\_EST sur le volume global du trafic aérien sur la plateforme de GA a donc à juste titre été prise en compte par les auteurs du RIE comme donnée de base de l'évaluation environnementale du projet.
- La clarification que GA a annoncé à l'OFAC en date du 20 septembre 2013, en s'engageant, jusqu'à nouvel avis, à ne pas exploiter l'aile\_EST avec un nombre de positions supérieur à ce qui existe actuellement, conforte encore en tant que de besoin la validité de cette hypothèse d'analyse.
- L'OFEV a bien compris la démarche de GA en validant en termes tout à fait explicites l'hypothèse de base retenue par le RIE. Cela ressort de manière parfaitement claire des termes du préavis du 13 décembre 2013, notamment des passages rapportés dans l'exposé des faits ci-dessus (cf. ch. 115ss). En fait, avec la citation du préavis [p. 5, avant-dernier §] : « *Nous considérons donc comme plausible que la réalisation de l'Aile Est n'entraînera pas d'augmentation du trafic aérien* »).

**De la sorte, force est donc bien de conclure que la prémisse du raisonnement des opposants, selon laquelle l'aile\_EST va engendrer un surcroît de trafic aérien significatif, est purement et simplement infondée. Il en résulte donc que les arguments et conclusions présentés par les**

opposants sont en réalité hors sujet, puisque relatifs à une situation future imaginée qui ne correspond pas à celle que le projet déposé créera.

2. Le RIE du 22 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets

a. Résumé du grief des opposants

Les opposants 1 et 2 soutiennent que le RIE du 23 avril 2013 qui accompagne le projet aile\_EST se baserait sur des hypothèses fausses en tant qu'il admettrait que l'aile\_EST n'induirait aucune augmentation du trafic aérien de gros, moyens et petits porteurs et ne modifierait pas la capacité de la plateforme aéroportuaire. Par conséquent, le RIE serait incomplet et ne permettrait pas de garantir la compatibilité du projet aile\_EST avec les exigences supérieures de protection de l'environnement.

Les opposants soutiennent en conséquence que le dossier devrait être complété par une nouvelle étude examinant les impacts environnementaux du projet liés au changement de nature du trafic aérien à Genève et à son augmentation prévisible, ainsi qu'aux changements induits par la nouvelle infrastructure projetée sur les émissions de CO<sub>2</sub> et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie.

b. Rappel du régime légal applicable aux RIE

Il est indiscutable - et indiscuté - que le projet d'aile\_EST est soumis à la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement (ci-après EIE), en vertu et au sens de l'art. 10a LPE et de l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE)<sup>67</sup>.

On sait également que l'autorité compétente pour effectuer l'EIE est celle qui est compétente pour décider de la réalisation du projet (art. 5 OEIE) ; cela implique également que l'EIE est effectuée dans le cadre de la procédure décisive - en l'espèce la procédure en approbation des plans.

Le but d'une EIE est de vérifier que les domaines de protection du droit de l'environnement *lato sensu* ne sont pas menacés par la réalisation et l'exploitation de l'installation projetée. Selon l'art. 3 al. 1 OEIE, les domaines concernés sont, d'une part, ceux que régit directement la LPE et, d'autre part, ceux qui relèvent des législations sectorielles sur la protection de la nature, la protection du paysage, la protection des eaux, la sauvegarde des forêts, la

---

<sup>67</sup>

RS 814.011.

chasse, la pêche et le génie génétique ; la jurisprudence y ajoute ainsi les buts et principes régissant l'aménagement du territoire<sup>68</sup>.

Dans le régime légal suisse, l'EIE est effectuée sur la base d'un rapport d'étude - le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) - que le requérant de l'autorisation en cause doit présenter à l'autorité compétente (art. 10b LPE et art. 7 OEIE).

Le RIE doit comporter l'état initial, le projet, y compris les mesures prévues pour la protection de l'environnement et, en cas d'accident majeur, les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront (art. 10b LPE et art. 9 OEIE).

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, il ne s'agit pas, lors d'une EIE, de procéder à des analyses scientifiques approfondies sur toutes les sortes d'atteintes à l'environnement qui pourraient résulter de la future infrastructure, sans tenir compte de l'état actuel des connaissances en la matière ainsi que de leur portée concrète dans le cas d'espèce. L'EIE peut se concentrer sur les points essentiels pour la décision d'approbation et elle devrait s'appuyer sur les expériences qui ont déjà été acquises ailleurs<sup>69</sup>. Il est dès lors légitime de se fonder sur les expériences générales sans devoir étudier, dans tous les détails et sans limite aucune, tout impact imaginable du projet d'infrastructure sur l'environnement.

Selon l'art. 10b al. 2 LPE, le RIE doit être établi selon les prescriptions du service spécialisé compétent.

L'art. 10 OEIE concrétise cette disposition en indiquant que l'enquête préliminaire, le cahier des charges et le RIE doivent être établis conformément aux directives d'aide à l'exécution édictées par l'OFEV lorsque l'EIE est effectuée par une autorité fédérale.

En l'espèce, comme la procédure d'approbation des plans est du ressort du DETEC (art. 37 al. 2 let. a LA), c'est bien l'OFEV qui tient le rôle d'autorité spécialisée en matière d'environnement.

Il en résulte que les directives générales de l'OFEV ont force légale en l'espèce. Il s'agit du « Manuel EIE, Directive de la Confédération sur l'étude de l'impact sur l'environnement ». C'est ainsi le lieu de souligner que ledit Manuel EIE précise, s'agissant du champ d'analyse à couvrir par le RIE, que même si la Loi sur le CO<sub>2</sub><sup>70</sup> concourt d'une certaine manière aux problématiques

<sup>68</sup> ATF 116 Ib 60 consid. 4d.

<sup>69</sup> ATF 118 Ib 206 consid. 13 ; ATF 119 Ib 275 consid. 8b ; Klaus A. VALLENDER/Reto MOREL, *Umweltrecht*, 1997, p. 407.

<sup>70</sup> Loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (Loi sur le CO<sub>2</sub> ; RS 641.71).

environnementales, elle n'est pas réputée contenir des prescriptions dont le requérant devrait prouver le respect dans le cadre d'une EIE. Dès lors, il n'est pas nécessaire que le RIE traite du respect des prescriptions de la loi sur le CO<sub>2</sub><sup>71</sup>.

De même, ont une portée déterminante les appréciations spécifiquement émises par l'OFEV dans le cadre de l'analyse du dossier : selon l'art. 13 OEIE, l'OFEV doit examiner à la lumière des directives qu'il a édictées si les indications contenues dans le RIE sont complètes et exactes ; s'il constate que tel n'est pas le cas, il demande à l'autorité décisionnelle de prendre contact avec le requérant pour obtenir les données manquantes ou de faire appel à des experts.

c. *Le cas d'espèce : le RIE du 22 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets et comportent les indications nécessaires pour apprécier le projet aile\_EST par rapport aux exigences du droit de l'environnement*

Le RIE du 22 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 ont été réalisés par un mandataire indépendant et qualifié, dans le respect des spécifications posées par les autorités spécialisées et, en particulier, le Manuel EIE.

Dans son préavis du 13 décembre 2013, rendu en connaissance des oppositions, l'OFEV a expressément confirmé que le RIE et son complément sont approfondis et complets (cf. p. 6, 3<sup>ème</sup> § : « *Le RIE n'omet à notre avis pas d'éléments essentiels qui pourraient conclure à un rejet du projet* »).

L'OFEV a d'ailleurs souligné que les critiques que les opposants ont formulées à l'encontre du RIE, en ce que ce document considère que l'aile\_EST n'entraînera pas une augmentation du trafic (cf. le chap. 4.3.2 du RIE), sont d'autant moins fondées que GA a pris l'engagement d'exploitation présenté le 20 septembre 2013 (cf. en particulier le dernier § de la p. 4 du préavis et l'avant-dernier § de la p. 5, ou encore le 3<sup>ème</sup> § de la p. 6, où l'OFEV indique que « *l'engagement de l'AIG (lettre du 20 septembre 2013) scelle pour l'instant à notre avis la question de la crainte relative à l'augmentation des nuisances [...]* »).

**Il en résulte donc clairement que le postulat des recourants selon lequel l'aile\_EST conduirait à une « explosion » du trafic aérien est disqualifié, en termes précis et étayés, par l'autorité fédérale spécialisée en matière de protection de l'environnement.**

Pour GA, cela conforte sa conviction que l'aile\_EST n'est pas apte à sortir les effets négatifs que les recourants lui prêtent.

---

<sup>71</sup> Manuel EIE, Directive de la Confédération sur l'étude de l'impact sur l'environnement OFEV, novembre 2009, Module 1, ch. 4.1.

Ce n'est donc qu'à titre purement superfétatoire que GA se réfère ici aux développements et conclusions de l'étude RIBI, qui est venu démontrer par le détail et de manière indépendante **que l'aile\_EST n'augmentera pas la capacité de la plateforme aéroportuaire, mais uniquement le confort des passagers** – ce qui est précisément l'objectif poursuivi par GA.

**Par voie de conséquence, toutes les critiques des recourants quant au caractère lacunaire du RIE au sujet des incidences du projet sur les domaines environnementaux sectoriels tombent évidemment tout autant à faux.** De la sorte, le RIE doit être reconnu comme complet et précis sous les différents volets pertinents :

- a) Le projet est conforme avec le plan de mesures OPAir et aucune émission polluante supplémentaire liée au trafic aérien n'est prévue, ni aucune émission polluante significative liée au trafic routier (chap. 5.1.4 du RIE).
- b) Sous l'angle du bruit du trafic aérien, la future aile\_EST ne générera aucune émission sonore supplémentaire, vu sa neutralité sur le trafic (chap. 5.2.7).
- c) Au contraire, en phase d'exploitation, le bâtiment de l'aile\_EST apportera une diminution du bruit perçu par le voisinage de jour comme de nuit. Les installations techniques respecteront les valeurs de planification en façade des bâtiments sensibles au bruit (chap. 5.2.7 et ch. 7 conclusions).

Le fait que ces conclusions parfaitement limpides déplaisent aux opposants ne suffit pas à disqualifier cette étude qui est professionnelle et rigoureuse.

Dans son préavis du 13 décembre 2013, l'OFEV a également constaté que le RIE n'omettait pas d'éléments essentiels qui pourraient conclure à un rejet du projet de la future aile\_EST, étant précisé que l'engagement de GA de limiter volontairement l'exploitation de cette infrastructure à une prise en charge simultanée d'au maximum 6 avions sur les positions N°14 à 19<sup>72</sup> dans le cadre de la décision d'approbation des plans sollicitée – et de ne pas augmenter le nombre de positions par rapport à celles des bâtiments GP et Finger actuels – rend sans objet le grief des opposants lié à l'augmentation des nuisances du bruit dû au trafic aérien suite à la réalisation de la nouvelle infrastructure.

Enfin, et 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

---

<sup>72</sup> Etant précisé que si d'autres positions sur le tarmac venaient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux, dans ce cas, l'une ou l'autre position secondaire pourrait exceptionnellement être exploitée, à titre transitoire, simultanément à sa voisine.

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).

Il résulte des explications qui précèdent que le RIE du 22 avril 2013 et son complément du 31 juillet 2013 sont complets et comportent les indications nécessaires pour apprécier le projet aile\_EST par rapport aux exigences du droit de l'environnement. Le grief des opposants selon lequel ces documents seraient incomplets et ne permettraient pas de garantir la compatibilité du projet aile\_EST avec les exigences supérieures de protection de l'environnement devra par conséquent être rejeté par l'OFAC.

3. Le projet de la future aile EST respecte le principe de prévention consacré à l'art. 11 LPE

a. Résumé du grief et rappel des demandes des opposants

Comme on l'a vu, les opposants soutiennent que la nouvelle aile\_EST créerait des conditions favorables à un développement des activités de la plateforme aéroportuaire et à une augmentation des nuisances (bruit, vols de nuit, émissions de CO<sub>2</sub>, etc.). Or, le dossier d'approbation des plans ne comporterait pas d'éléments régulateurs de ce potentiel d'accroissement des nuisances au sens de l'art. 11 LPE. Le projet de l'aile\_EST violerait ainsi le principe de prévention de la LPE.

C'est sur cette base que les opposants 1 requièrent les mesures présentées dans leurs conclusions, à savoir :

- a) un plafonnement du trafic aérien à l'aéroport de Genève ;
- b) l'instauration de taxes d'aéroport comme un moyen incitatif permettant d'atteindre le plafonnement contraignant du nombre de tonnes-km transportées au départ de Genève<sup>73</sup> ; les opposants 1 concluent en effet que le nouveau paradigme de « gestion de la demande en trafic aérien » qu'ils appellent de leurs vœux devrait être appuyé de nouvelles taxes aéroportuaires utilisées « *comme un moyen incitatif permettant d'atteindre le plafonnement contraignant du nombre de tonnes-KM transportées au départ de Genève* ».

---

<sup>73</sup> Cf. opposition de la Ville de Vernier du 6 juin 2013, p. 11 et opposition de l'ATCR-AIG du 6 juin 2013, p. 11.

b. Les exigences des opposants excèdent le principe de prévention et ne s'inscrivent pas dans le cadre légal

Le principe de prévention, cardinal en droit de l'environnement (art. 1 al. 2 LPE et art. 74 al. 2, 1<sup>ère</sup> phrase Cst.) exige que les atteintes à l'environnement soient combattues à la source, par la limitation des émissions.

L'art. 11 al. 2 LPE pose le principe de la **limitation préventive des émissions**, qui veut que ces dernières soient réduites à titre préventif indépendamment des nuisances existantes, pour autant que cela soit possible techniquement, compatible avec les conditions exploitation et supportable économiquement. Et selon la règle dite de la **limitation complémentaire des émissions**, ancrée à l'art. 11 al. 3 LPE, les émissions doivent être limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes (*i. e.* les immissions), eu égard aux charges actuelles affectant l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes.

Pour qu'il y ait lieu de procéder à une limitation complémentaire des émissions, il faut que l'installation nouvelle soit génératrice d'émissions qui causent des atteintes nuisibles à un bien environnemental. Dès lors que le régime légal fixe des valeurs limites d'immission, le dépassement de ces limites est réputé révéler des atteintes nuisibles<sup>74</sup>.

En l'espèce, il a été démontré plus haut que l'aile\_EST n'entraînera aucune atteinte environnementale puisqu'elle ne causera ni même ne favorisera un accroissement du volume de trafic aérien. Ce qui signifie *ipso facto* qu'elle n'aura pas d'incidence sur les immissions. L'OFEV l'a explicitement admis et confirmé de manière répétée dans son préavis, autant pour ce qui a trait au bruit qu'à l'air.

Cela vaut à l'identique pour les préoccupations climatiques des opposants.

Dès lors, il n'y a pas matière à astreindre la réalisation de l'aile\_EST à des **limitations complémentaires d'exploitation**, au sens de l'art. 11 al. 3 LPE.

La seule question est partant de savoir si le principe de prévention pourrait justifier des mesures de limitation des émissions, à l'échelle de l'aile\_EST elle-même ou de la plateforme aéroportuaire dans son ensemble, en vertu de l'art. 11 al. 2 LPE. Selon le texte clair de cette disposition, cela supposerait que ces mesures soient permises par l'état de la technique et les conditions d'exploitation, d'une part, et que cela soit économiquement supportable,

---

<sup>74</sup> Cf. p. ex. arrêt du TAF A-775/2011 du 24 mai 2011, consid. 11.3.8.

d'autre part<sup>75</sup>. En clair, des mesures de limitation des émissions ne sont exigibles que si elles résistent au test de la proportionnalité<sup>76</sup>.

Dûment appréhendées à travers ce filtre, les mesures sollicitées par les opposants (1) ne sont pas exigibles :

- a) Le **plafonnement des mouvements** impacterait par essence l'ensemble de l'exploitation de l'aéroport.

On voit effectivement mal que l'on puisse imaginer une mesure de cet ordre qui ne concerne que l'aile\_EST : imposer un contingentement des seuls vols long-courriers ou liés à des correspondances hors de l'espace Schengen, que l'aile\_EST a vocation à servir, poserait d'évidents problèmes par rapport à la mission même de l'aéroport comme plateforme internationale (cf. la Partie III B1 du PSIA, relative à la fonction de l'aéroport de Genève comme aéroport national - fonction confirmée par la concession octroyée à GA en date du 31 mai 2001, dont le consid. 1 rappelle précisément la fonction de l'aéroport de Genève pour le trafic aérien mondial).

Or, un plafonnement général est une mesure qui ne peut par définition pas être examinée, quant à l'ensemble de ses impacts sur l'exploitation de GA et quant à son caractère économiquement supportable, par le biais de la présente procédure en approbation des plans. Le plafonnement général requis par les opposants ne peut résulter que d'une pesée d'intérêts globale qui doit intervenir dans le cadre de l'élaboration de la planification directrice avant d'être traduit, cas échéant, dans les actes administratifs relatifs aux conditions-cadres d'exploitation de l'aéroport dans son ensemble.

De plus, l'introduction d'un contingentement des mouvements de trafic constituerait une mesure qui bouleverserait l'équilibre économique défini par la concession du 31 mai 2001 et le règlement d'exploitation, adopté à la même date. Or, ces actes juridiques sont en force et fournissent à GA des expectatives légitimes de stabilité. Une modification aussi importante que celle que les opposants souhaite supposerait que les conditions d'une révocation partielle des droits d'exploitation concédés soient remplies : cela supposerait donc, à défaut d'une base légale plus précise et contraignante que l'art. 11 al. 2 LPE, une pesée d'intérêts reconnaissant la prépondérance urgente d'une remise en cause des droits d'exploitation actuels pour des motifs d'intérêt public.

---

<sup>75</sup> SCHRADE/LORETAN, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 1998, Art. 11 N. 21 ss.

<sup>76</sup> SCHRADE/LORETAN, op. cit., Art. 11 N. 35 ; cf. notamment URP/DEP 1987 142, URP/DEP 1997 615 consid. 9 ; ATF 133 II 169.

On peut ici tracer un parallèle avec la jurisprudence relative à l'assainissement des installations de production hydroélectrique, qui a largement illustré l'importance de cette pesée d'intérêts. En particulier, cette jurisprudence a clairement montré que la volonté d'apporter des restrictions complémentaires d'exploitation en cours de validité de l'acte-cadre délivré à l'exploitant – et non à l'occasion du renouvellement de la concession – ne peut être suivie sans que la détermination précise des incidences économiques de telles mesure ne démontre leur caractère supportable (cf. en dernier lieu l'ATF 139 II 28 et l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_67/2011 du 19 avril 2012, in DEP 2013 72). Encore faut-il souligner que dans ce domaine, le législateur a veillé à introduire des bases légales expresses pour autoriser, à des conditions déterminées, la limitation des droits d'exploitation en cours de concession.

Les opposants ne se soucient absolument pas des incidences économiques – sur GA – du plafonnement des vols qu'ils souhaitent et perdent totalement de vue la nécessité de procéder à une pesée d'intérêts. Leur position de principe est dogmatique et n'est pas étayée par une quelconque discussion sous l'angle de la proportionnalité.

C'est dire qu'indépendamment de l'absence de rattachement avec l'objet de la procédure en approbation des plans en cours, la requête des opposants en plafonnement des mouvements aériens ne saurait pas, en tout état, être suivie sans porter une atteinte illégale et disproportionnée aux intérêts de GA.

- b) Quant à l'instauration de taxes aéroportuaires incitatives, elle s'achopperait non seulement aux difficultés qui viennent d'être soulignées, mais encore aux limites légales propres au régime spécifiquement applicable aux redevances aéroportuaires.

En effet, le système de taxes voulu par les opposants 1 (« *comme un moyen incitatif permettant d'atteindre le plafonnement contraignant du nombre de tonnes-KM transportées au départ de Genève* ») serait directement destiné à influencer le nombre global de vols à l'arrivée ou au départ de l'aéroport de Genève, à l'instar le plafonnement général des mouvements déjà discuté.

Mais au surplus, ce système de taxes incitatives ne trouverait pas sa place dans le cadre légal en vigueur.

Pour mémoire, les redevances aéroportuaires sont prévues et cadrées dans les grandes lignes par l'art. 39 LA. Ainsi que l'exprime l'art. 39 al. 6 LA, ces redevances sont par définition fondées sur les coûts effectifs de l'exploitation aéroportuaire. La relation des redevances aux coûts effectifs fait l'objet de prescriptions détaillées dans l'Ordonnance du Conseil fédéral

sur les redevances aéroportuaires<sup>77</sup>. Le fait que – par hypothèse et comme cela est le cas actuellement pour GA – les redevances parviennent à être déterminées par voie de négociations, selon l’art. 20 al. 1 let. a de l’Ordonnance, ne porte pas de dérogation à ces principes légaux, ainsi que le rappelle explicitement l’art. 21 de l’Ordonnance.

Cela étant, les catégories de redevances aéroportuaires sont définies ensuite en tenant compte des critères tels que la masse maximale au décollage de l’aéronef, des émissions de bruit et des émissions de substances nocives (art. 39 al. 3 LA). On observera à ce sujet que, selon l’art. 47 de l’Ordonnance sur les redevances aéroportuaires, les émissions polluantes qui doivent être prises en considération sont celles afférentes au bruit, d’une part, et les émissions d’oxyde d’azote et d’hydrocarbures, d’autre part (art. 47 al. 3 de l’Ordonnance).

Les modèles et techniques de prise en considération de ces facteurs de nuisance font l’objet, sur la base de la délégation inscrite à l’art. 47 al. 2 de l’Ordonnance, de directives de l’OFAC (cf. notamment la directive No 33-05-27, *Aircraft Engine Emissions Charges in Switzerland*, du 25 mai 2009, selon laquelle les émissions considérées sont celles de NO<sub>x</sub>). On constate ainsi, au passage, que les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas directement énoncées par le régime légal en vigueur comme constituant un des paramètres pertinent pour moduler les taxes aéroportuaires. Quant au volume général du trafic par aéroport, il ne constitue pas un facteur pertinent pour la fixation des redevances aéroportuaires, hormis aux fins de répondre au problème de la congestion aéroportuaire aux heures de pointes (art. 39 al. 7 LA et art. 12 de l’Ordonnance sur les redevances aéroportuaires).

En conséquence, le régime de taxes incitatives réclamé par les opposants 1 à des fins essentiellement liées aux préoccupations climatiques ne peut pas être développé dans le cadre juridique en vigueur. Ce qui conduit à souligner, une fois encore, que les demandes des opposants 1 se rapportent typiquement à des enjeux qui dépassent – de très loin – le projet d’aile\_EST, objet de la procédure actuelle.

**Au vu de ce qui précède, force est donc de conclure que le principe de prévention selon l’art. 11 al. 2 LPE ne fonde pas les requêtes en plafonnement du nombre de vols et en instauration de taxes incitatives formulées par les recourants, dans le contexte de la présente procédure en approbation des plans du projet d’aile\_EST.**

Pour clore ce chapitre relatif au principe de prévention, GA soulignera cependant encore qu’il a donné plein effet à ce principe pour ce qui a trait à la conception du bâtiment de l’aile\_EST lui-même : on a vu dans l’exposé des

---

<sup>77</sup> RS 748.131.3 ; cf. en particuliers ses art. 29 ss s’agissant de la base de calcul détaillé des coûts.

faits que les performances énergétiques du bâtiment, encore jamais atteintes pour des installations correspondantes, s'inscrivent parfaitement dans les objectifs du plan de mesure OPair. Et s'agissant du bruit, l'OFEV a expressément reconnu que la conception des installations techniques (CVS) du bâtiment répondait pleinement au principe de précaution (préavis du 13 décembre 2013, p. 4, ch. 3.8.3, 1er §). Enfin, pour ce qui a trait au bruit d'exploitation aéroportuaire au sol, le positionnement du bâtiment entraîne également une réduction des immissions sur les récepteurs situés le long du front sud de la plateforme aéroportuaire (cf. le 2ème § en p. 5 du préavis : « *De par 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.* »).

Le principe de prévention est donc bien respecté par le projet.

**4. Il n'y a pas lieu de suspendre la procédure d'approbation des plans de la future aile EST jusqu'à l'adoption de la fiche PSIA afférente à l'aéroport de Genève**

**a. Résumé du grief et de la demande de l'opposante 2**

En se référant à la décision rendue par l'OFAC en date du 18 septembre 2012 dans le cadre du suivi de la décision de la CRINEN du 23 mars 2006, dans laquelle l'autorité a suspendu la procédure au motif que « *l'absence d'un cadre de référence ne lui permettait pas de statuer en toute connaissance de cause* », l'opposante 2 demande que la procédure d'approbation des plans de l'aile\_EST soit suspendue jusqu'à l'adoption définitive de la nouvelle fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

**b. Les principes régissant l'adoption des fiches PSIA pour un aéroport**

La Confédération, les cantons et les communes coordonnent celles de leurs activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire (art. 1 al. 1 LAT) et établissent les plans d'aménagement nécessaires (art. 2 al. 1 LAT). Pour assurer la coordination globale de ses activités à incidence spatiale, la Confédération élabore des conceptions et plans sectoriels au sens de l'article 13 LAT en tenant compte du développement durable souhaité du pays. A l'occasion de la Loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la

simplification des procédures de décision<sup>78</sup>, le législateur a consolidé le fondement de la planification sectorielle en matière d'infrastructures aéronautiques dans la LA et l'OSIA.

Aux termes de l'art. 3a al. 1 OSIA, le PSIA fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse. Il définit en particulier, pour chaque installation aéronautique servant à l'exploitation civile d'aéronefs, le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales (art. 3a al. 2 OSIA).

Plus concrètement, la fiche PSIA définira de manière contraignante pour GA notamment les conditions générales de son exploitation, le périmètre de l'aérodrome, l'équipement, le cadastre du bruit, l'aire de limitation des obstacles à la navigation aérienne ou la protection de la nature et du paysage. **Cette fiche est actuellement en cours d'élaboration.**

A teneur de l'art. 37 al. 5 LA « *en règle générale, l'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose qu'un plan sectoriel conforme à la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire ait été établi* ». L'art. 27d al. 1 OSIA prévoit également que les plans sont approuvés lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA (lit. a) et satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation, aux exigences techniques, ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage (lit. b).

En confirmation de la jurisprudence du TAF (cf. l'arrêt de principe A-1936/2006 du 10 décembre 2009 concernant Kloten), le TF interprète ces dispositions en considérant que l'approbation de plans portant sur de nouvelles installations (ou des modifications d'installations existantes) ne peut pas survenir tant que la fiche du PSIA relative à l'aéroport considéré n'a pas été adoptée, si le projet considéré aura des impacts considérables sur l'environnement ou l'aménagement du territoire (cf. ATF 137 II 58, consid. 3.3.3 : « [...] *Aenderungen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt können dagegen nicht bewilligt werden, solange das SIL-Objektblatt nicht vorliegt und die Richtplanung nicht angepasst worden ist, auch wenn sie für den Flugbetrieb wünschenswert erscheinen.* »).

Toujours selon ces arrêts, cela concerne les **projets qui augmentent la capacité de l'aéroport** en cause (ibidem, suite du consid. 3.3.3 : « *Dies gilt namentlich für Massnahmen, welche die Kapazität des Flughafens erhöhen.* »).

*A contrario*, les projets d'installations qui n'ont pas d'incidence sur la capacité de l'aéroport ni ne modifient significativement les modalités d'exploitation peuvent être approuvés avant l'adoption de la fiche du PSIA. Au demeurant, même des modifications d'exploitation significatives peuvent être approuvées en l'absence de fiche PSIA, lorsque cela est nécessaire pour des motifs de sécurité, d'assainissement environnemental ou encore à raison de l'évolution des circonstances politiques (cf. ATF 137 II 58, consid. 3.3.3, avec référence à ce dernier égard aux restrictions de survol de l'Allemagne du Sud).

c. *En l'espèce : le projet contesté ne requiert pas l'adoption préalable de la fiche PSIA vu sa neutralité sur les capacités de l'aéroport et le volume de trafic*

En l'espèce, ainsi qu'il a été amplement démontré plus haut, il s'avère que l'aile\_EST ne va pas augmenter la capacité de la plateforme aéroportuaire.

Elle ne constitue donc pas une installation dont la réalisation présuppose l'adoption de la fiche PSIA spécifique à l'aéroport de Genève.

S'il devait demeurer un quelconque doute à ce sujet, l'engagement pris par GA dans son courrier du 20 septembre 2013 le dissipera définitivement.

On peut se référer à cet égard au raisonnement suivi par le Tribunal fédéral dans son arrêt du 18 août 2010 (cause 1C\_372/2009) concernant l'aérodrome de Payerne. Dans cette affaire portant sur l'approbation de nouvelles infrastructures destinées au trafic civil, les possibilités d'exploitation de l'aérodrome pour ce trafic civil résultaient d'une convention liant la Confédération à l'exploitant civil. Elles étaient au surplus cadrées par le règlement d'exploitation, qui restait à être modifié en conséquence. Le Tribunal fédéral a jugé que le seul fait que les installations nouvelles destinées au trafic civil soient approuvées restait sans incidence tant que les dispositions réglementaires n'étaient pas révisées de manière à mettre à profit les capacités d'utilisation accrue (cf. le consid. 3.2 de l'arrêt). En bref, le Tribunal fédéral a donc bien admis que les plans de nouvelles installations susceptibles d'augmenter la capacité de l'aéroport pouvaient être approuvés dès lors que l'utilisation de ces installations était limitée par des instruments juridiques.

Dans son arrêt du 23 août 2011 concernant l'héliport de Lauterbrunnen, le Tribunal administratif fédéral a du reste souligné que c'est bien la limitation d'exploitation par des instruments juridiques qui avait conduit le Tribunal fédéral, dans le cas de Payerne, à admettre l'approbation des installations, même si ces dernières comportaient en soi une réserve de capacité (cf. arrêt A\_6536/2010 du 23 août 2011, consid. 2.6.1).

Pour le cas de l'aile\_EST, l'engagement de limitation d'exploitation à concurrence d'un nombre de positions identique à celui qui prévaut actuellement fournira un cadre juridique contraignant, une fois qu'il aura été incorporé comme charge dans la décision d'approbation des plans. Cette réglementation particulière d'exploitation garantira la neutralité de la nouvelle infrastructure par rapport à la prorogation de l'état actuel.

En vertu des arrêts qui viennent d'être cités, **il convient donc bien d'admettre que les plans de l'aile\_EST peuvent être adoptés sans attendre la fiche spécifique du PSIA, puisque cette nouvelle installation demeurera sans incidence sur la capacité de l'aéroport.**

**La demande de suspension formulée par l'opposante 2 est donc infondée, ainsi que l'OFEV le constate également en soulignant que le report de la réalisation de l'aile\_EST aurait des conséquences matérielles défavorables sur l'environnement :** « *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* » (préavis du 13 décembre 2013, p. 6, dernier § précédant le chap. 3.9).

Et pour terminer, on peut encore relever que l'analogie que l'opposante 2 cherche à poser avec la décision rendue par l'OFAC le 19 septembre 2012, au sujet de la mise en œuvre de la décision de la CRINEN de 2006, est particulièrement mal venue. L'objet concerné par ce volet de la décision de la CRINEN se rapporte au régime des vols de nuits (plafonnement des mouvements et extension du couvre-feu) ainsi qu'à l'utilisation de la route de départ KONIL. Ces questions n'ont rien à voir avec une installation fixe. Or, autant il est démontré que l'aile\_EST n'aura aucune conséquence sur le trafic, autant il est évident que la modification du régime d'exploitation nocturne ou du tracé des routes à suivre par les avions au départ ont immédiatement en eux-mêmes des impacts sur le public et modifient les capacités de l'aéroport.

L'opposante 2 ne saurait donc tirer profit utilement de la décision de suspension dans l'attente de la fiche PSIA rendue par l'OFAC le 19 septembre 2012.

En conclusion, il n'y a pas lieu de suspendre la procédure d'approbation des plans, ni de la refuser au motif que la fiche PSIA spécifique à l'aéroport de Genève n'est pas encore adoptée.

\* \* \*

Pour les motifs exposés ci-dessus et les pièces produites, GENEVE AEROPORT persiste dans les conclusions prises au début de la présente réponse.

Veillez croire, Messieurs, à l'expression de nos sentiments respectueux.



Pierre Louis Manfrini



Nicolas Wisard

Annexes : 13 exemplaires supplémentaires des présentes écritures  
14 exemplaires du chargé de pièces