



3003 Berne, le 16 mai 2023

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Colocalisation des barres d'arrêt H24

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 2 mai 2022, l'Aéroport International de Genève (AIG), (ci-après : le requérant), exploitant de l'aéroport de Genève, 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 la colocalisation des barres d'arrêt et la nouvelle nomenclature des taxiways sur l'Aire Nord.

1.2 Description du projet

Le projet consiste en la modification de la dénomination des taxiways et des points d'attente sur l'Aire Nord : ZULU et YANKEE deviennent respectivement QUEBEC et PAPA. Les aides visuelles relatives à cette nouvelle nomenclature, telles que le balisage lumineux, les panneaux et le marquage aéronautiques, seront modifiées en conséquence. Le dossier prévoit également le regroupement en CAT I/II/III des barres d'arrêt aux points d'attente actuels avant piste CAT I des taxiways QUEBEC et PAPA. La barre d'arrêt actuelle du point d'attente d'avant piste ZULU couvrira nouvellement une première moitié sur le taxiway QUEBEC et une seconde moitié sur la baie QUEBEC. Le projet comprend aussi l'alignement des feux de protection de piste aux nouvelles marques et feux ainsi que l'effaçage des anciennes marques (des barres d'arrêt, des marques d'obligation et des marques améliorées).

À la suite du premier examen aéronautique négatif, le requérant a quelque peu modifié son projet en installant des feux axiaux de taxiway sur certains segments de taxiways PAPA et QUEBEC ainsi que sur les baies PAPA et QUEBEC, en plaçant les deux points d'attente avant piste sur QUEBEC et la baie QUEBEC à 99.0 m de l'axe de la piste au lieu de 94.2 m et en ajoutant un point d'attente intermédiaire R1 dans la baie ROMEO.

Consécutivement au deuxième examen aéronautique négatif, des ajustements ont été apportés principalement au niveau des plans de façon à répondre aux points encore problématiques.

1.3 Justification du projet

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remédier à la mauvaise compréhension des pilotes concernant l'instruction de rentrer dans les baies

d'attente YANKEE2 et ZULU. Suite à un groupe de travail mis en place postérieurement à une incursion de piste sévère en juillet 2015, il en est ressorti qu'une nouvelle dénomination des taxiways, des baies d'évitement et des points d'attente avant piste est une bonne solution pour réduire le risque d'incursion de piste, tout en étant harmonisé avec ce qui se fait ailleurs en Europe et dans le monde. Par ailleurs, suite à un deuxième incident survenu le 2 juillet 2021 sur l'Aire Nord, le requérant suit la recommandation de l'OFAC de fusionner les barres d'arrêt CAT I et CAT II/III aux points d'attente actuels CAT I des taxiways ZULU et YANKEE (futurs taxiways QUEBEC et PAPA).

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 2 mai 2022 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 2 mai 2022 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
 - Document de base « Demande d'approbation des plans, Colocalisation des barres d'arrêt H24, projet 200053 », daté du 22 avril 2022 ;
 - Extrait du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF), immeuble n° 2'283, Commune du Grand-Saconnex, daté du 1^{er} avril 2022 ;
 - Extrait du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF), immeuble n° 14'685, Commune de Meyrin, daté du 4 avril 2022 ;
 - Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, projet 200053, Environnement – MIE – AP02 », daté du 21 avril 2022 ;
 - Document « Demande d'approbation des plans, Colocalisation des barres d'arrêt H24, projet 200053, Plan d'obstacles – AP07 », daté du 22 avril 2022 ;
 - Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Projet 200053, Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien – AP08 », daté du 22 avril 2022 ;
 - Courriel de Skyguide à une collaboratrice de l'AIG contenant l'accord de Skyguide concernant le présent dossier, daté du 23 mars 2022 ;
 - Document « skyguide minutes, SAF22-005 North Apron denomination Safety Workshop Minutes SW#1 v1.0 », version 1.0 E, daté du 10 février 2022 ;
 - Document « Impacts opérationnels et Safety assessment, Regroupement des barres d'arrêt Nord », version 1.0, daté du 13 janvier 2022 ;
 - Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11 », daté de mars 2022 ;

- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102F, échelle 1:500, daté du 9 mars 2022 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU », n° 200053-103F, échelle 1:500, daté du 9 mars 2022 ;
- Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108F, 1:1'000, daté du 9 mars 2022 ;
- Plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109F, 1:1'000, daté du 9 mars 2022.

Par courrier du 13 mai 2022, le requérant a complété son dossier avec les documents suivants :

- Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX EXISTANTS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-112, 1:1'000, daté du 10 mai 2022 ;
- Plan « SITUATION DE L'AIRE NORD », n° 100053-113, sans échelle, daté du 11 mai 2022.

En réaction à l'examen aéronautique négatif du 1^{er} septembre 2022, par courrier du 16 décembre 2022, le requérant a modifié son projet en apportant les documents suivants :

- Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Projet 200053, Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien – AP08, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP du 1^{er} septembre 2022 », version 2, daté du 14 décembre 2022, annule et remplace le document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Projet 200053, Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien – AP08 », daté du 22 avril 2022 ;
- Document « Impacts opérationnels et Safety assessment, Regroupement des barres d'arrêt Nord », version 2.0, daté du 13 décembre 2022, annule et remplace le document « Impacts opérationnels et Safety assessment, Regroupement des barres d'arrêt Nord », version 1.0, daté du 13 janvier 2022 ;
- Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP du 1^{er} septembre 2022 », version 2, daté du 9 décembre 2022, annule et remplace le document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11 », daté de mars 2022 ;

- Plan « Piste zone PAPA – QUEBEC, Panneau Balisage AIRE NORD, Piste + Tarmac », n° SITE RZ00_E16_200053_P 002 0, échelle 1:500, daté du 10 novembre 2022 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102K, échelle 1:500, daté du 14 novembre 2022, annule et remplace le plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102F, échelle 1:500, daté du 9 mars 2022 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU, 99.00m. », n° 200053-103K, échelle 1:500, daté du 14 novembre 2022, annule et remplace le plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU », n° 200053-103F, échelle 1:500, daté du 9 mars 2022 ;
- Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108K, 1:1'000, daté du 14 novembre 2022, annule et remplace le plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108F, 1:1'000, daté du 9 mars 2022 ;
- Plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109K, 1:1'000, daté du 14 novembre 2022, annule et remplace le plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109F, 1:1'000, daté du 9 mars 2022 ;
- Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – FATO, BAY ROMEO », n° 200053-114, échelle 1:500, daté du 10 octobre 2022 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION PHASAGE CHANTIER – ETAPE 1, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU », n° 200053-205_1A, échelle 1:500, daté du 18 novembre 2022 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION PHASAGE CHANTIER – ETAPE 2, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU », n° 200053-205_2A, échelle 1:500, daté du 18 novembre 2022.

Faisant suite au deuxième examen aéronautique négatif du 27 février 2023, le requérant a modifié son projet et a transmis à l'OFAC, en date du 10 mars 2023, les documents suivants :

- Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP -V 2 du 27 février 2023 », version 3, daté du 8 mars 2023, annule et remplace le

- document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP du 1^{er} septembre 2022 », version 2, daté du 9 décembre 2022 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102M, échelle 1:500, daté du 7 mars 2023, annule et remplace le plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102K, échelle 1:500, daté du 14 novembre 2022 ;
 - Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU, 99.00m. », n° 200053-103M, échelle 1:500, daté du 7 mars 2023, annule et remplace le plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU, 99.00m. », n° 200053-103K, échelle 1:500, daté du 14 novembre 2022 ;
 - Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108M, 1:1'000, daté du 7 mars 2023, annule et remplace le plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108K, 1:1'000, daté du 14 novembre 2022 ;
 - Plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109M, 1:1'000, daté du 7 mars 2023, annule et remplace le plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109K, 1:1'000, daté du 14 novembre 2022.

Postérieurement au troisième examen aéronautique positif du 24 mars 2023, le requérant a mis à jour les documents suivants et les a transmis à l'autorité le 25 avril 2023 :

- Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP -V 3 du 24 mars 2023 », version 4, daté du 19 avril 2023, annule et remplace le document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP -V 2 du 27 février 2023 », version 3, daté du 8 mars 2023 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102N, échelle 1:500, daté du 19 avril 2023, annule et remplace le plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102M,

- échelle 1:500, daté du 7 mars 2023 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU, 99.00m. », n° 200053-103N, échelle 1:500, daté du 19 avril 2023, annule et remplace le plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU, 99.00m. », n° 200053-103M, échelle 1:500, daté du 7 mars 2023 ;
 - Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108N, 1:1'000, daté du 19 avril 2023, annule et remplace le plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108M, 1:1'000, daté du 7 mars 2023 ;
 - Plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109N, 1:1'000, daté du 19 avril 2023, annule et remplace le plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109M, 1:1'000, daté du 7 mars 2023.

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 nécessaires sur les biens-fonds concernés par le projet.

2. **De l'instruction**

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

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a consulté ses services internes.

Le 20 mai 2022, le Canton de Genève, soit pour lui le Département du territoire (DT) du Canton de Genève, a été appelé à se prononcer. L'Office des autorisations de construire (OAC) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) n'a pas été consulté dans le cadre de la

présente procédure, conformément au ch. 1.1 let. d de l'Annexe de l'Accord du 29 janvier 2018 qui lie ledit Office et l'OFAC.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni 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 :

- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 15 juin 2022 comprenant les préavis du service cantonal spécialisé suivant :
 - Préavis de l'Office cantonal de l'environnement (GESDEC) du 10 juin 2022.
- OFAC, examen spécifique à l'aviation négatif du 1^{er} septembre 2022 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation négatif du 27 février 2023 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation positif du 24 mars 2023.

2.3 *Observations finales*

La prise de position du Canton ainsi que l'examen spécifique à l'aviation du 24 mars 2023 – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmis au requérant le 28 mars 2023 en l'invitant à formuler ses observations jusqu'au 26 avril 2023. Dans le délai imparti, le requérant a demandé à l'OFAC une modification de son projet relative au panneautage, qui a été acceptée par ce dernier, et a, dans un deuxième temps, informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 3 mai 2023.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), 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'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que 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 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 (aérodrome dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à approuver la colocalisation des barres d'arrêt et l'adaptation à la nouvelle nomenclature des taxiways sur l'Aire Nord. Dans la mesure où ces barres d'arrêt ainsi que les taxiways et points d'attente servent à l'exploitation d'un aérodrome, il s'agit d'installations d'aérodrome dont la modification doit être approuvée par l'autorité compétente. Cette dernière est, en l'occurrence, le DETEC étant donné que l'infrastructure aéronautique de Genève est exploitée en vertu d'une concession.

1.2 Procédure applicable

La procédure d'approbation des plans est réglée aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée,

quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, la colocalisation des barres d'arrêt ainsi que la modification de la dénomination des taxiways et points d'attente sur l'Aire Nord n'affectent pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'ont que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et de l'environnement, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées et que ce type de procédure peut être appliqué.

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. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer leurs avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 « Justification du projet »). Elle est acceptée.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. Elle conserve sa validité au-delà de l'adoption de la nouvelle partie conceptuelle.

Le présent projet est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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 à l'aviation*

Les demandes d'approbation des plans sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

Dans ce cadre, il convient d'effectuer un examen spécifique à l'aviation

principalement en termes de conception et d'exploitation aéroportuaires et au regard des règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014, en particulier des *Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design* de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne AESA (CS ADR-DSN - Issue 4, 8 décembre 2017).

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un premier examen spécifique à l'aviation en date du 1^{er} septembre 2022, puis un deuxième en date du 27 février 2023 et, un troisième et dernier examen aéronautique en date du 24 mars 2023, dans lesquels il a formulé certaines exigences. Étant donné que seul l'ultime examen daté du 24 mars 2023 est favorable et qu'ils ont à chaque fois été amendés, c'est ce dernier qui est annexé à la présente décision et dont les charges doivent être retenues. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

De plus, 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.

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*

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par les autorités cantonales genevoises, par le biais de son Office cantonal de l'environnement (GESDEC). L'autorité précitée a formulé une prise de position qui contient plusieurs exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

Le requérant doit fournir AU GESDEC, 30 jours avant l'ouverture du chantier, les documents suivants :

- Formulaire de déclaration de gestion des déchets de chantier, incluant les

- résultats des analyses sur les matériaux excavés ;
- Plan d'élimination des déchets, précisant la filière d'élimination des matériaux pollués.

2.8 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

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

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés par courriel (lesa@bazl.admin.ch) 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 seront vérifiées par les instances cantonales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

2.9 *Conclusion*

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément 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. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales et cantonales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit fédéral ou cantonal. 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) et sont mis à la charge du requérant. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront fixés dans une décision ultérieure de l'OFAC.

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 LOGA, la cheffe ou le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par décision du 3 janvier 2023, Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti 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.

5. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée aux autorités fédérales et cantonales concernées.

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 2 mai 2022 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de la colocalisation des barres d'arrêt et la nouvelle nomenclature des taxiways sur l'Aire Nord.

1. De la portée

Plans approuvés

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 documents suivants :

- Document de base « Demande d'approbation des plans, Colocalisation des barres d'arrêt H24, projet 200053 », daté du 22 avril 2022 ;
- Extrait du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF), immeuble n° 2'283, Commune du Grand-Saconnex, daté du 1^{er} avril 2022 ;
- Extrait du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF), immeuble n° 14'685, Commune de Meyrin, daté du 4 avril 2022 ;
- Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, projet 200053, Environnement – MIE – AP02 », daté du 21 avril 2022 ;
- Document « Demande d'approbation des plans, Colocalisation des barres d'arrêt H24, projet 200053, Plan d'obstacles – AP07 », daté du 22 avril 2022 ;
- Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres d'arrêt H24, Projet 200053, Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien – AP08, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP du 1^{er} septembre 2022 », version 2, daté du 14 décembre 2022 ;
- Courriel de Skyguide à une collaboratrice de l'AIG contenant l'accord de Skyguide concernant le présent dossier, daté du 23 mars 2022 ;
- Document « skyguide minutes, SAF22-005 North Apron denomination Safety Workshop Minutes SW#1 v1.0 », version 1.0 E, daté du 10 février 2022 ;
- Document « Impacts opérationnels et Safety assessment, Regroupement des barres d'arrêt Nord », version 2.0, daté du 13 décembre 2022 ;
- Document « Demande d'approbation des plans, Co-localisation des barres

- d'arrêt H24, Aire Nord, Projet 200053, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11, Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP -V 3 du 24 mars 2023 », version 4, daté du 19 avril 2023 ;
- Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Papa / BAY Papa, Colocated stop bar CAT I/II/III Papa at CAT.I YANKEE », n° 200053-102N, échelle 1:500, daté du 19 avril 2023 ;
 - Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU, 99.00m. », n° 200053-103N, échelle 1:500, daté du 19 avril 2023 ;
 - Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108N, 1:1'000, daté du 19 avril 2023 ;
 - Plan « AIRE NORD – Surfaces de limitation d'obstacles, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-109N, 1:1'000, daté du 19 avril 2023 ;
 - Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX EXISTANTS, SITUATION – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-112, 1:1'000, daté du 10 mai 2022 ;
 - Plan « SITUATION DE L'AIRE NORD », n° 100053-113, sans échelle, daté du 11 mai 2022 ;
 - Plan « Piste zone PAPA – QUEBEC, Panneau Balisage AIRE NORD, Piste + Tarmac », n° SITE RZ00_E16_200053_P 002 0, échelle 1:500, daté du 10 novembre 2022 ;
 - Plan « AIRE NORD – MARQUAGES, PANNEAUX FUTURS, SITUATION – FATO, BAY ROMEO », n° 200053-114, échelle 1:500, daté du 10 octobre 2022 ;
 - Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION PHASAGE CHANTIER – ETAPE 1, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU », n° 200053-205_1A, échelle 1:500, daté du 18 novembre 2022 ;
 - Plan « Colocalisation des barres d'arrêt H24, SITUATION PHASAGE CHANTIER – ETAPE 2, TWY Quebec / BAY Quebec, Colocated stop bar CAT I/II/III Quebec at CAT.I ZULU », n° 200053-205_2A, échelle 1:500, daté du 18 novembre 2022.

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 à l'aviation

- Les exigences n° 3, 6a, 7a, 8, 9a, 10-16, 18-28 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 24 mars 2023, annexé à la présente décision, devront être respectées.

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

Le requérant doit fournir au GESDEC, 30 jours avant l'ouverture du chantier, les documents suivants :

- Formulaire de déclaration de gestion des déchets de chantier, incluant les résultats des analyses sur les matériaux excavés ;
- Plan d'élimination des déchets, précisant la filière d'élimination des matériaux pollués.

2.3 Autres exigences

- La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.
- L'Office des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés par courriel (lesa@bazl.admin.ch) 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 seront vérifiées par les instances cantonales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée. L'émolument, qui comprendra également les frais éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant.

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 (AIG), Direction Infrastructures, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les annexes et les plans approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Canton de Genève, Département du territoire, Office des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, Case postale 22, 1211 Genève 8.

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

p.o. Francine Zimmermann
Vice-directrice de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexe

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 24 mars 2023.

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.