



3003 Berne, le 29 juin 2015

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Adaptation du *taxiway* Charlie vers le parking P48

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 20 août 2014, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève (le requérant), a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une demande d'approbation des plans pour l'adaptation du *taxiway* Charlie vers le parking P48.

1.2 *Description du projet*

La construction projetée est une surface d'environ 600 m² à enrober à l'intérieur de l'angle formé entre le *taxiway* Charlie et le *taxiway* menant aux positions du parking P48.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant aux avions de code D et E de sortir à gauche du *taxiway* Charlie pour aller vers le parking P48, les positions 70 et les futures positions 50. En effet, seule une sortie à droite, en direction du tarmac principal, est actuellement possible pour ces types d'avions.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 20 août 2014 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 20 août 2014 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des chapitres suivants :
 - Chapitre 1 : Présentation du projet, du 25 avril 2014 ;
 - Chapitre 2 : Dossier technique DALE, du 16 juillet 2014 ;
 - Chapitre 3 : Demande d'autorisation de construire et extraits cadastraux, composé des documents suivants :
 - Formulaire du Canton de Genève « Demande d'autorisation de construire », du 19 août 2014 ;
 - Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier pour les immeubles n° 2291 et 2283, du 18 juillet 2014 ;
 - Plan d'ensemble, Commune du Grand-Saconnex, échelle 1:2500, du 16 juillet 2014 ;
 - Extrait du plan du registre foncier, Commune du Grand-Saconnex, plan

- cad n° 20, 21, 31, 36, 37 et 38, échelle 1:500, du 16 juillet 2014 ;
- Chapitre 4 : Environnement des entreprises, composé du document suivant :
 - Formulaire du Canton de Genève « Formulaire d'auto-évaluation », du 17 juillet 2014 ;
 - Chapitre 5 : Accord des tiers intéressés, composé du document suivant :
 - Lettre de Palexpo SA adressée à l'AIG, du 10 avril 2014 ;
 - Chapitre 6 : Dossier pour examen spécifique à l'aviation, composé des documents suivants :
 - Dossier pour examen spécifique à l'aviation, du 9 juillet 2014 ;
 - Plan des zones de sécurité sortie Charlie virage à gauche code E, plan n° 130106-2, sans échelle, du 23 mars 2014 ;
 - Courriels échangés entre l'AIG et Skyguide, du 30 août 2013 au 27 mars 2014 ;
 - Plan « TWY Charlie Virage à gauche Code E Accès position 67 B738W », plan n° 130106-04, échelle 1:500, du 24 juillet 2014 ;
 - Plan « Modifications des installations électromécaniques », plan n° AER 2197-01-01, échelle 1:500, version 4.0, du 4 juillet 2014 ;
 - Chapitre 7 : Safety assessment light, du 13 mars 2014 ;
 - Chapitre 8 : Matrice d'impact sur l'environnement, composé des documents suivants :
 - Environnement- MIE, du 6 août 2014 ;
 - Courrier du bureau GADZ SA adressé à l'AIG, du 21 janvier 2014, accompagné des annexes suivantes :
 - Plan « Situation des sondages », plan n° 6824-100, échelle 1:1000, du 13 janvier 2014 ;
 - Plan « Puits n° 6, Balisage lumineux », plan n° 5415.206, échelle 1:50, du 15 juin 2006.

Tel que cela ressort du chapitre 6 « Dossier pour examen spécifique à l'aviation », Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'impact d'un point de vue communication, navigation et surveillance.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effets significatifs sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels correspondants sur les bien-fonds nécessaires au projet.

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête

Le dossier est traité par l'OFAC pour le compte du DETEC.

En date du 26 août 2014, le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève, soit pour lui, la Direction des autorisations de construire, a été appelé à se prononcer. Cette dernière a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

En date du 11 juin 2015, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a confirmé à l'OFAC, par courrier électronique, qu'il renonçait à être consulté dans le cadre de cette procédure d'approbation des plans.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique, partant aucun avis n'a été publié dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO), ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 31 octobre 2014 comprenant les préavis des services cantonaux et de la commune concernés suivants :
 - Direction de la planification directrice cantonale et régionale, préavis du 12 septembre 2014 ;
 - Direction générale de la nature et du paysage, préavis du 22 septembre 2014 ;
 - Commune de Grand-Saconnex, préavis du 25 septembre 2014 ;
 - Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, préavis du 30 septembre 2014 ;
 - Police du feu, préavis du 8 octobre 2014 ;
- OFAC, examen aéronautique du 14 avril 2015.

En date du 15 avril 2015, l'OFAC a fait parvenir les prises de positions mentionnées ci-dessus au requérant en lui impartissant un délai échéant au 29 avril 2015 pour lui faire part de ses éventuelles observations finales. Par courrier électronique du 29 avril 2015, l'AIG a informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 11 juin 2015.

B. En droit

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

Aux termes de l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Selon l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aéroports au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique de Genève est un aéroport et la présente demande tend à autoriser l'adaptation du *taxiway* Charlie qui est à l'évidence une installation aéronautique. Partant, l'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 *Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est prévue aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA. Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Aucune autorisation relevant du droit cantonal n'est requise. Au sens de l'art. 37 al. 4 LA, le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aéroport.

La procédure simplifiée d'approbation des plans, en particulier, est régie par l'art. 37i LA. Selon cette disposition, la procédure simplifiée s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un nombre restreint et bien défini de personnes et aux installations dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

En l'occurrence, les travaux envisagés ne touchent pas les intérêts dignes de protection des tiers et n'ont pas d'effets sensibles sur l'environnement. Partant, la procé-

dure simplifiée d'approbation des plans peut être appliquée au traitement du dossier.

Tel qu'il ressort du chapitre 5 du dossier de demande, les tiers touchés ont donné leur accord.

1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, 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. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est pas nécessaire.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet). Elle est acceptée. En effet, l'adaptation du *taxiway* Charlie permettra aux avions de code D et E de sortir à gauche du *taxiway* Charlie en direction du parking P48, des positions 70 et des futures positions 50.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA. Le protocole de coordination sera élaboré dans un délai raisonnable. Le présent objet est sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome et n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde par conséquent avec le cadre général fixé par le PSIA.

2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. Le concessionnaire est chargé de vérifier que l'infrastructure mise à disposition le permette et, conformément à l'art. 10 al. 1 OSIA, que l'exploitation en soit sûre et rationnelle.

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a effectué un examen aéronautique en date du 14 avril 2015 dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen aéronautique est annexé à la présente décision. Le 15 avril 2015, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

2.7 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 31 octobre 2014, préavisant favora-

blement le projet, la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des services cantonaux et de la commune concernés.

Dans le cadre de cette procédure, seul le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) a émis des exigences relevant du domaine de l'environnement. Ainsi, dans son préavis favorable du 30 septembre 2014, le SABRA est favorable au présent projet sous réserve des exigences relevées ci-après. Ces exigences ont été transmises au requérant le 15 avril 2015 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision.

Le SABRA exige que les travaux soient conformes aux directives sur le bruit des chantiers et Air chantier. Par ailleurs, cette exigence doit être mentionnée dans les cahiers des charges des entreprises.

Le service relève qu'en phase d'exploitation, cette adaptation n'aura pas d'influence sur le domaine du bruit, de l'air et des rayonnements non ionisants. En revanche, en phase de chantier, cette adaptation aura des conséquences sur ces domaines et devra par conséquent être réalisée sous couvert des directives ad-hoc.

2.8 *Exigences techniques cantonales – Police du feu*

En date du 8 octobre 2014, la Police du feu du Canton de Genève a préavisé favorablement le projet. Elle exige cependant que toutes les dispositions soient prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'article 72 de la Norme et de la Directive n° 11-03 intitulée « Prévention incendie, sécurité dans les exploitations et sur les chantiers » (AEAI). Au besoin, le requérant devra contacter le Service de l'inspection des chantiers à ce sujet.

Les exigences relevées ci-dessus ont été transmises au requérant le 15 avril 2015 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charges.

2.9 *Autres exigences*

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement an-

noncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation. La prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

Au cours de la vérification des exigences cantonales et communales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

2.10 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage notamment.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

Les émoluments liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur de l'OFAC.

5. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées, ainsi qu'à l'OFEV.

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans la FAO.

C. Décision

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

vu la demande du 20 août 2014 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue d'adapter le *taxiway* Charlie.

1. De la portée

L'approbation des plans autorise l'AIG, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à réaliser les travaux en vue de procéder aux aménagements tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC et constitué des plans suivants :

- Plan « TWY Charlie Virage à gauche Code E Accès position 67 B738W », plan n° 130106-04, échelle 1:500, du 24 juillet 2014 ;
- Plan « Modifications des installations électromécaniques », plan n° AER 2197-01-01, échelle 1:500, version 4.0, du 4 juillet 2014 ;

2. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

2.1.1 Surface revêtue

- L'AIG précisera à l'attention de l'OFAC la surface effectivement revêtue au plus tard trois semaines avant le début des travaux et corrigera les plans concernés.
- La portance de la nouvelle surface du *taxiway* Charlie sera suffisante pour accueillir les aéronefs auxquels elle est destinée.
- La surface nouvellement revêtue respectera les exigences en termes de régularité et de coefficient de frottement selon le « CS ADR-DSN.D.290 Surface of taxiways ».

2.1.2 Elargissement du taxiway

- Le virage respectera le critère du « CS ADR-DSN.D.250 Taxiways curves (b) ». Si nécessaire, une précision sera ajoutée dans les publications aéronautiques.

- La pente longitudinale du taxiway sera de max. 1.5% selon le « *CS ADR-DSN.D.265 Longitudinal slopes on taxiways (b) (1)* ».
- Ainsi l'AIG s'assurera que les exigences du « *CS ADR-DSN.D.305 Taxiway shoulders (b)* » soient respectées (largeur totale 44 m).
- L'AIG s'assurera également que les exigences du « *CS ADR-DSN.D.315 Width of taxiway strips (b)* » (demi-largeur 43.5 m) et « *CS ADR-DSN.D.325 Grading of taxiway strip (b) (4)* » (largeur totale 44 m) soient respectées.
- La pente transversale de la partie nivelée de la bande du taxiway sera de max. +2.5% par rapport à la pente transversale du taxiway adjacent selon le « *CS ADR-DSN.D.330 Slopes on taxiways strips (b) (1)* ». La pente transversale sera de max. -5% par rapport à l'horizontale. Hors de la portion nivelée, la pente transversale sera de max. +/-5%.

2.1.3 Aides visuelles

- Les feux respecteront les caractéristiques énoncées au « *CS ADR-DSN.M.720 Taxiway edge lights (c)* » (couleur, couverture et intensité lumineuse).
- Pour les panneaux concernés par ce changement, l'AIG vérifiera que les marges verticales par rapport aux hélices et aux nacelles des réacteurs soient suffisantes. L'exploitant transmettra à l'OFAC ces compléments au plus tard trois semaines avant le début des travaux.
- L'AIG complètera le panneau 045 avec une information permettant de rejoindre *Alpha*. L'exploitant transmettra à l'OFAC le plan amendé au plus tard trois semaines avant le début des travaux.

2.1.4 Période de travaux

- L'AIG précisera les mesures envisagées pour combler provisoirement, pendant les heures d'exploitation de la plateforme, les différences de niveau que peuvent créer les travaux. L'exploitant transmettra à l'OFAC ces compléments d'information au plus tard trois semaines avant le début des travaux.

2.1.5 Aspects opérationnels et documentation

- Les mesures de réduction des risques listées au point 4 du *safety assessment* 011-2014 seront mises en place.
- Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de Genève Aéroport seront adaptés en tenant compte de la nouvelle situation.

2.1.6 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux. Les modifications des publications seront planifiées de

façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'AIG est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.1.7 Début, fin et réception des travaux

- Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section Plan sectoriel et installations ainsi qu'à l'adresse e-mail indiqué dans l'examen aéronautique annexé à la présente décision.
- Les modalités de la mise en service seront thématiques entre l'AIG et l'OFAC. Des inspections en cours de chantier sont réservées.
- La notification du respect des charges sera communiquée à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations).

2.2 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

- Les travaux devront être conformes aux directives sur le bruit des chantiers et Air chantier. Cette exigence doit être mentionnée dans les cahiers des charges des entreprises.
- Le requérant devra respecter les directives applicables en matière de protection contre le bruit, l'air et les rayonnements non ionisants lors de la phase de chantier.

2.3 Exigences techniques cantonales – Police du feu

- Toutes les dispositions devront être prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'article 72 de la Norme et de la Directive n° 11-03 intitulée « Prévention incendie, sécurité dans les exploitations et sur les chantiers » (AEAI). Au besoin, le requérant devra contacter le Service de l'inspection des chantiers à ce sujet.

2.4 Autres exigences

- La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début

des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et le requérant, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d OEmol-OFAC. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

Les émoluments liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les plans approuvés et l'annexe).

Une copie de la présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- DALE, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, case postale 22, Rue David-Dufour 5, 1211 Genève 8.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
agissant par l'Office fédéral de l'aviation civile

sig. Peter Müller
Directeur de l'OFAC

L'annexe et la voie de droit figurent sur la page suivante.

Annexe

- Examen aéronautique de l'OFAC du 14 avril 2015.

Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 St-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le délai ne court pas du 15 juillet au 15 août inclusivement.

Le mémoire de recours sera rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.