



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

3003 Berne, le 30 mai 2012

Aéroport International de Genève

Approbation des plans

Mise en place de marquages sur le *taxiway Zulu* en relation avec
l'exploitation de la piste en herbe

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 6 décembre 2011, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), tendant à la mise en place de marquages sur le *taxiway Zulu* en relation avec l'exploitation de la piste en herbe.

1.2 *Description du projet*

Le projet soumis par l'AIG concerne la mise en place et la matérialisation de deux « Gates », dits *Whiskey* et *Zulu*, sur le *taxiway Zulu*.

Cette matérialisation consiste en :

- une ligne simple discontinue située à 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la piste gazon ;
- un panneau d'indication comportant l'information « *Gate W* » ou « *Gate Z* ».

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme étant nécessaire afin d'éviter de potentiels conflits entre le trafic au sol sur le *taxiway Zulu* et les avions en approche de la piste 05 gazon respectivement au décollage depuis la piste 23 gazon. En effet, il existe un danger lorsque les pilotes ne respectent pas l'indication de pente de l'APA-PI (non obligatoire) et qu'ils font leur approche ou leur départ de la piste en herbe avec une faible pente. Ils passent en dessous de la surface de protection des obstacles et sont ainsi en conflit potentiel avec le trafic au sol empruntant le *taxiway Zulu*.

Les deux points d'attente intermédiaires prévus ont pour objectif de donner le moyen aux contrôleurs de la circulation aérienne de stopper le trafic empruntant le *taxiway Zulu* si la sécurité ne peut pas être garantie. La gestion de ces trafics se trouve dans la zone de compétence de Skyguide (*TWR* et *GND*).

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 6 décembre 2011 sont les suivants :

- courrier d'accompagnement ;
- formule de demande d'approbation des plans du 6 décembre 2011 ;
- avis de Skyguide par email du 6 décembre 2011 ;
- dossier pour examen spécifique à l'aviation du 1^{er} décembre 2011 ;
- plan « Zulu-Implantation, nouveaux panneaux *GATE* », sans échelle, du 29 novembre 2011 ;
- plan n° 07 « *TWY Z vs Grass RWY*, marquage panneautage », échelle 1 : 500, du 1^{er} décembre 2011 ;
- extrait des surfaces de limitation d'obstacles du 24 novembre 2011 ;
- *safety assessment light* du 21 novembre 2011 ;
- initial safety analysis of ATM system changes (Skyguide) non daté.

Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

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.

2. **De l'instruction**

2.1 *Consultation, publication et mise à l'enquête*

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Les services cantonaux et les offices fédéraux n'ont pas été consultés.

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

2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Services internes de l'OFAC, prise de position du 16 mars 2012 ;

L'instruction du dossier s'est achevée le 16 mars 2012.

B. En droit

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

Il ressort de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que Genève est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

Aux termes de l'art. 37 al. 1 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. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le 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.

En l'espèce, la demande tend à autoriser la mise en place de marquages sur le *taxiway Zulu* en relation avec l'exploitation de la piste en herbe. 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'aérodrome.

En l'espèce, le projet répond aux dispositions de l'art. 28 OSIA. Cependant, il nécessite un examen spécifique à l'aviation par les services internes de l'OFAC. Conformément à l'art. 28 al. 4 OSIA, la procédure simplifiée doit être appliquée.

La procédure simplifiée d'approbation des plans est régie par l'art. 37i LA. Au demeurant, le présent projet affecte un espace limité et ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes ; il 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.

Le projet ne consiste qu'en un marquage qui ne change pratiquement pas l'aspect extérieur du site. Il ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet.

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 la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste en une amélioration notable de la sécurité en termes de conflit potentiel entre trafics au sol et en l'air.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'AIG 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 en outre 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

cture 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, tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) le cas échéant. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

2.5.1 Marques

L'AIG respectera les dimensions de la figure 5-6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI. La marque sera de couleur jaune trafic RAL 1023.

Les marques seront repositionnées de façon à être alignées avec les panneaux de point d'attente prévus dans ce projet. Au niveau de la *Gate Zulu*, le décalage se monte à 2 mètres en direction du Nord et au niveau de la *Gate Whiskey*, 8 mètres en direction du sud.

2.5.2 Panneaux

Les panneaux proposés pour l'identification des *Gates Whiskey* et *Zulu* seront de type « panneau d'indication » au sens du paragraphe 5.4.3 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, c'est-à-dire de couleur noire et jaune. Ils seront éclairés.

Avant l'utilisation effective des *Gates*, les panneaux seront le cas échéant masqués.

2.5.3 Documentation

L'AIG transmettra à l'OFAC les documents amendés (plans, rapports) au plus tard trois semaines avant la mise en place des aides visuelles.

2.5.4 Chantier

Selon les documents de l'AIG, les travaux seront réalisés « après la fin de trafic (environ 22h00 LT pour l'aire Nord) », ce qui est nécessaire vu la nature des interventions.

Les mesures listées dans le *safety assessment* light daté du 21 novembre 2011 seront appliquées :

- contrôle de la fin de travaux : balayage de la zone concernée, *briefing* aux ouvriers avant les travaux ;
- contrôle actif de la part des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO Skyguide) ;
- publication *AIP CH* et *VFR Manual* et éventuellement émission de *NOTAM* ;
- information locale (*safety information*) aux usagers de la zone (pilotes, personnels au sol détenteurs du permis P) ;
- intégration éventuelle du concept dans la formation permis P.

2.5.5 Exploitation

L'AIG procédera à l'amendement des processus et/ou de la documentation du Manuel d'aérodrome, si nécessaire.

Les personnels concernés (ATCO Skyguide, AMS, service électrique, service de piste, ...) auront été instruits préalablement à la mise en service des nouvelles aides visuelles. Selon l'*initial safety analysis* de Skyguide, les contrôleurs de la circulation aérienne seront informés par voie d'ordre de service.

2.5.6 Publication

Toute modification ou restriction de l'exploitation due à l'installation de ces nouvelles aides visuelles sera publiée suffisamment tôt par *NOTAM*, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

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 Autres exigences

L'OFAC devra être informé 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, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

2.8 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. 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 frais

Les frais 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 frais relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

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

4. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé à la requérante. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales concernées.

La présente décision n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

C. Décision

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

vu la demande du 6 décembre 2011 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de la mise en place de marquages sur le taxiway Zulu en relation avec l'exploitation de la piste en herbe.

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 « Zulu-Implantation, nouveaux panneaux GATE », sans échelle, du 29 novembre 2011 ;
- plan n° 07 « TWY Z vs Grass RWY, marquage panneautage », échelle 1 : 500, du 1^{er} décembre 2011.

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 Marques

- L'AIG respectera les dimensions de la figure 5-6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI.
- La marque sera de couleur jaune trafic RAL 1023.
- Les marques seront repositionnées de façon à être alignées avec les panneaux de point d'attente prévus dans ce projet. Au niveau de la Gate Zulu, le décalage se monte à 2 mètres en direction du Nord et au niveau de la Gate Whiskey, 8 mètres en direction du sud.

2.1.2 Panneaux

- Les panneaux proposés pour l'identification des Gates Whiskey et Zulu seront

de type « panneau d'indication » au sens du paragraphe 5.4.3 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, c'est-à-dire de couleur noire et jaune.

- Les panneaux seront éclairés.
- Avant l'utilisation effective des Gates, les panneaux seront le cas échéant masqués.

2.1.3 Documentation

- L'AIG transmettra à l'OFAC les documents amendés au plus tard trois semaines avant la mise en place des aides visuelles.

2.1.4 Chantier

- Les travaux seront réalisés « après la fin de trafic (environ 22h00 LT pour l'aire Nord) ».
- Contrôle de la fin de travaux : balayage de la zone concernée, *briefing* aux ouvriers avant les travaux.
- Contrôle actif de la part des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO Skyguide).
- Publication *AIP CH* et *VFR Manual* et éventuellement émission de *NOTAM*.
- Information locale (*safety information*) aux usagers de la zone (pilotes, personnels au sol détenteurs du permis P).
- Intégration éventuelle du concept dans la formation permis P.

2.1.5 Exploitation

- L'AIG procédera à l'amendement des processus et/ou de la documentation du Manuel d'aérodrome, si nécessaire.
- Les personnels concernés (ATCO Skyguide, AMS, service électrique, service de piste, ...) auront été instruits préalablement à la mise en service des nouvelles aides visuelles. Selon l'initial safety analysis de Skyguide, les contrôleurs de la circulation aérienne seront informés par voie d'ordre de service.

2.1.6 Publication

- Toute modification ou restriction de l'exploitation due à l'installation de ces nouvelles aides visuelles sera publiée suffisamment tôt par *NOTAM*, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.2 Autres exigences

- L'Office fédéral de l'aviation civile devra être informé de toute modification, mê-

me 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, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

3. Des frais

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

Les frais 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.

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;

DETEC Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Le Secrétaire général suppléant

sig. André Schrade

(voie de droit à la page suivante)

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, 3000 Berne 14. 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 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.