



3003 Berne, le 13 août 2012

---

## **Aéroport International de Genève (AIG)**

### **Approbation des plans**

Déplacement des voies *Inner*, *Link 4* et *Link 5* ainsi que réaménagement des positions 41, 60 et *Romeo*

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Le 1<sup>er</sup> mars 2012, 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 déplacer les voies *Inner*, *Link 4* et *Link 5*, ainsi qu'à réaménager les positions 41, 60 et *Romeo*.

#### 1.2 *Description du projet*

La requête consiste à modifier la surface qui débute aux positions 40 et qui s'étend jusqu'aux positions *Romeo*. En substance, les travaux suivants sont projetés :

- déplacement de quelques mètres en direction du Nord de la voie *Inner*, dans sa partie située entre les positions 12 et 19 ;
- raccourcissement des positions 60 et déplacement de deux mats d'éclairage ;
- suppression de la position 41 et construction d'un *bus gate* et d'une zone de stockage pour matériel de piste ;
- remplacement des trois positions *Romeo* qui sont actuellement perpendiculaires à l'axe de la voie *Outer* par deux positions obliques (et qui seront à terme nommées position 67 et 68) ;
- déplacement de quelques mètres en direction de l'Est du *Link 4* et modification du tracé du *Link 5* ;
- modification de plusieurs routes de service et suppression de la route de service unidirectionnelle passant derrière les positions 60 ;
- adaptation du balisage lumineux et des marques au sol des nouvelles voies de roulage ;
- modification de la zone de sortie et d'attente des services d'urgences, *Rescue and Fire Fighting*, (RFF) et déplacement de deux mats d'éclairage.

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

#### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par la requérante comme un aménagement d'une surface supplémentaire pour le secteur gros-porteur qui sera indispensable pour le chantier de l'aile Est.

#### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 1<sup>er</sup> mars 2012 sont les suivants :

- lettre d'accompagnement du 1er mars 2012 ;
- plan « aile EST, état été 2012 » 20 F du 16 février 2012, échelle 1:500 ;
- safety assessment SAF n°035-2011 *Inner* (et positions 41, 60, *Romeo*, *Link 4* et 5) du 2 février 2012 et signé le 15 février 2012.

Suite à différentes demandes de compléments, la requérante a envoyé les documents suivants :

- dossier « plan d'obstacles : déplacement voie *Inner* et réaménagement positions 60 et *Romeo* – projet 12-0034 » du 20 avril 2012 ;
- plan « Zone de stockage SSA, réfection enrobé, phasage chantier » du 13 juin 2012, échelle 1 :1'000 ;
- plan « aile EST, état été 2012 » 20 G du 1er juin 2012, échelle 1:500, transmis le 5 juillet 2012, en remplacement du plan « aile EST, état été 2012 » 20 F daté du 16 février 2012.

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, en ce qui concerne le déplacement des quatre mâts d'éclairage. Pour les autres éléments soumis à la présente procédure, la requérante garantit dans son courriel du 13 juillet 2012 que les travaux à réaliser ne provoqueront pas de perturbations des 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 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

## 2.3 *Prises de position*

La prise de position suivante a été reçue :

- Services internes de l'OFAC, prise de position du 2 juillet 2012.

L'instruction du dossier s'est achevée le 5 juillet 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 l'AIG 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 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.

En l'espèce, la demande tend à autoriser le déplacement des voies *Inner*, *Link 4* et *Link 5* ainsi que le réaménagement des positions 41, 60 et *Romeo*. 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.

La procédure simplifiée d'approbation des plans 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 ; 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.

Le projet ne consiste qu'à modifier de façon minimale l'aménagement de voies de roulage et des positions de stationnements d'aéronefs. Il est également prévu de rem-

placer une position de stationnement par un *bus gate* et de déplacer des mâts d'éclairage. Ces travaux ne changent 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, les différents travaux projetés, liés les uns aux autres et formant un ensemble, résultent d'une modification de la surface comprise entre les positions 40 et les positions *Romeo*. De plus, ces travaux permettront d'agrandir l'espace dédié au secteur gros-porteur ce qui dégagera une surface pour le futur chantier de l'aile Est.

### *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 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 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<sup>bis</sup> 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. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous. Pertinentes, elles seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

### 2.5.1 Modification des positions 60

Les positions 60 seront raccourcies suite au déplacement de la voie *Inner*.

Les avions stationnés sur les nouveaux postes 61 à 66 ne dépasseront pas les limites de leur zone de stationnement. D'autre part, l'agencement des avions sera tel, que les véhicules de dégivrage ne se trouveront pas dans la marge de sécurité de la voie *Outer*, lorsqu'ils seront en train de dégivrer.

L'AIG corrigera le tracé de la route de service bidirectionnelle qui croise au Nord le *Link 5*, de sorte que son bord Nord se trouve à au moins 42.5 m de l'axe de la voie *Outer*.

De plus, dans la mesure où la voie *Outer* est une voie de circulation d'aire de trafic exigeant une distance minimale de 47.5 m à la route ou à un autre objet, l'AIG devra démontrer pourquoi et à l'aide de quelles mesures cette distance peut être réduite à 42.5 m (trafic sur la voie *Outer*, aides visuelles, taille et disposition des avions sur les positions 60, vitesse de roulage, etc.). L'étude aéronautique correspondante, exigée à l'art. 3.9.8 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la (re)mise en service du nouvel agencement des positions 60. En admettant que cette étude aéronautique soit acceptée par l'OFAC, les nouveaux postes de stationnement 61 à 66 pourraient être rallongés de 2.5 m dans le sens de la longueur et en direction de la voie *Outer* (56.0 m). Ainsi, toutes les limites se trouveraient à 42.5 m de l'axe de la voie *Outer*.

En ce qui concerne la route de service qui se situe devant les positions 60, une marge horizontale de 2.0 m entre les marques de la route de service et un aéronef stationné sera garantie. Les positions *stop 1*, *stop 2* et *stop 3* seront le cas échéant redéfinies, tout en étant conscient que ce sont les pits d'avitaillement qui sont le plus souvent déterminants pour le positionnement des avions.

Le plan de situation actualisé sera transmis à l'OFAC pour examen et approbation au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux de marquages. Parallèlement, le *safety assessment* sera actualisé et renvoyé à l'OFAC.

Le nouvel agencement des positions 60 implique notamment des changements au niveau de l'organisation des postes de stationnement (APS) et de la gestion du trafic (AMS). Ces organes seront intégrés dans la gestion des modifications et avertis à temps y compris des phrases transitoires.

Concernant les deux mâts d'éclairages qui seront remplacés sur les positions 60, ces derniers percent le plan de la zone de sécurité de 1.8 m respectivement de 0.6 m. Ainsi, l'AIG montrera pour quelles raisons ces percements de la surface de transition sont justifiés. Si ces raisons sont liées aux critères de l'éclairage des aires de trafic selon le chapitre 13 du manuel OACI de conception des aéroports – Partie 4 : aides visuelles, l'AIG transmettra les documents adéquats à l'OFAC, au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux.

Les mâts seront marqués et balisés par des feux d'obstacles fixes et de couleur rouge. Ils seront annoncés et autorisés conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicables aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'AIG transmettra une proposition de balisage, selon les principes du chapitre 6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI. L'annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables pour les équipements CNS (communication, navigation, surveillance). L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. Au moment de l'examen, l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.

Si les opérations nocturnes doivent se poursuivre sans interruption sur les postes de stationnement 60, la construction et la mise en service des nouveaux mâts seront achevées avant la mise hors service et la démolition des éléments existants. Dans le cas contraire, les opérations nocturnes seront suspendues tant que l'éclairage ne sera pas disponible. Un éclairage provisoire est envisageable.

L'éclairage proposé respectera les exigences en matière de sûreté.

Pour la construction des mâts, le *safety assessment* mentionne deux options. Quelle que soit la méthode choisie, les mesures décrites dans le document seront respec-



tées.

Selon le *safety assessment*, des repoussages seront effectués sur les positions 60 (comme actuellement), ce qui implique l'occupation temporaire de la route de service bidirectionnelle par les tracteurs. L'OFAC demande à savoir pourquoi ces manœuvres sont nécessaires sur des positions conçues pour des mouvements autonomes.

### 2.5.2 Routes de service

A la lecture du plan de situation, il ressort que les différentes routes de service de ce secteur n'ont pas toutes les mêmes largeurs. Dès lors, les différences entre les largeurs de route de service seront estompées tout en garantissant les marges nécessaires par rapport aux voies de circulation et aux postes de stationnement.

Les routes de service seront marquées, en se basant sur le document de l'ACI « *Apron markings and signs handbook* » de 2009, lors de croisements avec des voies de circulation. Le plan de situation examiné reprend déjà bien ce principe, toutefois certaines marques seront encore revues en raison d'autres charges formulées dans cette note, si bien que l'AIG transmettra le plan de situation actualisé à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux de marquages.

Selon le plan analysé, il est prévu de tracer une nouvelle route de service au devant des positions 17 à 19, dont l'origine provient du futur chantier lié à mise en souterrain de la route douanière. Or, la route croise l'extrémité des axes de ces postes de stationnement ainsi que les positions *stop 4*. Cette situation n'est pas acceptable. Ainsi, l'AIG présentera à l'OFAC une solution alternative sans conflit entre route et poste de stationnement et qui se basera sur les réflexions faites dans le cadre du projet de la route douanière : restrictions sur les postes de stationnement « gros porteurs » en raison du périmètre et de l'exterritorialisation du chantier. La solution prendra en compte les exigences en termes de dégagement minimum entre les marques d'une route de service et l'avant d'un aéronef stationné (2.0 m) ainsi que celles pour le repoussage.

Il est prévu de décaler de 5.0 m environ la route de service qui passe actuellement derrière les positions 17 à 19. Or, d'après la silhouette des avions placés sur le plan du *safety assessment*, la route passe sous les aéronefs, ce qui n'est généralement pas autorisé. Ainsi l'emplacement de cette route devra être modifié en fonction de l'intention de la requérante : si elle prévoit que la route de service n'ait pas de restriction de hauteur, une marge horizontale minimale de 2.0 m doit être garantie entre les marques de la route et l'aéronef stationné. A l'inverse, s'il est prévu que la route de service ait une restriction de hauteur, la distance entre l'aéronef et la route peut être réduite. Le principe se traduit par la garantie d'une marge horizontale minimale de

2.0 m entre le niveau du gabarit autorisé et l'aéronef stationné (marge effective). Dans le cas le plus favorable, cette marge effective peut se réduire à zéro, mais uniquement si la marge horizontale minimale de 2.0 m, entre le bord de la route de service et l'aéronef, est respectée sur l'ensemble de la hauteur du gabarit limite autorisé (cf. annexe 1 à la présente décision). Toute hauteur limite sera le cas échéant inscrite dans la réglementation de l'AIG et signalée sur les accès. De plus les personnes circulant sur le tarmac auront été préalablement instruites à ce sujet. Vu l'exiguïté de la zone, l'AIG fournira à l'OFAC des coupes avec les aéronefs critiques au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux de marquages.

### 2.5.3 Suppression du poste 41 et création d'un *bus gate* et d'une zone de stockage

Les enveloppes des bus pour passagers, pour l'entrée et la sortie de la place de parc devant le satellite 40, seront transmises à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouvel agencement de la position 41. Le plan ad hoc montera comment les marges et les gabarits sont respectés dans cette zone nouvellement marquée.

La nouvelle utilisation du poste 41 implique notamment des changements au niveau de l'organisation des postes de stationnement (APS) et de la gestion du trafic (AMS). Ces organes seront intégrés dans la gestion des modifications et avertis à temps y compris des phases transitoires.

Le *safety assessment* mentionne l'élaboration d'une « Etude 1 » relative à la nouvelle zone de stockage de matériel de piste. Cette étude sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouvel agencement de la position 41. La question du souffle de moteurs méritera d'être traitée, même si les rapports de distance entre l'actuelle voie *Inner* et le poste 41 et entre la nouvelle voie *Inner* et le *bus gate* 41 ne sont guère modifiés.

Enfin, pour le démontage de la passerelle du poste 41, la zone de chantier sera marquée et balisée de nuit. Comme le mentionne le *safety assessment*, le poste de stationnement sera fermé dès les premiers travaux. La circulation véhiculaire sera assurée et le marquage de la route de service modifié en conséquence, tout en garantissant des marges suffisantes au trafic.

### 2.5.4 Déplacement du *Link 4*

Tel qu'il ressort du plan de situation n°1108.20G, la distance entre l'axe du *Link 4* et le bord du poste de stationnement 61 est de 42.5 m. Il est toutefois important de relever que le *Link 4* est une voie de circulation d'aire de trafic exigeant une distance minimale de 47.5 m à la route ou à un autre objet. Ainsi l'AIG démontrera pourquoi et à l'aide de quelles mesures cette distance peut être réduite à 42.5 m. L'étude aé-

ronautique correspondante, exigée dans l'art. 3.9.8 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la (re)mise en service du nouvel agencement des positions 60.

#### 2.5.5 Modification du Link 5

Le tracé du *Link 5*, dans sa partie Sud, est déplacé trop à l'Est et se trouve, par conséquent à 35.5 m du pare-souffle. L'AIG optimisera le tracé du *Link 5* et/ou la position du pare-souffle et démontrera pourquoi et à l'aide de quelles mesures ce dégagement, inférieur aux exigences OACI, peut être toléré. L'étude aéronautique correspondante, exigée dans l'art. 3.9.8 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la (re)mise en service du nouveau tracé du *Link 5*.

#### 2.5.6 Suppression des positions *Romeo* et création des positions 67 et 68

Les trois positions *Romeo* perpendiculaires à l'axe de la voie *Outer* seront remplacées par deux positions obliques, dénommées 67 et 68.

Les avions stationnés sur les nouvelles positions 67 et 68 ne dépasseront pas les limites de leur zone de stationnement, notamment leur empennage. D'autre part, l'agencement des avions sera tel, que les véhicules de dégivrage ne se trouveront pas dans la marge de sécurité de la voie *Outer*, lorsqu'ils sont en train de dégivrer.

Les nouveaux postes de stationnement se trouvent à 42.5 m de l'axe de la voie *Outer*. Or, il est clair qu'*Outer* est une voie de circulation d'aire de trafic (*apron taxiway*) exigeant une distance minimale de 47.5 m par rapport aux postes de stationnement (lettre de code E). Ainsi l'AIG démontrera pourquoi et à l'aide de quelles mesures cette distance peut être réduite. L'étude aéronautique correspondante, exigée dans l'art. 3.9.8 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la (re)mise en service du nouvel agencement des positions 60.

La distance de 23.5 m prévue entre l'axe de la voie qui sort des positions 67 et 68 et les objets potentiels convient pour une circulation autonome d'avions dont l'envergure ne dépassera pas 34.5 m comme l'A320 ou le B737. Cette restriction figurera dans les publications aéronautiques.

La nouvelle numérotation de même que les restrictions valables sur les positions 60 impliquent notamment des changements au niveau de l'organisation des postes de stationnement (APS) et de la gestion du trafic (AMS). Ces organes seront intégrés dans la gestion des modifications et avertis à temps y compris des phases transitaires.

Les enveloppes des avions pour l'entrée et la sortie des postes de stationnement 67 et 68 seront transmises à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant les marquages du nouvel agencement. Le plan ad hoc montera comment les marges et les gabarits sont respectés dans cette zone nouvellement marquée.

Le nouveau pare-souffle, prévu pour limiter les impacts liés au souffle des avions quittant la position 68, sera balisé par des feux d'obstacles fixes de couleur rouge.

L'« Etude 2 » mentionnée dans le *safety assessment* et relative à la nouvelle zone de stockage à l'Est de la position 68 sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant sa mise en service. Pour des questions de publication aéronautique, le contour de la zone aura déjà été fixé suffisamment à l'avance.

L'« Etude 3 » mentionnée dans le *safety assessment* et relative à l'éclairage de la zone de stationnement sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant sa mise en service. L'OFAC note qu'il n'est pour l'heure pas prévu de procéder à une modification des sources lumineuses. Toutefois, si tel devait être le cas, l'AIG transmettra à l'OFAC un dossier complémentaire pour examen et approbation.

#### 2.5.7 Modification de la zone de sortie et d'attente RFF

Cette modification implique une adaptation des processus internes de l'aéroport de Genève, voire de son plan d'urgence.

L'AIG présentera ainsi à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service des premiers éléments, la documentation amendée sur les services d'urgence (plan d'urgence, procédures y relatives, etc.). Cet envoi peut se faire par courriel.

Au fil des discussions, il s'est avéré que la surface vouée à la zone d'attente a connu une certaine évolution, tout comme la position de l'avion d'entraînement du SSA. Ces modifications ne sont pas jugées critiques pour l'approbation du projet, toutefois l'AIG présentera à l'OFAC, au plus tard quatre semaines avant l'entrée en service de la modification, le plan dûment actualisé, ainsi que la finalisation des différentes marques (*Apron*, attention services d'urgence, etc.) prévues sur la route de service.

Les nouveaux mâts d'éclairage seront marqués et balisés par des feux d'obstacles fixes et de couleur rouge. Ils seront annoncés et autorisés conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'AIG transmettra une proposition de balisage, selon les principes du chapitre 6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI. L'annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables pour les équipements CNS (communication, navigation, surveillance). L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. Au

moment de l'examen, l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.

La construction et la mise en service des nouveaux mâts seront achevées avant la mise hors service et la démolition des éléments existants. Dans le cas contraire, un éclairage provisoire sera installé.

L'éclairage proposé respectera les exigences en matière de sûreté.

#### 2.5.8 Balisage lumineux

Un précédent projet de balisage lumineux axial des *Link 0* à *5* et de la voie *Inner* a été approuvé en 2010. Dans la mesure où la présente procédure prévoit la modification du tracé des voies *Inner*, *Link 4* et *Link 5*, l'AIG s'assurera que l'ensemble des charges et exigences formulées lors de l'examen aéronautique et dont le résultat a été envoyé à la requérante le 27 mai 2010 soient intégralement reprises dans le présent projet.

De même, le balisage lumineux des postes de stationnement d'aéronefs pour les positions 60, 80, l'aile Ouest, les trois satellites, la future aile Est, les positions 70 et *Romeo* a été approuvé en 2012. Etant donné que la présente procédure entraîne des modifications de certains des postes de stationnements précités, l'AIG s'assurera que l'ensemble des charges et exigences formulées dans la décision DETEC du 12 avril 2012 soient intégralement reprises dans le présent projet.

#### 2.5.9 Marques

Les marques axiales de voies de circulation seront de couleur RAL 1023 (jaune trafic) et au minimum 15 cm de large.

Les marques d'indication prévues aux croisements des voies de circulation *Inner*, *Link 4*, *Link 5* et *Outer* suivent le « standard Genève » avec des flèches jaunes et la mention des voies de circulation à côté de l'axe ou en travers de celui-ci. Toutefois, le plan de situation ne distingue actuellement pas les marques d'emplacement et celles de direction/destination. Ainsi, l'AIG se basera sur les propositions commentées (cf. annexe 2 à la présente décision) afin de parfaire le plan des aides visuelles. Ce plan sera transmis à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux de marquages.

#### 2.5.10 Travaux et périodes de chantier

Pour les travaux spécifiques de remplacement de mâts d'éclairage, de suppression de la position 41 et de modification de la zone autour de l'avion d'entraînement du

SSA, l'AIG déposera à l'OFAC, au moins quatre semaines avant le début des travaux, un descriptif finalisé des différentes phases de chantier. La documentation mentionnera en particulier les restrictions d'utilisation de l'infrastructure (balisage, fermeture de voies de circulation et de postes de stationnement, etc.) avec les barrières éventuelles délimitant physiquement le chantier.

Pour le marquage, les mesures proposées au §1.4.8 du *safety assessment* au sujet du déroulement des travaux hors trafic et de l'utilisation de véhicules *follow-me* sont adéquates et seront mises en œuvre. Quant au phasage du démarquage et du marquage, décrit aux §1.4.8.1 à 1.4.8.3, l'AIG s'assurera que les situations intermédiaires, issues des différentes modifications traitées dans ce projet, ne provoqueront pas de risque inacceptable pour les opérations aéroportuaires. Il s'agit pour l'AIG en particulier de prendre garde aux dégagements sur les voies de circulation, aux postes de stationnement fermés, aux discontinuités de tracés, aux restrictions sur les routes de service ou encore au manque de surface pour les zones de stockage. A cet effet, l'AIG veillera à coordonner et à soigner l'information en interne (APS, AMS, SSA, *Steering*, etc.) mais aussi bien à l'extérieur (Skyguide, agents d'assistance, aviateurs, etc.) jusqu'à ce que les modifications soient achevées et publiées.

Durant les périodes de chantier, les zones concernées seront clairement délimitées de l'aire de mouvement active. Elles seront balisées, y compris de nuit.

Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés seront définies et respectées.

#### 2.5.11 Aspects opérationnels et documentation

Les interfaces entre les différents partenaires de l'aéroport doivent être clairement définies, documentées et communiquées. Le cas échéant, l'influence d'une modification (*impact of change*) sera analysée par l'AIG et les organes concernés (Directive OFAC AD I-003 - *Management of Change* sur les aérodromes) et la preuve en sera apportée que cette modification et son introduction sont acceptables d'un point de vue sécurité. La documentation y relative sera élaborée de préférence sous forme de *safety assessment* avec énumération des mesures d'atténuation et application du principe ALARP. Cela concerne aussi la phase de chantier.

Pour les thèmes qui concernent Skyguide, le processus SOAP (*Safety Oversight in ANS Provision*) fait foi et les délais impartis sont à convenir avec la division *Safety* de Skyguide.

Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite aux modifications des voies de circulation, des postes de stationnement, etc.

### 2.5.12 Publications aéronautiques

Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement la mise en service (même partielle) des nouveaux agencements. 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'exploitant civil est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux et modifications mentionnés dans cet examen sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. 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.

### 2.5.13 Début et fin des travaux

Le début et la fin des travaux seront communiqués à temps à l'OFAC (section LE-SA). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

## 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

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.

Les travaux se feront 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 à l'autorité fédérale concernée.

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 1<sup>er</sup> mars 2012 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue du déplacement des voies *Inner*, *Link 4* et *Link 5* ainsi que de le réaménagement des positions 41, 60 et *Romeo*.

### 1. De la portée

#### 1.1 *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 plans suivants :

- plan « aile EST, état été 2012 » 20 G du 1er juin 2012, échelle 1:500 ;
- plan « Zone de stockage SSA, réfection enrobé, phasage chantier » du 13 juin 2012, échelle 1 :1'000.

### 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 *Postes de stationnement 60*

- Les avions stationnés sur les nouveaux postes 61 à 66 ne dépasseront pas les limites de leur zone de stationnement.
- L'agencement des avions sera tel, que les véhicules de dégivrage ne se trouveront pas dans la marge de sécurité de la voie Outer, lorsqu'ils seront en train de dégivrer.
- L'AIG corrigera le tracé de la route de service qui croise le Nord du *Link 5*, de sorte que son bord Nord se trouve à au moins 42.5 m de l'axe de la voie Outer.
- L'AIG montrera pourquoi et à l'aide de quelles mesures la distance séparant la route de service de la voie Outer peut être réduite à 42.5 m. L'étude aéronautique correspondante sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouvel agencement des positions 60.
- Une marge horizontale de 2.0 m entre les marques de la route de service qui se

situé devant les positions 60 et un aéronef stationné sera garantie.

- Les positions *stop 1*, *stop 2* et *stop 3* seront le cas échéant redéfinies.
- Le plan de situation actualisé sera transmis à l'OFAC pour examen et approbation au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux de marquages.
- Le safety assessment sera actualisé et renvoyé à l'OFAC.
- Les organes chargés de l'organisation des postes de stationnement (APS) et de la gestion du trafic (AMS) seront intégrés dans la gestion des modifications et avertis à temps, y compris des phrases transitoires.
- L'AIG montrera pour quelles raisons le percement de la surface de transition par les deux mâts d'éclairages est justifié. Les documents adéquats seront transmis à l'OFAC, au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux.
- Les mâts seront marqués et balisés par des feux d'obstacles fixes et de couleur rouge.
- Ils seront annoncés et autorisés conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OASIA applicables aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'AIG transmettra une proposition de balisage, selon les principes du chapitre 6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI. L'annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables pour les équipements CNS. L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. Au moment de l'examen, l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.
- Si les opérations nocturnes doivent se poursuivre sans interruption sur les postes de stationnement 60, la construction et la mise en service des nouveaux mâts seront achevées avant la mise hors service et la démolition des éléments existants.
- Dans le cas contraire, les opérations nocturnes seront suspendues tant que l'éclairage ne sera pas disponible.
- L'éclairage proposé respectera les exigences en matière de sûreté.
- Pour la construction des mâts, le safety assessment mentionne deux options. Quelle que soit la méthode choisie, les mesures décrites dans le document seront respectées.
- L'AIG renseignera l'OFAC pourquoi des repoussages sont nécessaires sur les positions 60.

## 2.2 *Routes de service*

- Les différences entre les largeurs de route de service seront estompées tout en garantissant les marges nécessaires par rapport aux voies de circulation et aux postes de stationnement.
- Les routes de service seront marquées, en se basant sur le document de l'ACI « Apron markings and signs handbook » de 2009, lors de croisements avec des voies de circulation. L'AIG transmettra le plan de situation actualisé à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant les premiers

travaux de marquages.

- La route de service devant les positions 17 à 19, ne croisera pas l'extrémité des axes de ces postes de stationnement ainsi que les positions *stop 4*.
- L'AIG présentera à l'OFAC une solution alternative sans conflit entre route et poste de stationnement et qui se basera sur les réflexions faites dans le cadre du projet de la route douanière : restrictions sur les postes de stationnement « gros porteurs » en raison du périmètre et de l'exterritorialisation du chantier.
- La solution prendra en compte les exigences en termes de dégagement minimum entre les marques d'une route de service et l'avant d'un aéronef stationné (2.0 m) ainsi que celles pour le repoussage.
- L'emplacement de la route de service qui passe actuellement derrière les positions 17 à 19 devra être modifié afin de garantir une marge horizontale minimale de 2.0 m entre le niveau du gabarit autorisé et l'aéronef stationné (marge effective).
- Si une hauteur limite est fixée pour la route de service, elle sera inscrite dans la réglementation de l'AIG et signalée sur les accès.
- Les personnes circulant sur le tarmac auront, le cas échéant, été préalablement instruites au sujet de la hauteur limite.
- L'AIG fournira à l'OFAC des coupes avec les aéronefs critiques au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux de marquages.

### 2.3 *Suppression du poste 41 et création d'un bus gate et d'une zone de stockage*

- Les enveloppes des bus pour passagers, pour l'entrée et la sortie de la place de parc devant le satellite 40, seront transmises à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouvel agencement de la position 41. Le plan ad hoc montera comment les marges et les gabarits sont respectés dans cette zone nouvellement marquée.
- Les organes chargés de l'organisation des postes de stationnement (APS) et de la gestion du trafic (AMS) seront intégrés dans la gestion des modifications liés à la nouvelle utilisation du poste 41 et seront avertis à temps y compris des phases transitoires.
- L'« Etude 1 » mentionnée dans le safety assessment et relative à la nouvelle zone de stockage de matériel de piste sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouvel agencement de la position 41. La question du souffle de moteurs sera traitée.
- Le poste de stationnement sera fermé dès les premiers travaux.
- Lors du démontage de la passerelle du poste 41, la zone de chantier sera marquée et balisée de nuit.
- La circulation véhiculaire sera assurée et le marquage de la route de service modifié en conséquence, tout en garantissant des marges suffisantes au trafic.

#### 2.4 Déplacement du Link 4

- L'AIG démontrera pourquoi et à l'aide de quelles mesures la distance entre l'axe du *Link 4* et le bord du poste de stationnement 61 peut être réduite à 42.5 m. L'étude aéronautique correspondante sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouvel agencement des positions 60.

#### 2.5 Modification du Link 5

- Le tracé du *Link 5* et/ou la position du pare-souffle sera optimisé.
- L'AIG démontrera pourquoi et à l'aide de quelles mesures un espace inférieur aux exigences OACI entre le *Link 5* et le pare-souffle peut être toléré. L'étude aéronautique correspondante sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouveau tracé du *Link 5*.

#### 2.6 Suppression des positions Romeo et création des positions 67 et 68

- Les avions stationnés sur les nouveaux postes 67 et 68 ne dépasseront pas les limites de leur zone de stationnement.
- L'agencement des avions sera tel que les véhicules de dégivrage ne se trouveront pas dans la marge de sécurité de la voie *Outer* lorsqu'ils sont en train de dégivrer.
- L'AIG démontrera pourquoi et à l'aide de quelles mesures la distance entre les nouveaux postes de stationnement et l'axe de la voie *Outer* peut être réduite à 42.5 m. L'étude aéronautique correspondante sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du nouvel agencement des positions 60.
- La distance de 23.5 m prévue entre l'axe de la voie qui sort des positions 67 et 68 et les objets potentiels convient pour une circulation autonome d'avions dont l'envergure ne dépassera pas 34.5 m. Cette restriction figurera dans les publications aéronautiques.
- Les organes chargés de l'organisation des postes de stationnement (APS) et de la gestion du trafic (AMS) seront intégrés dans la gestion des modifications liées à la nouvelle numérotation et aux restrictions valables sur les positions 60. Ils seront avertis à temps y compris des phases transitoires.
- Les enveloppes des avions pour l'entrée et la sortie des postes de stationnement 67 et 68 seront transmises à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant les marquages du nouvel agencement. Le plan ad hoc montera comment les marges et les gabarits sont respectés dans cette zone nouvellement marquée.
- Le nouveau pare-souffle, prévu pour limiter les impacts liés au souffle des avions quittant la position 68, sera balisé par des feux d'obstacles fixes de couleur rouge.
- L'« Etude 2 » mentionnée dans le *safety assessment* et relative à la nouvelle

zone de stockage à l'est de la position 68 sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant sa mise en service.

- Le contour de la zone aura déjà été fixé suffisamment à l'avance, pour des questions de publication aéronautique.
- L'« Etude 3 » mentionnée dans le *safety assessment* et relative à l'éclairage de la zone de stationnement sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant sa mise en service.
- Si les sources lumineuses seront modifiées, l'AIG transmettra à l'OFAC un dossier complémentaire pour examen et approbation.

## 2.7 *Modification de la zone de sortie et d'attente RFF*

- L'AIG présentera à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service des premiers éléments, la documentation amendée sur les services d'urgence.
- L'AIG présentera à l'OFAC, au plus tard quatre semaines avant l'entrée en service de la modification, le plan actualisé de la surface vouée à la zone d'attente et de la position de l'avion d'entraînement du SSA, ainsi que la finalisation des différentes marques prévues sur la route de service.
- Les nouveaux mâts d'éclairage seront marqués et balisés par des feux d'obstacles fixes et de couleur rouge. Ils seront annoncés et autorisés conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'AIG transmettra une proposition de balisage, selon les principes du chapitre 6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI. L'annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables pour les équipements CNS. L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. Au moment de l'examen, l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.
- La construction et la mise en service des nouveaux mâts seront achevées avant la mise hors service et la démolition des éléments existants. Dans le cas contraire, un éclairage provisoire sera installé.
- L'éclairage proposé respectera les exigences en matière de sûreté.

## 2.8 *Balisage lumineux*

- L'AIG s'assurera que l'ensemble des charges et exigences formulées lors de l'examen aéronautique, concernant le balisage lumineux axial des *Link 0* à *5* et de la voie *Inner*, dont le résultat a été envoyé à la requérante le 27 mai 2010 soient intégralement reprises dans le présent projet.
- L'AIG s'assurera que l'ensemble des charges et exigences formulées dans la décision DETEC du 12 avril 2012, concernant le balisage lumineux des postes de stationnement, soient intégralement reprises dans le présent projet.

## 2.9 Marques

- Les marques axiales de voies de circulation seront de couleur RAL 1023 et au minimum 15 cm de large.
- L'AIG se basera sur les propositions commentées (cf. annexe 2 à la présente décision) afin de parfaire le plan des aides visuelles pour les marques d'indication d'emplacement et celles de direction/destination. Ce plan sera transmis à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux de marquages.

## 2.10 Travaux et périodes de chantier

- Pour les travaux spécifiques de remplacement de mâts d'éclairage, de suppression de la position 41 et de modification de la zone autour de l'avion d'entraînement du SSA, l'AIG déposera à l'OFAC, au moins quatre semaines avant le début des travaux, un descriptif finalisé des différentes phases de chantier. La documentation mentionnera en particulier les restrictions d'utilisation de l'infrastructure avec les barrières éventuelles délimitant physiquement le chantier.
- Pour le marquage, les mesures proposées au §1.4.8 du *safety assessment* au sujet du déroulement des travaux hors trafic et de l'utilisation de véhicules *follow-me* seront mises en œuvre.
- Pour le phasage du démarquage et du marquage, décrit aux §1.4.8.1 à 1.4.8.3 du *safety assessment*, l'AIG s'assurera que les situations intermédiaires, issues des différentes modifications traitées dans ce projet, ne provoqueront pas de risque inacceptable pour les opérations aéroportuaires.
- A cet effet, l'AIG veillera à coordonner et à soigner l'information en interne mais aussi bien à l'extérieur jusqu'à ce que les modifications soient achevées et publiées.
- Durant les périodes de chantier, les zones concernées seront clairement délimitées de l'aire de mouvement active.
- Elles seront balisées, y compris de nuit.
- Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés seront définies et respectées.

## 2.11 Aspects opérationnels et documentation

- Les interfaces entre les différents partenaires de l'aéroport doivent être clairement définies, documentées et communiquées.
- Le cas échéant, l'influence d'une modification sera analysée par l'AIG et les organes concernés et la preuve en sera apportée que cette modification et son introduction sont acceptables d'un point de vue sécurité.
- La documentation y relative sera élaborée de préférence sous forme de *safety assessment* avec énumération des mesures d'atténuation et application du prin-

cipe ALARP. Cela concerne aussi la phase de chantier.

- Pour les thèmes qui concernent Skyguide, le processus SOAP fait foi et les délais impartis sont à convenir avec la division *Safety* de Skyguide.
- Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite aux modifications des voies de circulation, des postes de stationnement, etc.

#### 2.12 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement la mise en service, même partielle, des nouveaux agencements.
- Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF soit aussi petit que possible.
- L'exploitant civil est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux et modifications mentionnés dans cet examen 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.

#### 2.13 Début et fin des travaux

- Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

#### 2.14 Autres exigences

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

### 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 ;
- Département de l'Urbanisme, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 224, 1211 Genève 8

DETEC Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication  
La Secrétaire générale suppléante

sig. Véronique Gigon

### Annexes

- Annexe 1 : Illustration de la marge horizontale effective entre un aéronef et le bord de la route de service avec une hauteur de gabarit limite autorisé.
- Annexe 2 : Propositions commentées des marques d'indication aux croisements des voies de circulations.

*(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, 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.