



3003 Berne
OFEV; KF

POST CH AG

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Section Plan sectoriel et installations
3003 Berne

Numéro du dossier : BAFU-042.111.14-20/2
Cas d'affaire : 2019.09.12-001 EIE 14.1 KF
Votre référence : BAZL-361.21-LSGG/140/3/27 F. Santoni
Ittigen, le 9 juillet 2020

Aéroport de Genève: Projet après PSIA, Sortie rapide par piste 04

Madame, Monsieur,

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

1. Projet et procédure

L'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de la piste 04 « Charlie 2 » ainsi que l'autorisation de pouvoir utiliser simultanément un nombre accru de postes de stationnement pour avions. La nouvelle sortie rapide de piste permettra de raccourcir d'un peu plus d'un kilomètre le parcours des avions lors d'atterrissage en provenance de Vernier (réduction d'environ 500 m sur la piste d'atterrissage et d'environ 500 m sur le taxiway). Ceci concerne environ 40% des atterrissages depuis l'ouest, respectivement environ 18% des atterrissages totaux. La levée des restrictions sur les places de stationnement permet une fluidification de la gestion du trafic, de pouvoir garantir une capacité opérationnelle à la hauteur du trafic escompté dans les années à venir et d'accommoder plus efficacement les pointes de trafic lors d'évènements ponctuels.

La présente demande d'approbation du projet de sortie rapide de piste 04 et des mesures opérationnelles a été soumise conjointement à la demande de modification du règlement d'exploitation. À la demande de l'OFAC, nous prenons position séparément sur ces deux objets.

Le projet est soumis à une EIE au sens du chiffre 14.1 de l'annexe de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011). Conformément à l'art. 12, al. 2, OEIE, nous évaluons le rapport d'impact.

Office fédéral de l'environnement OFEV
Florian Kündig
3003 Berne
Emplacement : Worblentalstrasse 68, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 46 245 17, Fax +41 58 46 479 78
Florian.Kuendig@bafu.admin.ch
<https://www.bafu.admin.ch>



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

2. Bases d'évaluation

Notre prise de position se fonde sur les documents suivants :

- Dossier « Genève Aéroport : Demande d'approbation de plans et modification du RE, Sortie rapide de piste 04 et mesures opérationnelles », septembre 2019
- Préavis du Conseil d'Etat du canton de Genève, 11 décembre 2019
- Préavis du Service du développement territorial du canton de Vaud, 21 janvier 2020
- Prise de position de la Région Auvergne-Rhône-Alpes du 3 février 2020, avec en annexe les préavis des collectivités françaises consultées
- Prise de position du Ministère français de la Transition écologique et solidaire, 9 décembre 2019
- Décision de l'OFAC du 18 septembre 2019 concernant le suivi de la décision de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) du 23 mars 2006

3. Evaluation

Sauf demande autre ci-après, les mesures prévues dans le dossier des plans (y.c. le Rapport d'impact sur l'environnement [RIE] de février 2019) doivent être mises en œuvre (art. 10c, al. 1, loi sur la protection de l'environnement [LPE ; RS 814.01]).

3.1 Evacuation des eaux

Selon l'art. 7 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20), les eaux polluées doivent être traitées, les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration ; si les conditions locales ne permettent pas l'infiltration, ces eaux peuvent être déversées dans des eaux superficielles avec des mesures de rétention.

Du moment que l'évacuation des eaux a été planifiée selon les instructions « Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication » (OFEFP, 2002) et pour autant qu'elle soit conforme au plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'aéroport ainsi qu'au plan régional d'évacuation des eaux (PREE) concerné, nous n'avons pas de remarque à formuler. Le dimensionnement des ouvrages est de la responsabilité de l'ingénieur mandaté.

3.2 Prévention des accidents majeurs / Protection contre les catastrophes

Pas de remarques.

3.3 Sol

Le RIE présente de manière correcte le domaine de la protection des sols. Les descriptions de l'état actuel et des teneurs en polluants sont claires et utilisables. Le concept de gestion des matériaux terreux (chapitre 5.6.3) correspond aux prescriptions et directives légales, à l'exception de la proposition de valoriser la terre végétale peu polluée (tableau 9, 2 325 m³ prévus pour valorisation extérieure). Comme indiqué dans le RIE, une telle valorisation est possible sur site ou sur des sols présentant le même type et degré de pollution. Ceci doit être démontré dans un document qui devra être approuvé par le service cantonal de protection des sols.

En raison de la surface et du volume de sols touchés par les travaux, de la pollution des matériaux terreux, une personne spécialisée en protection des sols (SPSC) doit prévoir et suivre toutes les mesures concrètes sur l'ensemble du chantier.

Remarque : les normes SN VSS Terrassement, sol 640 581a, 640 582, 640 583 ont été remplacées fin 2017 par la norme VSS SN 640 581 Terrassement, sol. Protection des sols et construction (VSS, 2017).

Demandes

- [1] En cas d'exportation des matériaux terreux décapés, des analyses des sols doivent être faites avant le début des travaux, lorsque les sols sont encore en place. Le traitement des échantillons (prélèvement et analyses) doit être effectué conformément aux directives.
Justification : art. 18 de l'ordonnance sur les déchets (OLED ; RS 814.600) ; art. 7 de l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols (OSol ; RS 814.12) ; *Evaluation et utilisation de matériaux terreux (Instructions matériaux terreux), OFEV 2001* ; *Prélèvement et préparation d'échantillons de sols pour l'analyse de substances polluantes, OFEV 2003*.
- [2] Les informations concernant le déplacement de matériaux terreux pollués doivent être soumises avant le début des travaux à l'OFAC, à l'intention du service cantonal compétent pour évaluation.
Justification: art. 12 et 13 OSol ; VSS SN 640 581 Terrassement, sol. Protection des sols et construction (VSS 2017) ; *guide « Construire en préservant les sols » (OFEV 2001)*.
- [3] L'élaboration d'un bref rapport sur la valorisation des matériaux terreux décapés et le suivi des mesures de protection des sols sur le chantier doit être assuré par une personne spécialisée en protection des sols sur les chantiers reconnue (par exemple de la liste des SPSC reconnus qui se trouve sur le site suivant : www.soil.ch/cms/fr/protection-des-sols-sur-les-chantiers/liste-spsc)
Justification : art. 6 et 7 OSol ; VSS SN 640 581 Terrassement, sol. Protection des sols et construction (VSS 2017) ; *Aide à l'exécution « Construire en préservant les sols » (OFEV 2001)*.

3.4 Déchets

Dans le cadre des travaux de construction seront produits des déchets de chantier, principalement des matériaux d'excavation et matériaux terreux. Les deux catégories principales de déchets générés lors des travaux de construction concernent les éléments suivants :

- Matériaux liés à la phase de terrassement : matériaux d'excavation et dépose de dalles
- Déchets liés à la construction de la piste : enrobé, grave, remblais, déchets de chantier (emballages, bois...)

Le RIE ne contient pas des informations de la qualité et la quantité des déchets qui seront produits ainsi que les filières d'élimination prévues. Selon l'art. 16 OLED, AIG doit mentionner ces informations dans sa demande d'approbation auprès de l'autorité compétente (OFAC). Le plan de gestion des déchets doit être établi avant le début des travaux.

Nous approuvons le projet sous réserve de la demande suivante :

Demande

- [4] AIG doit établir et fournir le plan de gestion des déchets avant le début des travaux à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation et au service cantonal compétent pour information.
Justification: art. 16 OLED, *aide à l'exécution de l'OLED « Déchets de chantier - Diagnostic des polluants et informations concernant l'élimination des déchets de chantier » (OFEV, 2018)*.

3.5 Air

Pas de remarques.

3.6 Bruit

Phase de réalisation

Selon la chapitre 5.1.4.2 du RIE, les travaux de construction devront être exécutés de nuit, respectivement entre environ 00h00 et 06h00 à cause de la proximité du chantier avec la piste principale. Les travaux consistent principalement en un décapage de terre végétale, l'excavation, le chargement et le transport des matériaux de remblais hors du site aéroportuaire et finalement le coulage des dalles de béton. Outre le sciage de quelques-unes d'entre elles et le compactage de la couche de fondation, aucun travail très bruyant n'est prévu. Les travaux s'étaleront sur environ 10 mois.

Les émissions sonores induites par les travaux de construction et par les transports de chantier seront limitées conformément à la directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (DBC). Le niveau de mesures B est proposé, les habitations les plus proches étant situés à env. 560 m. Nous sommes d'accord avec cette proposition. Pour les travaux très bruyants tels que le sciage de dalles de béton, des parois antibruit mobiles devront cependant être placées proche de la source bruyante afin d'éviter une propagation en direction des habitations.

Demande

[5] Pour les travaux très bruyants tels que le sciage de dalles de béton, des parois antibruit mobiles doivent être placées proche de la source bruyante afin d'éviter une propagation en direction des habitations les plus proches.

Justification: Directive bruit de chantier, mesure 3.1.5.1.

Phase d'exploitation

AIG est une installation au sens de l'art. 7, al. 7, LPE et de l'art. 2 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). Le projet de la nouvelle sortie rapide en piste 04 « Charlie 2 » concerne un élément de cette installation fixe existante, par conséquent il s'agit d'un cas de modification d'une installation fixe existante selon l'art. 8 OPB. Les émissions de bruit dues à l'utilisation de « Charlie 2 » devront donc être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable. Les immissions dues à l'utilisation de la sortie rapide de piste en tant que « bruit de roulement » ainsi que la levée de diverses limitations d'utilisation d'un nombre de places de stationnements pour avions sont à évaluer selon l'annexe 6 OPB (cf. Manuel du bruit aérien, chap. 1.2 et document « Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports, 4^e édition, 7 décembre 2016 » de la Conférence européenne de l'aviation civile, CEAC). Le bruit aérien est à évaluer selon annexe 5 OPB.

Selon l'évaluation d'AIG, l'impact en termes de bruit sur les immissions globales de l'aéroport suite à l'utilisation de la nouvelle sortie rapide « Charlie 2 » peut être qualifié de non notable. Nous sommes d'accord avec cette évaluation pour les raisons suivantes :

- Du point de vue des émissions au sol (annexe 6 OPB), l'utilisation de « Charlie 2 » réduira les émissions de roulement du taxiing pour environ 40% des atterrissages en provenance de l'ouest, et donc réduira leurs immissions dans la partie est de l'aéroport (cf. pièce 04 « Sortie rapide en piste 04 » et chapitre 5.1.4.1 du RIE).
- Quand bien même la nouvelle sortie rapide « Charlie 2 », en améliorant la fluidité, soutiendra l'exploitation en termes d'augmentation de la capacité maximale (max 47 mvts/heure prévus à long terme), l'impact global du bruit aérien (annexe 5 OPB) sera limité par les immissions admissibles selon l'art. 37a OPB, elles-mêmes restreintes par l'exposition PSIA à moyen terme. Ce niveau étant quasiment déjà atteint actuellement (état actuel RIE : années 2016/2017), il n'y a de facto pas de place pour une augmentation conséquente de la capacité globale par la mise en service de la nouvelle sortie rapide de piste. En outre, en contribuant à une fluidification des opérations au sol, le risque de départs retardés au-delà de 22h00 sera réduit.

- Finalement, en considération des critères jurisprudentiels développés par le Tribunal fédéral dans son arrêt 141 II 483, les coûts et l'ampleur des travaux sont faibles à l'échelle de l'installation globale et la nouvelle piste n'a pas en tant que tel pour effet de prolonger de manière importante la durée de vie de l'installation.

La levée des restrictions en vigueur sur certaines places de stationnement d'avions contribuera quant à elle à fluidifier le trafic au sol et réduira ainsi le risque de départs retardés en phase nocturne. Elle n'aura pas d'effet amplificateur sur l'exposition au bruit aérien, celle-ci étant délimitée par la future exposition admissible approuvée selon l'art. 37a OPB. Nous qualifions cette demande donc comme étant adéquate, nécessaire et acceptable.

Concernant la fixation de nouvelles immissions admissibles selon l'art. 37a OPB, celle-ci fait l'objet de la procédure parallèle de modification du règlement d'exploitation. Les effets de la sortie rapide ont été intégrés dans les déterminations des immissions « 2022 » pour le bruit aérien et le bruit au sol. Les immissions admissibles à fixer dans la décision d'approbation des plans pour la sortie rapide de piste « Charlie 2 » devront ainsi être les mêmes que celles de la procédure parallèle d'approbation du nouveau règlement d'exploitation.

Demande

- [6] Dans la décision d'approbation des plans de l'OFAC relative à la sortie rapide de piste « Charlie 2 », l'OFAC doit faire correspondre les immissions admissibles à fixer selon art. 37a OPB à celles fixées dans la décision d'approbation du nouveau règlement d'exploitation (cf. prise de position de l'OFEV séparée).

Justification: commentaires dans le texte d'évaluation et art. 37a OPB.

Oppositions

Pour certains opposants, la mise en service de la sortie rapide « Charlie 2 » risque d'engendrer un trafic plus important et par conséquent également un bruit plus important.

La mise en service n'aura pas d'effet sur l'exposition au bruit aérien, celle-ci étant limitée par l'exposition au bruit admissible selon l'art. 37a OPB qui sera approuvée et qui correspond déjà à l'exposition actuelle. Une augmentation du trafic n'est donc déjà plus possible actuellement. Pour le bruit au sol, la nouvelle sortie rapide contribuera à assurer l'opération des vols selon l'horaire et ainsi à réduire les départs retardés au-delà de 22h00 en améliorant la fluidité du trafic au sol. La réduction des trajets de taxiing pour 18% des atterrissages réduira les émissions au sol dans le secteur est par rapport à la situation actuelle.

Pour certains opposants, la demande de levée des restrictions ne viserait qu'à satisfaire les besoins gargantuesques d'expansion de l'AIG. La levée des restrictions n'aura pas d'effet amplificateur sur l'exposition au bruit aérien, celui-ci étant limité par la future exposition admissible selon l'art. 37a OPB.

3.7 Climat

Oppositions

Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale ne sont pas pertinentes pour la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse, car elles se situent en dehors des limites du système de comptabilisation conformément aux directives de la Convention-cadre sur les changements climatiques. Il existe cependant divers instruments projetés ou déjà en vigueur visant à contribuer à la réduction de ces émissions. Les exploitants aéronautiques effectuant des vols en Suisse ou des vols de la Suisse vers l'Espace économique européen (EEE) sont couverts par le système suisse d'échange de quotas d'émission (qui est lié à celui de l'UE depuis le 1.1.2020). Dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO₂, le Parlement examine également des propositions de taxe sur les billets d'avion. Au niveau international, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a introduit la mesure

globale basée sur le marché CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Ces mesures permettront de contrecarrer l'augmentation de 3 % des émissions signalées dans le RIE.

4. Conclusion

Nous vous prions de bien vouloir tenir compte de nos remarques et de nos demandes lors de votre prise de décision et de nous faire part de celle-ci par courrier électronique (adresse e-mail : uvp@bafu.admin.ch).

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Office fédéral de l'environnement



Thomas Baumann
Chef de section

Copies :

- Conseil d'Etat, Case postale 3964, 1211 Genève 3
- Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA), Quai du Rhône 12, 1205 Genève
- Direction générale de l'environnement (DGE), Rue Caroline 11, 1014 Lausanne
- Service du développement territorial, Av. de l'Université 5, 1014 Lausanne



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt BAFU
Sektion UVP und Raumordnung

3003 Bern
BAFU, KF

POST CH AG

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Section Plan sectoriel et installations
3003 Berne

Aktenzeichen: BAFU-042.111.14-20/2

Geschäftsfall:

Ihr Zeichen:

Ittigen, 09. Juli 2020

Interne Mitteilung an die Entscheidbehörde

Aéroport de Genève: Projet après PSIA, Sortie rapide par piste 04

Gebühren für Verfügungen und Dienstleistungen

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

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

Formular ohne Unterschrift

Bundesamt für Umwelt BAFU
Florian Kündig
3003 Bern
Standort: Worblentalstrasse 68, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 46 245 17, Fax +41 58 46 479 78
Florian.Kuendig@bafu.admin.ch
<https://www.bafu.admin.ch>

