



3003 Berne, le 20 mai 2015

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Réaménagement des positions 80

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 17 décembre 2014, l'Aéroport International de Genève (AIG), 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 le réaménagement des positions 80.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste en un réaménagement des marquages dans le secteur des positions 80 pour permettre d'accueillir des aéronefs de code E sur les positions 85A et 89D. Pour ce faire, la position 84A est supprimée, la position 85A est légèrement décalée de même que le *Link 0*. Par ailleurs, l'axe de la position 89D est modifié. Quant aux actuelles positions 87A et 89C, elles ne seront pas modifiées.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remplacer les trois positions gros-porteurs (code E) qui seront temporairement fermées en raison des travaux de construction de l'Aile Est. Par ailleurs, le déplacement du *Link 0* est nécessaire afin de respecter les distances de sécurité entre l'avion stationné en position 85A et ceux qui circulent par le *Link 0*.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 17 décembre 2014 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 17 décembre 2014 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des chapitres suivants :
 - Chapitre 1 : « Présentation du projet », du 8 décembre 2014 ;
 - Chapitre 2 : Accord des tiers intéressés
 - Chapitre 3 : Dossier pour examen spécifique à l'aviation – Aides visuelles, comportant les documents suivants :
 - « Dossier pour examen spécifique à l'aviation – Aides visuelles », du 9 décembre 2014 ;
 - Plan n° 140128-1 indice A « Marquages aéronautiques », échelle 1:500, de décembre 2014 ;

- Plan n° PEG 2261-11-01 « Plan d'implantation du balisage lumineux », échelle 1:500, de novembre 2014 ;
- Plan n° PEG 2261-02-01 « Plan de câblage du balisage lumineux », échelle 1:500, de novembre 2014 ;
- Plan n° PEG 2261-17-01 « Plan d'orientation du balisage lumineux », échelle 1:500, de novembre 2014 ;
- Chapitre 4 : Plan d'obstacles & Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien, comportant les documents suivants :
 - « Plan d'obstacles », du 8 décembre 2014 ;
 - Accord de Skyguide, du 3 décembre 2014 ;
 - Plan des zones de sécurité – zone positions 80, du 10 décembre 2014 ;
- Chapitre 5 : « Safety Assessment Light », du 20 novembre 2014.

Tel qu'il ressort du chapitre 4, Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

1.6 *Droits réels*

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

2. De l'instruction

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

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

En date du 6 janvier 2015, les services internes de l'OFAC ont été appelés à se prononcer. Ni le Canton de Genève, ni les autres offices fédéraux n'ont été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique.

2.2 *Prise de position*

La prise de position suivante a été reçue :

- OFAC, examen aéronautique du 10 avril 2015.

En date du 13 avril 2015, l'OFAC a fait parvenir cet examen aéronautique au requérant en lui impartissant un délai échéant au 27 avril 2015 pour lui faire part de ses éventuelles observations finales. Le requérant n'a pas contesté les charges contenues dans l'examen aéronautique du 10 avril 2015.

L'instruction du dossier s'est achevée le 27 avril 2015.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA, 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. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aéroports au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique de Genève est un aéroport et la présente demande tend à autoriser le réaménagement des positions 80 qui est à l'évidence une installation d'aéroport. L'instruction est ainsi sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 Procédure applicable

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

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

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

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

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

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

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

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

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

2.2 *Justification*

La justification donnée par la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste en un réaménagement des marquages dans le secteur des positions 80 afin de remplacer les trois positions gros-porteurs (code E) qui seront temporairement fermées en raison des travaux de construction de l'Aile Est. Par ailleurs, le déplacement du *Link 0* est nécessaire afin de respecter les distances de sécurité entre l'avion stationné en position 85A et ceux qui circulent par le *Link 0*.

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

Après examen, l'OFAC rappelle qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous. En date du 13 avril 2015, l'OFAC a transmis ces exigences au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision.

2.5.1 *Remarque préliminaire*

Depuis le 15 août 2014, l'aéroport de Genève doit être certifié conformément aux exigences des règlements (CE) n° 216/2008, (CE) n° 1108/2009 et (UE) n° 139/2014. En prévision des futures formalités de certification et afin d'éviter toute non-conformité avec les règlements précités et les spécifications de certification (*certification specification*) qui s'y rapportent, l'examen aéronautique réalisé dans le cadre de la présente procédure d'approbation des plans se réfère d'ores et déjà auxdits règlements. Rien ne change toutefois sur le fond par rapport aux dispositions de l'Annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale en ce qui concerne les points ici pertinents.

2.5.2 Introduction

Avec la construction de l'Aile Est, le nombre de positions gros porteurs sera fortement réduit durant le chantier. Pour pallier ce manque, l'AIG souhaite réaménager quelques positions dans le secteur 80 afin de disposer de trois postes de stationnement pour la lettre de code E ainsi que pour le Boeing 747-8 (lettre de code F)¹.

Concrètement, il s'agit de :

- supprimer la position 84A ;
- décaler légèrement la position 85A en direction de Lausanne afin de tenir compte des puits pour l'avitaillement. Elle sera équipée de feux de poste de stationnement ;
- décaler le *Link 0* d'environ 50 m en direction de Lausanne afin de disposer d'assez de place autour de la position 85A ;
- repositionner la position 89D en direction d'*Outer* et de Lausanne afin de pouvoir placer un Boeing 747-8 tout en garantissant l'utilisation de la position 89C sans restriction.

2.5.3 Link 0 et Inner

La distance actuelle, et inchangée, entre les axes d'*Outer* et d'*Inner* est de 63.75 m. La distance entre *Inner* et le bord nord de la route de service qui longe les positions 83, 84 etc. est de 31.75 m.

La distance proposée entre le nouveau tracé du *Link 0* et la ligne de sécurité des positions 85 et 85A est de 32.75 m.

Au vu des nouvelles distances de séparation entre voies de circulation et objets (réf. « CS ADR-DSN.D.260 Taxiway minimum separation distance du Règlement (UE) n° 139/2014 »), il ressort les combinaisons suivantes pour le roulage dans ce secteur, la route de service étant traitée comme un obstacle.

Envergure max. <i>Inner</i> / <i>Link 0</i>	<i>Wing tip</i> - <i>Route</i>	Envergure max. <i>Outer</i>	<i>Wing tip Inner</i> - <i>Outer</i>
48.5 m (<i>taxilane</i>)	7.5 m	57.0 m (<i>taxiway</i>)	11.0 m
40.5 m (<i>taxilane</i>)	11.5 m	65.0 m (<i>taxiway</i>)	11.0 m

Tableau 1 Envergures et dégagements en bout d'aile sur *Inner* et *Outer* dans le secteur 83 et 84

L'exploitant examinera les conditions d'utilisation des voies *Inner* et *Outer* en référence aux valeurs du Tableau 1 et apportera le cas échéant les modifications nécessaires.

¹ Réf. « CS ADR-DSN.A.005 Aerodrome reference code » et « Table A-1 du Règlement (UE) n° 139/2014 ».

L'exploitant examinera la possibilité de réduire la distance entre le nouveau *Link 0* et la ligne de sécurité à 31.75 m à des fins d'harmonisation.

Le balisage axial du tracé actuel concerné par la modification du tracé sera masqué par des couvercles.

Le nouveau tracé sera pourvu de feux axiaux de voies de circulation bidirectionnels et de couleur verte.

Dans les deux courbes, l'espacement entre les feux sera inférieur à 7.5 m et sur la portion droite, inférieur à 15 m. Les exigences du « *CS ADR-DSN.M.715 Taxiway centre line lights on taxiways (...)* » pour les conditions de visibilité avec une portée visuelle de piste RVR inférieure à 350 m sont ainsi respectées.

La distance entre l'axe de la marque et les feux sera de 30 cm au plus. Les exigences du « *CS ADR-DSN.M.710 Taxiway centre line lights* » sont ainsi respectées.

L'orientation des feux choisie selon le plan PEG 2261-17-01 semble adéquate afin de fournir un guidage continu y compris lors de conditions de visibilité avec une portée visuelle de piste RVR inférieure à 350 m (réf. « *CS ADR-DSN.M.710 Taxiway centre line lights* »).

Les nouveaux feux de taxiways respecteront les exigences des Figures U-17 et U-18 du « *CS ADR-DSN.U.940 Aeronautical ground light characteristics* ».

2.5.4 Position 85A

L'axe de la position 85A actuelle est légèrement déplacé en direction de Lausanne afin de pouvoir effectuer l'avitaillement par puits pour un nombre maximum d'avions de la lettre de code E et pour le Boeing 747-8.

La prise en compte de ces avions implique par ailleurs un rétrécissement local de la route de service qui passe devant le nez des avions parkés sur cette position. Le dégagement frontal de 7.5 m est certes respecté et il y a suffisamment de place pour le tracteur de repoussage, mais la situation n'est pas satisfaisante pour le trafic véhiculaire.

Ainsi, le requérant évaluera la possibilité d'optimiser la position du poste de stationnement 85A, en tenant notamment compte des nouveaux dégagements sur les voies de circulation ainsi que de la distance latérale avec la position 87A voisine, dont l'utilisation est également prévue pour des lettres de code E et le Boeing 747-8.

L'axe de la position 85A sera marqué en trait discontinu de couleur jaune RAL 1023.

Les autres marques selon le plan 140128-1 sont correctes.

La position 85A sera équipée de feux de poste de stationnement, placés le long de l'axe de la marque et avec un espacement de moins de 15 m. Les feux sont de couleur jaune et unidirectionnels. Les exigences du « *CS ADR-DSN.M.765 Aircraft stand manoeuvring guidance lights* » sont ainsi respectées.

2.5.5 Position 87A

Cette position existante est une des trois pouvant accueillir un avion de la lettre de code E ou un Boeing 747-8 dans le secteur 80. Son axe est déjà marqué et balisé et il ne subira pas de changement. Les dégagements latéraux par rapport à la position 85A décalée et la position 89D sont respectés (min. 7.5 m).

2.5.6 Position 89D

La position 89D actuelle est déplacée plus au nord et à l'est afin d'y accueillir un avion de la lettre de code E ou un Boeing 747-8. Dans cette configuration, l'utilisation conjointe de la position actuelle 89C est garantie. La position 89D ne sera pas balisée par des feux de poste de stationnement de par son utilisation non prioritaire.

La place sera renumérotée 89, afin de disposer d'une logique avec la numérotation le long du taxiway *Outer*.

L'axe de la position sera marqué en trait discontinu de couleur jaune RAL 1023, car la priorité de l'utilisation est donnée aux positions 89A et 89B, qui sont marquées par un trait continu.

2.5.7 Limitation d'obstacles et influences sur les équipements CNS

Selon le document « *Demande d'approbation des plans / Positions gros porteurs dans le secteur des 80 - Projet 14-0128 / Plan d'obstacles - Interférence sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien* », les dérives des avions de la lettre de code E (Boeing 777-300ER ou A340-600) parqués dans le secteur 80, mais aussi et surtout le Boeing 747-8, percent la surface de transition. Le maximum est atteint par cet avion en position 87A avec 6.3 m (hauteur de l'avion = 19.6 m).

Même s'il s'agit d'objets mobiles ou temporairement fixes, les aéronefs sont à considérer comme des « obstacles » selon la définition donnée à l'article 2 du « *Règlement (UE) n°139/2014, Cover Regulation* ». Pour les pistes avec approches de précision, le premier contrôle à effectuer est l'absence de percement de l'OFZ (*obstacle free zone*), ce qui est le cas ici.

La surface de transition limite l'espace disponible aux constructions ou aux obstacles naturels, comme l'indique le « *Règlement (UE) n°139/2014, CS ADR-DSN. H.430 Transitional surface* », let. a : « *The purpose of the transitional surface is to define the limit of the area available for buildings, other structures or natural obstructions, such as trees* ». Un percement de la surface de transition peut donc être implicitement admis pour les dérives des aéronefs, notamment ceux circulant sur un taxiway parallèle comme *Outer*.

Sur les postes de stationnement adjacents, il peut subsister un percement résiduel de la surface de transition. Par exemple, dans une configuration plane et conforme avec un taxiway parallèle à la piste situé à 184.2 m de celle-ci (pour Boeing 747-8) et un Boeing 747-8 stationné à 51 m de l'axe du taxiway, le percement de la dérive se monte encore à 7.4 m. Les percements constatés par l'exploitant sont toujours inférieurs, notamment en raison des différences de niveau entre l'aire de trafic et la piste.

Ici, vu en plus l'absence de problèmes au niveau des procédures de vol IFR et des équipements CNS, les percements de la surface de transition peuvent être admis.

A noter que selon le « *CS ADR-DSN.J.480 Precision approach runways* », la présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface de transition sauf si le principe de défilement s'applique (« *New objects or extensions of existing objects should not be permitted above an approach surface or a transitional surface except when the new object or extension would be shielded by an existing immovable object* »). A Genève, l'objet critique n'est pas inamovible et de ce fait ne peut faire de l'ombre aux aéronefs stationnés si bien que le défilement ne s'applique pas.

Selon le document « *Demande d'approbation des plans / Positions gros porteurs dans le secteur des 80 - Projet 14-0128 / Plan d'obstacles - Interférence sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien* », le préavis au niveau PANS-OPS est favorable pour le projet terminé, la phase chantier se déroulant hors des heures d'exploitation. Selon le même document, le préavis au niveau CNS est favorable, avec une réserve émise au niveau du système SAMAX.

Le requérant s'assurera auprès de Skyguide que les mesures d'optimisation planifiées au niveau du système SAMAX aient effectivement été prises afin de pallier les risques de réflexion dus aux dérives des avions de la lettre de code E ainsi que du Boeing 747-8 parqués dans le secteur 80.

2.5.8 Période de travaux

Selon le *safety assessment* 037-2014, les travaux se feront de nuit, soit hors des

heures d'exploitation et selon le mode opératoire du chantier pour le balisage lumineux des *Links* 1 à 5 et *Inner*. De cette façon les interactions avec l'exploitation sont limitées à un minimum.

Dans la mesure où des marques sont supprimées et déplacées, les phases de marquage et d'effacement seront organisées de façon à éviter les doublons et toute information trompeuse. Les organes concernés seront informés à temps des modifications (ex : APS, AMS, Skyguide).

Le basculement entre les anciens et les nouveaux feux (ex. *Link 0*) se fera de façon à éviter toute indication erronée, en particulier aux pilotes lors du roulage.

2.5.9 Aspects opérationnels et documentation

Les interfaces entre les différents partenaires de l'AIG ont été définies et documentées. L'influence de la modification a été analysée dans le *safety assessment* 037-2014 et le changement est acceptable d'un point de vue sécurité.

Les mesures de réduction des risques listées au point 4 du *safety assessment* n°037-2014 seront mises en place.

Pour les thèmes qui touchent Skyguide (p. ex. au niveau de la platine de commande du balisage ou de SAMAX), le processus *Safety Oversight in ANS Provision* fait foi et les délais impartis sont à convenir le cas échéant avec la division Safety de Skyguide.

Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'aéroport de Genève seront adaptés en tenant compte de la nouvelle situation. Cela concerne en particulier les thèmes suivants : gestion des positions avions, avitaillement, aides visuelles, liaison ATC-AMU, RFF et les différents plans distribués au sein de l'aéroport.

2.5.10 Publications aéronautiques

Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

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

2.5.11 Début, fin et réception des travaux

Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section Plan sectoriel et installations ainsi qu'à l'adresse e-mail _____.

Les modalités de la mise en service seront thématiques entre l'AIG et l'OFAC. Des inspections en cours de chantier sont réservées.

La notification du respect des charges sera communiquée à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations).

2.6 Exigences liées à l'aménagement du territoire

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

2.7 Autres exigences

L'OFAC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

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

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

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

2.8 Conclusion

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti

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

3. Des émoluments

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

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

4. De la délégation de signature

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

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

5. De la notification et de la communication

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

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

C. Décision

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

vu la demande du 17 décembre 2014 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de réaménager les positions 80.

1. De la portée

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

- Plan n° 140128-1 indice A « Marquages aéronautiques », échelle 1:500, de décembre 2014 ;
- Plan n° PEG 2261-11-01 « Plan d'implantation du balisage lumineux », échelle 1:500, de novembre 2014 ;
- Plan n° PEG 2261-02-01 « Plan de câblage du balisage lumineux », échelle 1:500, de novembre 2014 ;
- Plan n° PEG 2261-17-01 « Plan d'orientation du balisage lumineux », échelle 1:500, de novembre 2014 ;

2. Des charges

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

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

2.1.1 Link 0 et Inner

- Le requérant examinera les conditions d'utilisation des voies *Inner* et *Outer* en référence aux valeurs du Tableau 1 et apportera le cas échéant les modifications nécessaires.
- Le requérant examinera la possibilité de réduire la distance entre le nouveau *Link 0* et la ligne de sécurité à 31.75 m à des fins d'harmonisation.
- Les nouveaux feux de taxiways respecteront les exigences des Figures U-17 et U-18 du « CS ADR-DSN.U.940 Aeronautical ground light characteristics ».

2.1.2 Position 85A

- Le requérant évaluera la possibilité d'optimiser la position du poste de stationnement 85A, en tenant notamment compte des nouveaux dégagements sur les voies de circulation ainsi que de la distance latérale avec la position 87A voisine, dont l'utilisation est également prévue pour des lettres de code E et le Boeing 747-8.
- L'axe de la position 85A sera marqué en trait discontinu de couleur jaune RAL 1023.

2.1.3 Position 89D

- La place sera renumérotée 89, afin de disposer d'une logique avec la numérotation le long du taxiway *Outer*.
- L'axe de la position sera marqué en trait discontinu de couleur jaune RAL 1023, car la priorité de l'utilisation est donnée aux positions 89A et 89B, qui elles sont marquées par un trait continu.

2.1.4 Limitation d'obstacles et influences sur les équipements CNS

- Le requérant s'assurera auprès de Skyguide que les mesures d'optimisation planifiées au niveau du système SAMAX aient effectivement été prises afin de pallier les risques de réflexion dus aux dérives des avions de la lettre de code E ainsi que du Boeing 747-8 parkés dans le secteur 80.

2.1.5 Période de travaux

- Dans la mesure où des marques sont supprimées et déplacées, les phases de marquage et d'effacement seront organisées de façon à éviter les doublons et toute information trompeuse.
- Les organes concernés seront informés à temps des modifications (ex : APS, AMS, Skyguide).
- Le basculement entre les anciens et les nouveaux feux (ex. *Link 0*) se fera de façon à éviter toute indication erronée, en particulier aux pilotes lors du roulage.

2.1.6 Aspects opérationnels et documentation

- Les mesures de réduction des risques listées au point 4 du *safety assessment* n°037-2014 seront mises en place.
- Pour les thèmes qui touchent Skyguide (p. ex. au niveau de la platine de commande du balisage ou de SAMAX), le processus *Safety Oversight in ANS Provision* fait foi et les délais impartis sont à convenir le cas échéant avec la division Safety de Skyguide.

- Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'aéroport de Genève seront adaptés en tenant compte de la nouvelle situation. Cela concerne en particulier les thèmes suivants : gestion des positions avions, avitaillement, aides visuelles, liaison ATC-AMU, RFF et les différents plans distribués au sein de l'aéroport.

2.1.7 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.1.8 Début, fin et réception des travaux

- Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section Plan sectoriel et installations ainsi qu'à l'adresse e-mail _____.
- Les modalités de la mise en service seront thématiques entre l'AIG et l'OFAC. Des inspections en cours de chantier sont réservées.

2.2 Autres exigences

- L'OFAC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.
- 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 l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d OEmol-OFAC ; RS 748.112.11. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les plans approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

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

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

sig. Peter Müller
Directeur de l'OFAC

La voie de droit figure sur 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 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.