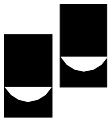
Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Cour I
A-2047/2006
{T 0/2}

Arrêt du 10 novembre 2009

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège),
Beat Forster, Markus Metz, juges,
Gilles Simon, greffier.

Parties

A._____ SA,
représentée par Maître Jacques Allet,
recourante,

contre

Municipalité de Sion,
intimée,

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

Objet

Construction prévue par B._____ SA à l'aéroport de Sion.

Faits :

A.
En date du 17 décembre 2001, la Municipalité de Sion, titulaire de la concession d'exploitation de l'aéroport régional de Sion a présenté au Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (ci-après DETEC) une demande d'approbation des plans pour la construction d'un hangar à avions. Cette construction est destinée à agrandir des installations existantes abritant les activités de la société B._____, société active dans la maintenance d'avions.

Mis à l'enquête en date du 26 février 2002, le projet a suscité une opposition de la part d'A._____ SA, datée du 10 avril 2002. L'opposante – qui exploite des hélicoptères dans des locaux sis à l'est du hangar projeté – soutenait en bref que l'édification du hangar projeté était de nature à créer un problème de sécurité dans la zone sud-est de l'aéroport dans la mesure où le secteur en question connaît une circulation intense d'aéronefs et que l'exploitation de ce hangar créerait de nombreux dangers pour les opérateurs existants.

B.
Par décision datée du 18 octobre 2002, le DETEC a délivré l'approbation des plans, rejetant l'opposition susmentionnée. L'approbation précitée contenait également une condition qui impose que *« dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente décision, l'exploitant de l'aéroport aura édicté une réglementation propre à faire respecter les droits de superficie de chacun des titulaires en regard de la circulation des véhicules sur le tarmac »* (point 3.2. du dispositif).

C.
Par acte daté du 22 novembre 2002, A._____ SA, ci-après la recourante, a interjeté recours contre la décision du DETEC, concluant à son annulation. Elle invoque en premier lieu une violation du droit d'être entendu dans la mesure où l'autorité inférieure n'aurait pas motivé à satisfaction de droit le rejet de son opposition, se contenant de reprendre sans autre l'argumentation de la Municipalité de Sion (ci-après l'intimée). Elle invoque également que compte tenu de la concentration de hangars abritant des sociétés actives dans le domaine de l'aviation (vols d'hélicoptères, entretien d'aéronefs) et au

vu de la configuration des lieux (piste de roulage à proximité des hangars), l'exploitation de la construction projetée serait problématique s'agissant de la sécurité, en particulier dans le cadre de la circulation au sol des divers utilisateurs.

D.
En date du 26 novembre 2002, la Commission de recours du DETEC a accusé réception du recours et annoncé la composition du collège appelé à statuer.

En date du 9 décembre 2002, une avance de frais de 1'000 francs a été requise de la recourante, laquelle s'en est acquittée en date du 18 décembre 2002.

E.
En date du 27 février 2003, l'autorité inférieure a pris position sur le recours, concluant à son rejet. Elle expose que la construction projetée est destinée à une société (B._____) disposant de droits d'usage sur l'aéroport de Sion depuis 1998 et que l'approbation est conforme aux dispositions en la matière. Contestant implicitement la violation du droit d'être entendu, l'autorité inférieure indique toutefois que compte tenu des arguments développés par la recourante et du surcroît de trafic liée à l'approbation de la construction projetée, il se justifie de préciser davantage la condition imposée dans la décision attaquée. Elle propose dès lors d'imposer à l'intimée d'élaborer un plan de circulation *« destiné à fixer les procédures et prescriptions concernant la circulation au sol et le stationnement des aéronefs »* dans le secteur sud-est de l'aéroport de Sion, de communiquer ce plan de circulation aux sociétés opérant dans le secteur et d'en adresser également une copie à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) dans les meilleurs délais.

F.
Par mémoire du 3 mars 2003, l'intimée a pris position sur le recours, concluant à son rejet. Elle fait en substance valoir que les prescriptions de sécurité relatives au trafic sur l'aire de l'aéroport sont de sa compétence et de celle du chef de place, conformément au cahier des charges de ce dernier et au règlement d'exploitation. Elle soutient par ailleurs que les prescriptions en matière de sécurité sont toutes respectées.

G.
En date du 13 novembre 2003, une délégation de la Commission de recours du DETEC a procédé à une vision locale et séance d'instruction. Il sera revenu sur les constatations effectuées à cette occasion dans les considérants qui suivent, tout en précisant qu'à l'issue de cette séance et avec l'accord de toutes les parties, la cause a été suspendue dans un premier temps jusqu'en février 2004 aux fins de permettre à l'intimée d'examiner l'hypothèse d'un éventuel agrandissement de la voie de roulage. Au cours de cet acte d'instruction, la création de nouvelles places de parc pour hélicoptères a également été évoquée.

H.
Consécutivement à la vision locale, l'OFAC a fait parvenir diverses pièces à la Commission de recours du DETEC. Il y sera revenu pour autant que nécessaire dans les considérants qui suivent.

I.
En date du 9 décembre 2003, la recourante a fait parvenir à la Commission de recours du DETEC la copie d'un courrier de Skyguide s'agissant des « procédures hélicoptères C._____ S.A. », du 27 novembre 2003.

J.
En date du 12 décembre 2003, l'autorité inférieure a pris position sur le procès-verbal notifié aux parties le 25 novembre précédent.

K.
En date du 6 février 2004, l'autorité inférieure prenait acte du contenu des documents fournis par la recourante et revenait sur la nécessité pour l'exploitante d'édicter des « prescriptions complémentaires d'utilisation » et de les transmettre ensuite à l'OFAC.

L.
En date du 12 février 2004, la Commission de recours du DETEC a donné l'occasion aux parties de se déterminer sur le courrier de l'autorité inférieure susmentionné.

M.
En date du 29 mars 2004, la recourante a fait parvenir à la Commission de recours du DETEC un procès-verbal de la

Commission aéroport de l'intimée. Il y sera revenu dans les considérants en droit qui suivent.

N.
En date du 23 avril 2004, l'autorité inférieure exposait que l'approbation des plans du hangar litigieux pouvait être confirmée, sous réserve, encore une fois, que la décision sur recours comprenne également une charge pour l'exploitante d'élaborer une « prescription complémentaire d'utilisation consacrée aux procédures de départ et d'arrivée des hélicoptères stationnés dans les hangars ».

O.
Par écriture du 10 mai 2004, l'intimée a pris position sur le procès-verbal de la séance de vision locale et instruction et sur diverses écritures qui ont suivi cet acte d'instruction. Elle a en outre joint un extrait du procès-verbal de la séance du Conseil Municipal de la Ville de Sion, du 22 janvier 2004, ainsi que des plans.

P.
En date du 12 mai 2004, la Commission de recours du DETEC a sollicité l'avis de la recourante sur l'éventualité d'une suspension évoquée dans le procès-verbal joint au courrier susmentionné dans la mesure où l'exécutif estimait que des travaux d'agrandissement du tarmac de la zone sud-est de l'aéroport seraient opportuns, tout en réservant l'approbation du budget par le législatif vers la fin de l'année 2004, début 2005. La recourante a donné suite à la demande de prise de position en soutenant la suspension de la cause.

Q.
En date du 26 mai 2004, la Commission de recours du DETEC a suspendu la cause jusqu'au 15 janvier 2005.

R.
Dès le 1er janvier 2007, le dossier a été transmis au Tribunal administratif fédéral nouvellement créé, en tant qu'objet de sa compétence. La nouvelle composition du collège appelé à statuer a été annoncée aux parties en date du 17 janvier 2007.

S.
En date du 26 février 2007, le Tribunal de céans n'ayant reçu aucune nouvelle de la part de l'intimée, il s'est enquis de la situation.

T.
Par courrier du 20 avril 2007, l'intimée a informé le Tribunal de céans que des démarches en vue des travaux mentionnés lors de la vision locale avaient été entreprises, mais qu'elles étaient momentanément suspendues en raison d'un processus de mise en conformité du secteur concerné aux règles de l'aéronautique. L'intimée a redemandé une suspension de la cause.

U.
En date du 27 avril 2007, l'autorité inférieure a pris position sur l'évolution de la cause en exposant notamment que les travaux d'agrandissement du tarmac avaient été approuvés en 1999 dans le cadre d'une concession de construction. Cette concession est toutefois demeurée inutilisée par l'intimée et aucune prolongation n'ayant été demandée, elle était devenue caduque en janvier 2003. L'autorité inférieure constatait également que l'intimée ne lui avait présenté aucune demande d'approbation de plans pour des aménagements dans le secteur concerné. Elle indiquait enfin que d'entente avec l'OFAC, des études étaient en cours s'agissant de la mise en place d'une FATO (final approach and take-off area ; aire d'approche finale et de décollage), laquelle supposait toutefois que le règlement d'exploitation soit modifié. Du point de vue de l'autorité inférieure, cette FATO serait susceptible d'épargner à la recourante la création de zones asphaltées et constituerait également une amélioration qui rendrait inutiles les aménagements tels qu'ils avaient été prévus en 2003. L'autorité inférieure s'en remettait enfin à dire de justice s'agissant de la suspension de la cause.

La recourante pour sa part, s'est ralliée à la suspension en date du 30 avril 2007.

V.
Par courrier reçu par le Tribunal de céans en date du 20 avril 2009, l'OFAC a transmis sa décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation, décision qui concrétise la FATO susmentionnée.

W.
Par courrier du 5 mai 2009 et à la demande du Tribunal de céans, la recourante a indiqué que le recours n'avait pas perdu son objet dans la mesure où la FATO réglait la situation s'agissant des aéronefs en phase finale d'atterrissage et initiale de décollage, mais pas les

questions de circulation au sol des divers usagers de l'aéroport dans la zone considérée. Elle mentionne en particulier que la décision de l'OFAC concernant la FATO mentionne elle-même que ces règles ont une incidence sur le parcage des aéronefs sur le tarmac ; selon la recourante, les surfaces de limitation des obstacles induites par la FATO auraient pour conséquence qu'il n'y aurait pas assez de place pour déplacer la zone de parcage de 15 mètres vers le nord. La FATO ne remédierait au surplus pas au fait que les distances entre les aéronefs au sol sont insuffisantes.

En date du 8 mai 2009, l'autorité inférieure déclarait s'en remettre à dire de justice sur la question de savoir si la FATO rendait le recours sans objet.

Quant à l'intimée, elle a également déclaré, en date du 7 mai 2009, s'en remettre à dire de justice sur la question du bien-fondé des textes liés à l'approbation de la modification du règlement d'exploitation.

En date du 14 mai 2009, le Tribunal de céans a requis la recourante de se prononcer de manière plus précise, en indiquant notamment que le recours avait toujours pour objet l'approbation d'un hangar et non le bien-fondé de la décision du 8 avril 2009 concernant la FATO.

X.
En date du 15 juin 2009, la recourante a maintenu son recours. Il sera revenu sur son argumentation dans les considérants qui suivent. Toutefois, elle présentait à nouveau une demande de suspension de la procédure.

En date du 3 août 2009, l'intimée a pris position sur le contenu de l'écriture de la recourante du 15 juin 2009.

L'autorité inférieure a fait de même en date du 3 septembre 2009, concluant au rejet du recours en tant qu'il demande toujours l'annulation de l'approbation des plans du 18 octobre 2002. Elle s'en remettait à dire de justice sur la demande de suspension de la recourante.

Y.
En date du 8 septembre 2009, le Tribunal de céans a clôturé l'instruction et signalé que la cause était gardée à juger.

Z.
Les autres faits seront repris, en tant que besoin, dans les considérants en droit ci-après.

Droit :

1.
1.1 La loi sur le Tribunal administratif fédéral du 17 juin 2005 (LTAF, RS 173.32) est entrée en vigueur le 1er janvier 2007. Aux termes de l'art. 53 al. 2 LTAF, les recours qui sont pendants devant les commissions fédérales de recours ou d'arbitrage ou devant les services de recours des départements à l'entrée en vigueur de la loi sont traités par le Tribunal administratif fédéral dans la mesure où celui-ci est compétent. Ils sont jugés sur la base du nouveau droit de procédure.

Selon l'art. 33 let. d LTAF, le recours est recevable contre les décisions de la Chancellerie fédérale, des départements et des unités de l'administration fédérale qui leur sont subordonnées ou administrativement rattachées. La décision entreprise du 18 octobre 2002 a été rendue par le DETEC. Le Tribunal administratif fédéral est donc compétent.

1.2 La décision du 18 octobre 2002 du DETEC consiste à approuver les plans concernant la construction d'un hangar à avions. Fondée sur les art. 37 ss de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA, RS 748.0) ainsi que 27a ss de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA, RS 748.131.1), cette décision remplit les conditions de l'art. 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021) et, à ce titre, le recours, déposé en temps utile et dans les formes et délais prescrits par les articles 50 et 52 PA est recevable (art. 31 LTAF).

1.3 Aux termes de l'article 48 PA, a qualité pour recourir quiconque a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure, est spécialement atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification. En l'espèce, la recourante a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure en formulant une opposition qui a été rejetée; en tant qu'entreprise exploitant des hélicoptères à Sion, elle est titulaire de droits de superficie dans l'aire de cet aéroport et elle est sans autre touchée par par la décision entreprise. Elle a donc la qualité pour recourir.

2.
Le litige porte donc sur l'approbation des plans concernant la construction du hangar à avions pour la société B._____. Plus précisément, la recourante ne conteste pas le hangar en lui-même, mais plutôt le fait que l'exploitation de celui-ci dans une zone déjà surchargée de trafic (avions et hélicoptères) générera des dangers supplémentaires. Elle dénonce par là un manque de coordination dans les domaines des voies de roulage, de la zone de parking ainsi que de la zone de dégagement aérien.

A l'appui de son recours, la recourante présente deux arguments. Premièrement, elle affirme que l'autorité inférieure a ignoré les griefs soulevés dans son opposition et qu'elle a ainsi violé son droit d'être entendue. Deuxièmement, la recourante reprend la substance de son opposition et estime que l'autorité aurait dû imposer un certain nombre de charges à l'intimée, ceci afin d'éviter les dangers générés par la construction du hangar projeté.

3.
3.1 Peuvent être invoqués devant le Tribunal administratif fédéral : la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents et l'inopportunité (art. 49 PA).

3.2 Le Tribunal administratif fédéral applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (cf. art. 62 al. 4 PA) ni par l'argumentation juridique développée dans la décision entreprise (cf. PIERRE MOOR, Droit administratif, vol. II, 2e éd., Berne 2002, ch. 2.2.6.5, p. 265). La procédure est régie par la maxime inquisitoire, ce qui signifie que le Tribunal administratif fédéral définit les faits et apprécie les preuves d'office et librement (cf. art. 12 PA). Les parties doivent toutefois collaborer à l'établissement des faits (art. 13 PA) et motiver leur recours (art. 52 PA). En conséquence, l'autorité saisie se limite en principe aux griefs soulevés et n'examine les questions de droit non invoquées que dans la mesure où les arguments des parties ou le dossier l'y incitent (Arrêt du Tribunal administratif fédéral A-2347/2006 du 24 septembre 2007 consid. 2 ; ATF 122 V 157 consid. 1a, 121 V 204 consid. 6c). Les faits nouveaux, survenus postérieurement à la décision entreprise, sont en principe également pris en considération (cf. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Bâle 2008, p. 92 n. 2.204 ss.;

Décision du 7 août 1997 de la Commission fédérale de recours en matière de contributions, in JAAC 62.47/1998 consid. 2a. cc et les références citées). Cela tient notamment au fait que le rôle de l'autorité de recours consiste, non seulement à contrôler la solution retenue, mais aussi à imposer celle qui est propre à mettre fin à la contestation. Or, tel n'est pas le cas si l'ignorance de tels faits conduit à l'ouverture d'autres procédures, laissant ainsi subsister inutilement le litige (cf. ANDRÉ GRISEL, Traité de droit administratif, Neuchâtel 1984, vol. II p. 932).

4.
Le droit d'être entendu est de nature formelle, ce qui signifie que sa violation suffit en principe à entraîner l'annulation de la décision attaquée indépendamment des chances de succès du recours sur le fond (cf. ATF 127 V 431 consid. 3d/aa p. 437). Le motif relatif à ce moyen de droit doit donc être examiné en priorité (cf. ATF 124 I 49 consid. 1).

En l'occurrence, il y a lieu de rappeler qu'une autorité ne saurait être tenue de traiter tous les arguments soulevés par une partie : seuls les arguments pertinents auront à être retenus (cf. PIERRE MOOR, op. cit., ch. 2.2.7.3, p. 281). Il s'agit donc pour le Tribunal de céans d'examiner si l'autorité inférieure a, comme l'affirme la recourante, ignoré certains de ses griefs dans la décision attaquée et que, de surcroît, ces griefs étaient pertinents.

Or, dans le cas présent, les arguments de la recourante ont été repris en page 12 de la décision pour être ensuite été écartés en page 14, l'autorité inférieure estimant avec l'exploitant de l'aéroport que *"sous l'aspect opérationnel, l'édification et l'exploitation du nouveau hangar ne pose pas de problème"*.

L'autorité inférieure n'a donc pas ignoré les arguments de la recourante; il n'y a pas lieu de retenir une quelconque violation du droit d'être entendu. Autre est la question de savoir si c'est à juste titre que l'autorité inférieure a rejeté l'opposition de la recourante. Cette question sera examinée ci-après.

5.
A teneur de l'article 37 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou

modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'alinéa 2 de cette disposition précise que le DETEC est l'autorité d'approbation s'agissant – comme c'est le cas en l'espèce – d'un aéroport.

Les articles 27*a* et suivants de l'OSIA traitent également des approbations de plans. L'article 27*c* OSIA prescrit ainsi que lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. Les plans sont approuvés lorsque le projet 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 (art. 27*d* al. 1 let. b OSIA). Quant à l'article 27*e* OSIA, il précise enfin que la décision d'approbation des plans comporte en outre les "exigences spécifiques à l'aviation" (let. b), les "autres obligations découlant du droit fédéral" (let. c) et les obligations opérationnelles (let. e).

5.1 La recourante estime que l'exploitation du hangar générera des dangers pour les usagers de la zone sud-est de l'aéroport, qu'il s'agisse des utilisateurs des hangars ou à venir ou de tiers qui se déplaceraient dans cette zone; du point de vue de la recourante, dont l'autorité inférieure aurait dû tenir compte en imposant des charges à l'exploitant.

5.2 Il sied de rappeler que la décision attaquée porte sur l'approbation des plans du hangar et non sur les règles de circulation et d'utilisation du tarmac. Par ailleurs, la décision attaquée comporte, dans son dispositif (ch. 3.2) une condition exigeant que "dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente décision, l'exploitant de l'aéroport aura édicté une réglementation propre à faire respecter les droits de superficie de chacun des titulaires en regard de la circulation des véhicules sur le tarmac". Quoi qu'il en soit de la portée matérielle de cette condition, c'est-à-dire de savoir ce qu'elle implique exactement (nécessité d'adapter les simples règles de circulation au sol, le règlement d'exploitation, voire de procéder à des aménagements ultérieurs de l'installation), il s'est avéré durant l'instruction du recours que la sécurité des déplacements aux abords du hangar projeté n'est pas idéale. Cette réglementation spécifique a

du reste été dépassée au vu des faits survenus postérieurement (cf. consid. 5.4 et 6 qui suivent)

L'autorité inférieure a par ailleurs considéré, dans sa réponse au recours, qu'il se justifiait de préciser le point 3.2 du dispositif de la décision attaquée dans le sens souhaité par la recourante (cf. consid. en faits B et E ci-dessus).

5.3 La vision locale du 13 novembre 2003 a d'ailleurs permis de démontrer qu'il existe bel et bien des difficultés liées à la proximité des voies de "roulage" avec les hangars déjà existants et, partant, avec le hangar projeté qui leur sera mitoyen. Ce problème n'est en revanche pas lié à la seule présence du hangar querellé. Il avait ainsi même été constaté que les dangers invoqués concernaient toute la zone sud-est et étaient, pour certains, liés au fait que les règles en vigueur à ce moment-là n'étaient pas nécessairement respectées, certains pilotes parquant leurs aéronefs sur le tarmac au lieu de le libérer le plus rapidement possible (cf. procès-verbal de la vision locale, du 13 novembre 2003). S'agissant plus spécifiquement de l'exploitation des hélicoptères, la problématique des mouvements au sol réside dans le fait que ces aéronefs, pour se déplacer "au sol" doivent en réalité voler – et donc faire tourner leurs hélices en vol dit stationnaire – à une courte distance du sol, avec les dangers inhérents à un hélicoptère dont les hélices sont en mouvement.

Suite à la vision locale, l'autorité inférieure a proposé d'élaborer un plan de circulation des aéronefs au sol et il avait même été question de déplacer les places de parc des hélicoptères ou d'agrandir la voie de roulage en asphaltant une bande de terrain au nord de cette voie, permettant ainsi d'éloigner la circulation des véhicules des hangars existants comme de la construction litigieuse (voir à cet égard le procès-verbal de la séance du 14 janvier 2004 de la Commission de l'aéroport, point 10 et procès-verbal de la séance du Conseil municipal du 22 janvier 2004 ; consid. en faits O supra). Finalement, ces démarches au niveau des autorités communales n'ont pas abouti (cf. consid. en faits P, T, et U supra).

L'autorité inférieure a confirmé et développé son point de vue dans un courrier du 6 février 2004, par lequel elle préconise que l'intimée édicte une *"prescription complémentaire d'utilisation consacrée aux procédures de départ et d'arrivée des hélicoptères stationnés dans les hangars"* (cf. consid. en faits K supra), ainsi que dans son courrier du

23 avril 2004, par lequel elle demande à ce que l'injonction suivante figure dans la décision à venir de l'autorité de recours : *"l'exploitant de l'aéroport, après avoir entendu toutes les compagnies dont les hélicoptères opèrent dans la zone concernées et après avoir entendu le responsable de Skyguide, adopte une prescription complémentaire d'utilisation consacrée aux procédures de départ et d'arrivée des hélicoptères stationnés dans les hangars."* (cf. consid. en faits N supra).

5.4 Par la suite, et au vu des multiples demandes de suspension intervenues dans ce dossier, l'OFAC a eu le temps, en date du 8 avril 2009, d'approuver la création d'une FATO à l'aéroport de Sion. Du point de vue de l'OFAC – qui n'est au surplus pas contesté par la recourante – une telle réglementation, qui relève du règlement d'exploitation au sens des articles 36*c* et 36*d* LA, ne règle pas directement les mouvements au sol, mais bien les opérations de départ et d'approche de et vers cette plateforme sise dans la zone concernée par le projet litigieux (cf. détermination du 3 septembre 2009). Il n'en demeure pas moins que cette décision, elle aussi, et toujours en raison des problèmes de sécurité mentionnés ci-dessus, prévoit également des charges, lesquelles prescrivent entre autres qu'un "concept opérationnel général sera présenté à l'OFAC avant l'entrée en force de la présente décision, avec notamment la prise de position de skyguide et la nécessité éventuelle d'effectuer un *safety assessment*" et que "en ce qui concerne le parcage des aéronefs sur le tarmac, l'exploitant établira les critères à respecter et les communiquera aux utilisateurs concernés" (cf. décision de l'OFAC, du 8 avril 2009, D.p. 46).

Cette décision de l'OFAC est un fait postérieur à la décision attaquée dont l'autorité peut cependant tenir compte (cf. consid. 3.2 ci-dessus). Elle est entrée en force au moment de la présente décision.

Les charges susmentionnées tendent à assurer une plus grande sécurité pour les utilisateurs de l'aéroport et les tiers et – même si cela n'est pas mentionné dans cette décision dès lors qu'elle n'avait pas pour objet de réglementer spécifiquement les incidences dues à la présence du hangar litigieux – elle s'applique par définition à l'ensemble de la zone sud-est de l'installation aéroportuaire et contribuera donc aussi à réglementer les incidences dues à l'utilisation du hangar.

5.5 Dès lors que la décision faisant l'objet du recours (comme rappelé ci-dessus, consid. 5.2) porte sur une approbation de plans, le Tribunal de céans n'examinera pas en quoi les charges de la décision du 8 avril 2009 sont suffisantes ou nécessaires dans le cadre spécifique du présent recours, sauf à constater que la FATO réglemente aussi la question de la sécurité s'agissant du concept opérationnel général et le parcage des aéronefs. Cette décision va donc dans le même sens que le complément demandé par le DETEC. En ce sens, donc, les exigences de l'OSIA, et plus particulièrement celles des articles 27*d* et 27*e* rappelées ci-dessus (consid. 5) ont été dûment prises en compte.

5.6 Il résulte de tout ce qui précède que la nécessité d'adopter une réglementation spécifique à la zone concernée par le projet querellé doit être confirmée. Le DETEC y avait pourvu en posant une condition dans le dispositif de la décision attaquée. L'instruction a toutefois démontré que d'autres mesures devraient éventuellement être prises: les différentes pièces au dossier le démontrent bien dès lors que plusieurs hypothèses pour sécuriser la zone avaient été évoquées et même examinées aussi bien par l'autorité de première instance que par l'intimée. Ces projets sont toutefois demeurés sans suite et dans l'intervalle, la décision du 8 mai 2009 concernant l'introduction d'une FATO a une influence sur l'utilisation des surfaces au sol, ne serait-ce qu'en raison des charges évoquées ci-dessus.

Dans le cadre de sa détermination finale du 15 juin 2009, la recourante – qui a joint des extraits du volume II de l'annexe 14 à la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago; RS 0.748.0) – a demandé que la cause soit à nouveau suspendue, jusqu'à ce que l'intimée ait rempli les charges imposées par la FATO, sous prétexte qu'il ne servirait à rien de continuer une procédure d'approbation de plans de bâtiment si l'on est pas sûr de les utiliser compte tenu des décisions qui pourraient être prises par l'intimée.

5.7 Ce raisonnement ne saurait être suivi. En effet, les exigences imposées par l'OSIA ne le justifient pas dès lors qu'il appartient d'une part à l'intimée de prendre en compte les projets qu'elle entend développer pour donner suite aux charges imposées par la décision de l'OFAC et d'autre part, parce qu'il appartient à ce dernier, en tant qu'autorité chargée de la surveillance de l'aviation et des aéroports en particulier (art. 3 al. 2 LA et 3*b* OSIA), d'examiner si l'intimée donne

convenablement suite aux charges imposées. Pour ce faire, il est nécessaire, aussi bien à l'intimée qu'à l'OFAC de connaître – pour pouvoir dûment les prendre en compte et donc respecter les exigences des articles 27*d* et 27*e* OSIA – de savoir quelles sont les installations dont il faudra tenir compte dans le cadre de l'élaboration du concept opérationnel général et des critères de parcage des aéronefs sur le tarmac.

Dès lors que l'incompatibilité du projet de hangar avec les exigences spécifiques à l'aviation – justement en raison du fait que circulation au sol des aéronefs dans la zone concernée devra encore faire l'objet de vérifications et de contrôle de la part de l'OFAC – n'est pas démontrée, il y a lieu de trancher maintenant le litige en rejetant le recours en tant qu'il s'oppose à la construction du hangar.

6.
Ceci posé, et comme considéré ci-dessus (consid. 5.2), la condition qui avait été imposée dans la décision attaquée était sans doute un peu trop restreinte eu égard aux problèmes de sécurité évoqués et constatés. Comme déjà considéré également, le DETEC avait proposé, déjà au stade de la réponse, de l'élargir en imposant à l'intimée d'élaborer un plan de circulation destiné à fixer les procédures et prescriptions concernant la circulation au sol et le stationnement des aéronefs dans la zone concernée, puis de le soumettre aux autres utilisateurs et enfin à l'OFAC, avant même le début des travaux de construction du hangar.

Le Tribunal de céans, ne peut que se rallier à cette exigence – qui n'a au demeurant pas été contestée par la recourante – tout en examinant de quelle manière doit être rédigée la condition en question de manière tenir compte le mieux possible des différents changements intervenus depuis la décision attaquée.

La décision du 8 avril 2009 impose à l'intimée d'élaborer un concept opérationnel général, d'une part et d'autre part il est imposé à l'intimée d'élaborer les critères à respecter s'agissant du parcage des aéronefs sur le tarmac. Cette dernière exigence ne comporte pas le plan de circulation dont il avait été question dans la première détermination de l'OFAC. Dès lors, et pour prendre correctement en considération les divers problèmes constatés et les exigences de l'OSIA, il y a lieu de compléter les exigences de l'OFAC en modifiant la condition imposée par la décision d'approbation des plans litigieuse en liant en une seule

formulation les diverses problématiques. Cela est d'autant plus nécessaire et actuel que l'intimée a déposé un avant-projet portant sur des postes de stationnement dans la zone concernée (détermination finale de l'OFAC, du 3 septembre 2009).

La recourante a fait référence aux normes et recommandations de l'OACI; la condition ne les mentionnera pas spécifiquement puisque ces règles sont quoi qu'il en soit applicables (cf. arrêt du TAF du 2 octobre 2009 dans la cause A-1765/2009, consid. 4 et ss). Une mention encore plus précise des normes et recommandations de l'OACI citées par la recourante s'impose d'autant moins dans le cadre du présent arrêt qu'il n'appartient pas au Tribunal de céans – autorité de recours – d'en examiner la pertinence dans le cas d'espèce puisque l'OFAC lui-même n'a pas encore eu l'occasion de le faire dans le cadre des exigences fixées dans la décision du 8 avril 2009.

Dès lors, la condition figurant au chiffre 3.2 de la décision attaquée sera modifiée comme suit : avant le début des travaux de construction du hangar, l'intimée établira et soumettra à l'OFAC – en conformité avec le contenu des documents rendus nécessaires par la décision du 8 avril 2009 – un plan de parcage et de circulation au sol des aéronefs dans la zone sud-est de l'aéroport. L'OFAC aura ainsi l'occasion de vérifier la conformité dès règles d'utilisation de la zone concernée aussi bien aux normes et recommandations de l'OACI qu'aux impératifs de sécurité; cet examen englobera ainsi l'ensemble des activités dans la zone considérée.

7.
La recourante n'obtient donc pas ce à quoi elle avait conclu, à savoir l'annulation de la décision attaquée. Néanmoins, en tant que cette décision est modifiée dans le sens de son argumentation, il y a lieu de considérer que cette dernière obtient partiellement gain de cause et que, par conséquent, l'intimée succombe partiellement.

8.
En règle générale, les frais de procédure sont mis à la charge de la partie qui succombe ; si celle-ci n’est déboutée que partiellement, ces frais sont réduits (art. 63 al. 1 PA). Aucun frais de procédure n’étant mis à la charge des autorités inférieures (art. 63 al. 2 PA), il est donc équitable de répartir les frais de justice entre la recourante et l'intimée par moitié chacune (cf. art. 6 let. b du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal

administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2]); au vu du fait que la procédure a nécessité de multiples écritures de la part du Tribunal de céans ainsi que la tenue d'une séance d'inspection locale, ces frais sont fixés à 2'000 francs (cf. art. 1 FITAF).

Enfin, la partie qui obtient gain de cause a droit aux dépens pour les frais nécessaires causés par le litige ; lorsqu'une partie n'obtient que partiellement gain de cause, les dépens auxquels elle peut prétendre sont réduits en proportion (art. 7 al. 1 et 2 FITAF). Les parties qui ont droit aux dépens doivent faire parvenir avant le prononcé un décompte de leurs prestations au tribunal. A défaut de décompte, le tribunal fixe l'indemnité sur la base du dossier. Dans le cas présent, seule la recourante était représentée par un mandataire. Celui-ci n'ayant pas fait parvenir de décompte au Tribunal de céans, l'indemnité sera fixée sur la base du dossier à 3'000 francs. La recourante n'obtenant que partiellement gain de cause, cette indemnité, à l'instar des frais de procédure, sera réduite de moitié. Une indemnité de dépens de 1'500 francs est donc allouée à la recourante, à la charge de l'intimée (art. 64 al. 2 et 3 PA).

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.
Le recours est partiellement admis.

2.
La condition figurant au chiffre 3.2 du dispositif de la décision du DETEC, du 18 octobre 2002 est modifiée comme suit:

- Avant le début des travaux de construction du hangar, l'intimée établira et soumettra à l'OFAC – en conformité avec le contenu des documents rendus nécessaires par la décision du 8 avril 2009 – un plan de parcage et de circulation au sol des aéronefs dans la zone sud-est de l'aéroport.

3.
Les frais de procédure, d'un montant de Fr. 2'000.-, sont mis à la charge de la recourante et de l'intimée à hauteur de Fr. 1'000.- chacune. En ce qui concerne la recourante, ce montant sera compensé avec l'avance de frais de Fr. 1'000.- déjà versée. En ce qui concerne l'intimée, ce montant doit être versé sur le compte du

Tribunal dans les trente jours qui suivent l'entrée en force du présent arrêt. Le bulletin de versement sera envoyé par courrier séparé.

4.
Une indemnité de dépens de Fr. 1'500.- est allouée à la recourante, à la charge de l'intimée.

5.
Le présent arrêt est adressé :

- à la recourante (Acte judiciaire)
- à l'intimée (Acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (n° de réf. 413.00 / noy ; Acte judiciaire)

La présidente du collège : Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot Gilles Simon

Indication des voies de droit :

Pour autant que les conditions au sens des art. 82 ss, 90 ss et 100 de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF, RS 173.110) soient remplies, la présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification. Le mémoire doit indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains de la partie recourante (voir art. 42 LTF).

Expédition :