



3003 Berne, le 30 juin 2023

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

DAAD011 – Distance TWY Outer et Positions 95

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Partie introductive*

En juin 2016, un document d'acceptation de déviation et d'action (DAAD) a été signé par l'Aéroport International de Genève (AIG) et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) dans le cadre de la certification initiale selon l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne). Ce DAAD permet à l'exploitant de l'aéroport de Genève de continuer temporairement à opérer malgré une non-conformité aux CS ADR-DSN.D260 et ADR-DSN.D.320.

Ladite non-conformité est la suivante : les distances entre un avion de la lettre de code E complète (*full code letter E*) sur la voie de circulation Outer et les postes de stationnement 87 à 89A, A1 à C1 et 95A à 95E sont inférieures à l'exigence de l'EASA (différence maximale entre 1,0 m et 3,5 m).

La distance actuelle entre l'axe du taxiway Outer et le bord des positions 95 est de 40 m et une distance minimale de 43.5 m est exigée pour le roulage en autonome d'avions d'une envergure maximale de 65 m (*full code letter E*).

#### 1.2 *Dépôt de la demande*

Le 19 octobre 2022, l'AIG, (ci-après : le requérant), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'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 le réaménagement des positions 95 à l'aéroport de Genève.

#### 1.3 *Description du projet*

Le projet consiste à réaménager les positions 95 de façon à respecter les exigences contenues dans les documents CS ADR-DSN.D260 et ADR-DSN.D.320.

Le présent projet ne concerne que le segment de l'Outer au niveau des positions 95A et 95E. En effet, le segment au niveau des positions A1 et C1 a déjà été mis en conformité en 2018 et celui au niveau des positions 87 à 89A sera mis en conformité dans le cadre de la rénovation du satellite 10.

#### 1.4 Justification du projet

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de se conformer aux exigences aéronautiques.

#### 1.5 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 19 octobre 2023 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 19 octobre 2023 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
  - Document de base « Demande d'approbation des plans, DAAD011, TWY minimum separation distances position 95 », daté du 19 octobre 2022 ;
  - Extrait du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF) du Canton de Genève, immeuble n° 14'685, Commune de Meyrin, sans échelle, daté du 14 octobre 2022 ;
  - Document « Impacts opérationnels et Safety assessment, Positions 95 », version 1.1, daté du 16 septembre 2022 ;
  - Document « Demande d'approbation des plans, Projet 220093, Réaménagement des positions 95, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11 », daté de septembre 2022 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – Situation des cheminements aux alentours de la ZEC 95 », n° 220093-2a, échelle 1:1'000, daté du 19 août 2022 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – Distances entre les avions – situation projet », n° 220093-3a, échelle 1:500, daté du 17 août 2022 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – projet nouveaux marquages », n° 220093-5a, échelle 1:500, daté du 17 août 2023 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – marquages – effaçages », n° 220093-6a, échelle 1:500, daté du 17 août 2022 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – Surfaces de limitations d'obstacles », n° 220093-7, échelle 1:500, daté du 17 août 2022 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès Position D5 B757-200W en autonome code D », n° 220093-9, échelle 1:1'000, daté du 2 septembre 2022 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès GH – variante A – Code E tracté – Wingtip clearance 3.00m », n° 220093-10, échelle 1:1'000, daté du 9 septembre 2022 ;
  - Plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès GH – variante B – Code E tracté – Wingtip clearance 7.50m », n° 220093-11, échelle 1:1'000, daté du 9 septembre 2022.

Suite à l'examen aéronautique du 15 décembre 2022, le requérant a fait parvenir à

l'OFAC, par courrier du 16 mars 2023, le complément suivant :

- Plan « Réaménagement des positions 95 – Réponses Charges OFAC en mode dégradé – Situation générale », n° 220093-CHARGES-OFAC-2A, échelle 1:500, daté du 23 février 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – Situation des cheminements aux alentours de la ZEC 95 », n° 220093-2a, échelle 1:1'000, daté du 19 août 2022.

Suite à l'examen aéronautique du 20 avril 2023 et sur demande de l'OFAC, le requérant a actualisé certains plans et les a transmis à l'OFAC par courrier du 1<sup>er</sup> juin 2023 :

- Plan « Réaménagement des positions 95 – Réponses Charges OFAC en mode dégradé – Situation générale », n° 220093-CHARGES-OFAC-2A, échelle 1:500, daté du 23 février 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – Situation des cheminements aux alentours de la ZEC 95 », n° 220093-2a, échelle 1:1'000, daté du 19 août 2022 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Distances entre les avions – situation projet », n° 220093-3B, échelle 1:500, daté du 24 mai 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – Distances entre les avions – situation projet », n° 220093-3a, échelle 1:500, daté du 17 août 2022 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – projet nouveaux marquages », n° 220093-5B, échelle 1:500, daté du 24 mai 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – projet nouveaux marquages », n° 220093-5a, échelle 1:500, daté du 17 août 2023 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – marquages – effaçages », n° 220093-6B, échelle 1:500, daté du 24 mai 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – marquages – effaçages », n° 220093-6a, échelle 1:500, daté du 17 août 2022 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Surfaces de limitations d'obstacles », n° 220093-7A, échelle 1:500, daté du 31 mai 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – Surfaces de limitations d'obstacles », n° 220093-7, échelle 1:500, daté du 17 août 2022 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès Position D5 B757-200W Code D tracté », n° 220093-9A, échelle 1:1'000, daté du 24 mai 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès Position D5 B757-200W en autonome code D », n° 220093-9, échelle 1:1'000, daté du 2 septembre 2022 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès Link D – Code E tracté », n° 220093-10A, échelle 1:1'000, daté du 24 mai 2023 qui annule et remplace le plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès GH – variante A – Code E tracté – Wingtip clearance 3.00m », n° 220093-10, échelle 1:1'000, daté du 9 septembre 2022.

## 1.6 *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.

## 1.7 *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.

Seuls les services internes de l'OFAC ont été consultés.

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. b 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 :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 15 décembre 2022 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 20 avril 2023.

### 2.3 *Observations finales*

L'examen spécifique à l'aviation du 20 avril 2023 cité ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – a été transmis au requérant le 24 avril 2023 en l'invitant à formuler ses observations jusqu'au 23 mai 2023. Dans le délai imparti, le requérant a informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 22 juin 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 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. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que 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 (aéroport 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 réaménager les positions 95 à l'aéroport de Genève. Dans la mesure où ces positions servent à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport 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, le réaménagement de ces positions n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site et n'a pas d'effet sur l'aménagement du territoire et sur 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.1.4 « 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 aéroport. 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'aéroport. 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 aéroports 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 15 décembre 2022. À la suite de celui-ci, le requérant a adapté un plan de marquage et pris position sur l'ensemble des charges. L'OFAC a en conséquence effectué une actualisation de son examen aéronautique en date du 20 avril 2023 dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. 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, le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

## 2.6 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

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, 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.

## 2.7 *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. La prise de position de l'autorité fédérale concernée ne fait pas mention d'objections au projet et n'invoque aucune violation des dispositions du droit fédéral, cantonal ou communal. 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 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 19 octobre 2022 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue du réaménagement des positions 95.

### 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, DAAD011, *TWY minimum separation distances position 95* », daté du 19 octobre 2022 ;
- Extrait du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF) du Canton de Genève, immeuble n° 14'685, Commune de Meyrin, sans échelle, daté du 14 octobre 2022 ;
- Document « Impacts opérationnels et Safety assessment, Positions 95 », version 1.1, daté du 16 septembre 2022 ;
- Document « Demande d'approbation des plans, Projet 220093, Réaménagement des positions 95, Dossier pour examen spécifique à l'aviation – AP11 », daté de septembre 2022 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Réponses Charges OFAC en mode dégradé – Situation générale », n° 220093-CHARGES-OFAC-2A, échelle 1:500, daté du 23 février 2023 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Distances entre les avions – situation projet », n° 220093-3B, échelle 1:500, daté du 24 mai 2023 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – projet nouveaux marquages », n° 220093-5B, échelle 1:500, daté du 24 mai 2023 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – marquages – effaçages », n° 220093-6B, échelle 1:500, daté du 24 mai 2023 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Surfaces de limitations d'obstacles », n° 220093-7A, échelle 1:500, daté du 31 mai 2023 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès Position D5 B757-200W Code D tracté », n° 220093-9A, échelle 1:1'000, daté du 24 mai 2023 ;
- Plan « Réaménagement des positions 95 – Simulation accès Link D – Code E tracté », n° 220093-10A, échelle 1:1'000, daté du 24 mai 2023.

## 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° 2, 4, 5 à 12 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 20 avril 2023, annexé à la présente décision, devront être respectées.

### 2.2 Autres exigences

- La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.
- Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- 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, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

## 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 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.

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 20 avril 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 délai ne court pas du 15 juillet au 15 août inclusivement.

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.