



3003 Berne, le 23 avril 2020

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

*Road holding position lights*

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Le 18 octobre 2019, l'Aéroport International de Genève (AIG) (ci-après : le requérant), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour la mise en place de feux flashes aux points d'attente des six routes secondaires d'accès à la piste (en anglais : *road holding position lights*) ainsi que pour le remplacement des marquages existants.

#### 1.2 *Description du projet*

Le projet concerne six routes d'accès secondaires à la piste et consiste à modifier le marquage existant ainsi qu'à installer six feux flashes sur les routes côté nord de la piste aux points kilométriques (PK) 600, 2'000, 2'500, 3'300 et 3'800, ainsi que sur la route côté sud de la piste au PK 3'300.

Chacune des installations, d'une hauteur maximale de 1,80 mètre, comprend un mât frangible, deux feux flashes rouges, un panneau solaire, un bloc électrique ainsi qu'un panneau informant de l'accès restreint à la zone, avec le texte « Zone protégée de la piste, Accès exclusif avec permis piste et autorisation TWR » qui remplace l'ancien texte « Zone protégée de la piste, Accès interdit sans autorisation TWR ». Par ailleurs, le marquage au sol « NO ENTRY », actuellement présent sur toutes les routes, est remplacé par le marquage « STOP » et une ligne blanche continue.

Les panneaux, considérés comme des obstacles, et les marquages seront localisés, dans la mesure du possible, à 140 mètres de l'axe de la piste en lieu et place des 90 mètres actuels. Cependant, il y a lieu de tenir compte des spécificités de chacune des zones. Ainsi, la distance de l'axe de piste sera de 110 mètres pour les routes côté nord se situant au PK 600, PK 2'000 et PK 3'300. Elle sera de 90 mètres pour la route côté nord se situant au PK 2'500, de 140 mètres pour celle côté nord se situant au PK 3'800 et de 130 mètres pour la route côté sud se situant au PK 3'300.

Par ailleurs, il est à noter que la route partant des aéroboules et débouchant sur la piste peu avant le PK 1'000 n'est aujourd'hui plus utilisée et se trouve en partie dématérialisée. Le panneau informant de l'accès restrictif à la zone est encore en place et sera retiré dans le cadre de ce projet.

### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de répondre à la non-conformité EASA (en anglais : *European Aviation Safety Agency*) concernant les routes d'accès secondaires à la piste non-équipées de feux aux points d'attente (LSGG DAAD-008 *road holding position lights*) et ainsi de réduire le risque d'incursion de la piste.

### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 18 octobre 2019 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant datée du 18 octobre 2019 ;
- Document de base « Demande d'approbation des plans, *Road holding position lights* », daté du 17 octobre 2019 et comportant les 3 annexes suivantes :
  - Annexe 1 : *Safety assessment* :
    - Document « Impacts opérationnels et *Safety Assessment, Road holding position lights* », version 1.0, daté du 16 octobre 2019 ;
  - Annexe 2 : Cartes :
    - Carte *Google Map*, seuil piste 22, indiquant l'emplacement de cinq routes d'accès secondaires, sans échelle et non datée ;
    - Carte *Google Map*, seuil piste 04, indiquant l'emplacement d'une route d'accès secondaire, sans échelle et non datée ;
  - Annexe 3 : Plan général avec implantation :
    - Plan « Emplacement des mâts avec clignotants rouges », n° 2019\_Wigwag\_Lepagnot\_423, sans échelle, daté du 11 octobre 2019.

Suite à un premier examen aéronautique négatif daté du 5 février 2020, le requérant a fait parvenir à l'OFAC, par courrier électronique daté du 26 février 2020, le document suivant qui annule et remplace le document portant le même nom et figurant dans l'annexe 1 de la demande du 18 octobre 2019 :

- Document « Impacts opérationnels et *Safety Assessment, Road holding position lights* », version 1.3, daté du 20 février 2019.

### 1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

### 1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels nécessaires sur les biens-fonds concernés par le projet.

## **2. De l'instruction**

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

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

Dans le cadre de cette procédure, seuls les services internes de l'OFAC ont été consultés.

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 *Prise de position***

La prise de position suivante a été reçue :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 19 mars 2020, qui remplace et annule l'examen spécifique du 5 février 2020 ;
- Complément à l'examen spécifique à l'aviation du 19 mars 2020 daté du 25 mars 2020.

### **2.3 *Observations finales***

La prise de position citée ci-dessus ainsi que le complément à cette dernière – contenant les exigences à respecter pour la réalisation du projet – ont été transmis au requérant le 20 mars 2020, respectivement le 25 mars 2020, en l'invitant à formuler ses observations. Le 20 mars 2020, respectivement le 20 avril 2020, le requérant a informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 20 avril 2020.

## **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 mettre en place des feux flashes aux points d'attente des six routes secondaires d'accès à la piste ainsi qu'à remplacer les marquages existants. Dans la mesure où ces installations servent à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport dont la mise en place doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est exploitée en vertu d'une concession.

#### *1.2 Procédure applicable*

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

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

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

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

En l'occurrence, la mise en place des feux flashes ainsi que le remplacement des marquages existants n'impliquent que des modifications mineures, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées et que ce type de procédure peut être appliqué.

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

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

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

## 2. **Au fond**

### 2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à

l'autorité de céans d'évaluer leurs avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

## 2.2 *Justification*

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

## 2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque 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).

L'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 19 mars 2020 dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision.

Par ailleurs, en date du 25 mars 2010, un complément à l'examen spécifique à l'aviation du 19 mars 2020 a été rendu par l'OFAC car les six poteaux sont également soumis à une autorisation au sens de l'art. 63 OSIA. A cet effet, les exigences qui ont été formulées sont les suivantes :

1. Marquage de jour de chacun des 6 poteaux au moyen de 3 bandes alternant les couleurs rouge et blanche, d'une largeur de 40 cm chacune, rouge au sommet. Nota bene : Pour la définition exacte des couleurs, se référer à la Directive obstacles AD I-006 disponible sur [www.bazl.admin.ch/obstacles](http://www.bazl.admin.ch/obstacles).
2. L'AIG est responsable du bon état de fraîcheur du marquage de jour selon charge n° 1.
3. La mise en place des poteaux sera confirmée 4 jours à l'avance dans le portail OCS. Ceci, en y activant les obstacles concernés.
4. La réalisation du marquage de jour selon charge n° 1 sera confirmée dans OCS. Ceci, en y téléversant des photos du balisage réalisé.
5. L'éventuel démontage ultérieur de l'un ou de plusieurs des poteaux sera annoncé dans OCS. Ceci, en y désactivant les obstacles concernés.

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.

## 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 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 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.

## 2.8 *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'invoquent 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). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, frais 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 LOGA, le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 3 janvier 2019, Madame la Cheffe du DETEC Simonetta Sommaruga 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 suppléant de l'OFAC.

## **5. De la notification et de la communication**

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple à l'autorité fédérale concernée.

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 18 octobre 2019 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de la mise en place de feux flashes aux points d'attente des six routes secondaires d'accès à la piste ainsi que du remplacement des marquages existants.

### 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 documents suivants :

- Document de base « Demande d'approbation des plans, *Road holding position lights* », daté du 17 octobre 2019 ;
- Document « Impacts opérationnels et *Safety Assessment, Road holding position lights* », version 1.3, daté du 20 février 2019 ;
- Plan « Emplacement des mâts avec clignotants rouges, n° « 2019\_Wigwag\_Le-pagnot\_423 », sans échelle, daté du 11 octobre 2019.

### 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° 1 à 5, formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 19 mars 2020, annexé à la présente décision, devront être respectées.

Par ailleurs, les charges suivantes, également numérotées de 1 à 5 et formulées dans le complément à l'examen spécifique à l'aviation, non annexé à la présente décision, devront également être respectées :

1. Marquage de jour de chacun des 6 poteaux au moyen de 3 bandes alternant les couleurs rouge et blanche, d'une largeur de 40 cm chacune, rouge au sommet.

Nota bene : Pour la définition exacte des couleurs, se référer à la Directive obstacles AD I-006 disponible sur [www.bazl.admin.ch/obstacles](http://www.bazl.admin.ch/obstacles).

2. L'AIG est responsable du bon état de fraîcheur du marquage de jour selon charge n° 1.
3. La mise en place des poteaux sera confirmée 4 jours à l'avance dans le portail OCS. Ceci, en y activant les obstacles concernés.
4. La réalisation du marquage de jour selon charge n° 1 sera confirmée dans OCS. Ceci, en y téléversant des photos du balisage réalisé.
5. L'éventuel démontage ultérieur de l'un ou de plusieurs des poteaux sera annoncé dans OCS. Ceci, en y désactivant les obstacles concernés.

## 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 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 et sont fixés dans une décision de l'OFAC séparée. La facture, qui comprendra également les émoluments 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 l'annexe et le plan approuvé).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne.

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

(Sig.)

p.o. Marcel Zuckschwerdt  
Directeur suppléant de l'Office fédéral de l'aviation civile

### **Annexe**

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 19 février 2020.

### **Voie de droit**

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

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