

3003 Berne, le 20 mars 2013

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Amélioration du système de surveillance de piste SAMAX de Skyguide
(MDS *Upgrade*)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 27 septembre 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) pour l'amélioration du système de surveillance de piste SAMAX de Skyguide.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à améliorer le système de surveillance de piste SAMAX. Ce système permet à la tour de contrôle de Skyguide et à l'*Apron Management Service* (AMS) de détecter, sous la forme d'une image radar qui leur est transmise, les véhicules et les avions au sol.

Concrètement, une antenne de multilateration (abrégiée RU pour *Resolution Unit*) sera déplacée (RU3), trois seront démontées et réinstallées (RU7, RU8 et RU9), une autre sera rehaussée (RU5), huit nouvelles antennes seront construites (RU11 à 18) et un nouvel émetteur de référence appelé RefTran sera ajouté.

Les antennes mesurent environ 50 centimètres de hauteur et sont reliées par modem au processeur central situé à la tour de contrôle.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant par le fait que le système actuel a atteint ses limites. Son renouvellement, tel que prévu par ce projet, permettra non seulement d'améliorer ses performances et la qualité de ses informations, mais également d'augmenter la sécurité de la navigation aérienne. De plus, le nouveau système, de part le nombre d'antennes et leur emplacement, bénéficiera d'une certaine redondance et pourra continuer à être fonctionnel, même en cas de panne partielle, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 27 septembre 2012 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement, du 27 septembre 2012 ;
- Descriptif du projet, du 18 juillet 2012 ;

- *Safety assessment light* « SAMAX Upgrade », du 15 août 2012 ;
- Plan de situation générale ;
- Dossier Technique : interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien, du 24 septembre 2012, qui intègre le document « MDS Upgrade GVA – Evaluation de l'impact des procédures IFP pour LSGG » produit par Skyguide ;
- Plan d'obstacles, du 25 septembre 2012 ;
- Matrice d'identification des impacts potentiels sur l'environnement, du 18 septembre 2012 ;
- Rapport sur le respect des exigences de l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI ; RS 814.710), du 18 septembre 2012, et ses annexes :
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU5 (Poste 1), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU9, juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU11 (Tower), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU12 (Media-markt), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU13 (CAG), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU14 (Radar GV2S), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU15 (*Yankee*), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU16 (P48), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU17 (*Geneva Air Park*), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RU18 (*TAG Aviation 2*), juillet 2012 ;
 - Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RefTran 2 (Sat 40), juillet 2012.

Dans le cadre de l'examen effectué par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), il est apparu, dans le document relatif au RefTran, qu'une valeur était visiblement erronée et qu'il s'agissait d'une faute de frappe. Sur requête de l'autorité, le requérant a donc mis à jour le document « Pisten- und Rollfeldüberwachung : Multilaterationssystem, RefTran 2 (Sat 40), juillet 2012 » et l'a transmis à l'OFAC en date du 20 février 2013.

Tel qu'il ressort du dossier, Skyguide collabore activement à la réalisation de ce projet de sorte que ce dernier sera en adéquation avec ses activités et ses installations

de la navigation aérienne.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effet significatif 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'OFAC pour le compte du DETEC.

Ni les autorités du Canton de Genève ni les autorités fédérales n'ont été consultées.

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 au projet n'est parvenue à l'office chargé de la procédure.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Services internes de l'OFAC, prises de position du 8 février 2013 et du 5 mars 2013.

L'instruction du dossier s'est achevée le 5 mars 2013.

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'installation aéronautique de Genève 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 la pose d'antennes visant à améliorer le système de surveillance de piste SAMAX de Skyguide. 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'en l'amélioration d'un système de surveillance aéronautique

qui ne change pratiquement pas l'aspect extérieur du site puisqu'il s'agit d'antennes qui seront déplacées, rehaussées ou ajoutées. Il ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

Le requérant 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 qu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment techniques et celles spécifiques à l'aviation 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 le requérant est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste en l'amélioration du système de surveillance de piste, ce qui permettra d'augmenter non seulement ses performances et la qualité de ses informations, mais également la sécurité de la navigation aérienne. De plus, le nouveau système, de part le nombre d'antennes et leur emplacement, bénéficiera d'une certaine redondance et pourra continuer à être fonctionnel, même en cas de panne partielle, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

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'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. Le concessionnaire est chargé de vérifier que l'infrastructure mise à disposition le permette et, conformément à l'art. 10 al. 1 OSIA, que l'exploitation en soit sûre et rationnelle.

2.5 *Exigences spécifiques 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.

2.5.1 Influence sur les procédures de vol IFR

Selon le document produit par Skyguide et inséré dans le dossier technique, la pose des nouveaux capteurs sera sans influence au niveau PANS-OPS.

2.5.2 Influence sur les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS)

En ce qui concerne le volet « communication », selon document de Skyguide, le RU11 pourrait poser des difficultés en termes de « bruit induit par les interrogations du Mode S ». Le cas échéant, ce RU ne sera utilisé qu'en mode « réception ».

Pour l'aspect « navigation », le document de Skyguide indique qu'il n'y aura pas d'impact sur les systèmes de navigation.

En ce qui concerne la surveillance, selon le document de Skyguide inséré dans le dossier technique, il y a un risque négligeable de masquage et de dégradation du radar primaire avec le RU13, mais une mesure d'atténuation est déjà envisagée.

Ainsi, Skyguide effectuera un test de fonctionnement à la fin des travaux pour évaluer l'influence du RU11 et du RU13 sur les systèmes de communication et de surveillance et en communiquera le résultat à l'OFAC.

Par ailleurs, les conclusions du document de Skyguide (page 4) font état de réserves au sujet du RU14. Or, il n'est jamais fait mention de ce RU dans les paragra-

phes précédant la conclusion. Le requérant clarifiera la situation sur ce point.

2.5.3 Emplacements concernés

2.5.3.1 Déplacement RU3 – Grand Hangar

Cette antenne sera déplacée d'un coin du Grand Hangar à un autre emplacement sur le toit. Deux variantes sont encore à l'essai. La hauteur finale sera identique à celle d'aujourd'hui, sous la zone de sécurité. La description faite du chantier d'installation ne suscite pas de commentaires particuliers.

L'AIG communiquera à l'OFAC l'emplacement final de l'antenne RU3, une fois les variantes testées et la position finalisée.

2.5.3.2 Rehaussement RU7 – Poste 4

L'antenne actuelle RU7 sera remplacée par un mât et une antenne plus hauts, distants de quelques mètres par rapport à la position actuelle au poste 4. Le mât de 11.5 mètres sera frangible, marqué et balisé. La hauteur finale sera donc de 12 mètres.

En vertu de son rôle d'aide à la navigation aérienne, le percement d'environ 8 mètres de la surface de transition a déjà été toléré par le Service des obstacles de l'OFAC (*shielding*). Les surfaces de transition intérieures pour lettre de code E et F ne seront en revanche pas percées, de même que les surfaces de la piste de gazon.

L'installation du mât et de l'antenne sera prévue durant la journée, y compris le basculement du mât qui ne nécessitera pas l'utilisation d'une grue. La description faite du chantier ne suscite pas d'autres commentaires.

L'AIG communiquera toutefois à l'OFAC le résultat du contrôle nécessaire en termes de respect des distances de sécurité par rapport au gazoduc. Si l'emplacement final diffère de la coordonnée transmise initiale à l'OFAC, une nouvelle demande d'autorisation d'obstacle sera déposée à l'OFAC.

2.5.3.3 Rehaussement RU5 – Poste 1

L'antenne RU5 actuelle sera remplacée par un mât et une antenne plus hauts, distants de quelques mètres par rapport à la position actuelle. Le mât de 11.5 mètres sera frangible, marqué et balisé. La hauteur finale sera ainsi de 12 mètres.

Son nouvel emplacement, environ à 250 mètres au nord de l'axe de piste, fait que

l'objet ne percera ni la zone de sécurité ni les surfaces de limitation d'obstacles de la piste gazon.

L'installation du mât et de l'antenne sera prévue durant la journée, y compris le basculement du mât qui ne nécessitera pas l'utilisation d'une grue. La description faite du chantier ne suscite pas d'autres commentaires.

2.5.3.4 Déplacement RU8 – Au nord du seuil de piste 23

L'antenne RU8 actuelle, située près du VOR GVA sera déplacée au nord du seuil de piste 23. Elle sera fixée sur un nouveau mât de 7 mètres de haut, frangible et balisé. La hauteur finale sera visiblement de 7.5 mètres, sans que cela soit explicitement documenté. Après renseignements pris auprès de la responsable de projet, l'AIG a confirmé que la hauteur de l'objet sera de 7.5 mètres.

Dans la mesure où cela ne ressort actuellement pas clairement du dossier, l'AIG adaptera donc la documentation faisant référence à la hauteur finale de l'objet en y intégrant la valeur de 7.5 mètres.

La nouvelle position de l'antenne se trouvera à 80 mètres en amont du seuil 23 et à 165 mètres au nord de l'axe de piste. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, l'antenne RU8 percera la zone de sécurité de 4.2 mètres. La demande d'autorisation d'obstacle à la navigation aérienne n'a pas encore été déposée à l'OFAC.

La nouvelle antenne sera ainsi annoncée et autorisée conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur ce point dans le cadre des mesures accompagnatrices.

Dans sa demande d'autorisation d'obstacle à la navigation aérienne, l'AIG traitera également la question de la zone dégagée d'obstacles (OFZ), car le rapport sur l'analyse « obstacles » ne donne pas de réponse à ce sujet.

Vu l'emplacement, les travaux seront prévus hors des heures d'ouverture de l'aéroport. Une fois les travaux terminés et réceptionnés, la RU8 actuelle sera démontée. La description faite du chantier ne suscite pas d'autres commentaires.

2.5.3.5 Déplacement RU9 – Colovrex

L'antenne RU9 actuelle, située près du poste d'observation météo au sud de la baie d'attente *Alpha*, sera déplacée à l'est du seuil de piste 23 vers le Trou de Colovrex. Elle sera fixée sur un nouveau mât de 14.5 mètres de haut, frangible et balisé. La

hauteur finale est ainsi de 15 mètres.

La nouvelle position de l'antenne se trouvera 145 mètres en amont du seuil 23 et à 180 mètres au sud de l'axe de piste. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, l'antenne RU9 percera la zone de sécurité de 4.7 mètres. La demande d'autorisation d'obstacle à la navigation aérienne n'a pas encore été déposée à l'OFAC.

La nouvelle antenne sera annoncée et autorisée conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur ce point dans le cadre des mesures accompagnatrices.

Dans sa demande d'autorisation d'obstacle à la navigation aérienne, l'AIG traitera également la question de la zone dégagée d'obstacles (OFZ), car le rapport sur l'analyse « obstacles » ne donne pas de réponse à ce sujet.

Le *safety assessment* n'indique pas la façon dont les travaux seront prévus. Si le basculement du mât peut se faire sans l'utilisation d'une grue, il est envisageable d'effectuer ces travaux durant les heures d'exploitation de l'aéroport. L'OFAC se prononcera définitivement sur ce point dans le cadre de son examen de la demande d'autorisation d'obstacle.

Une fois les travaux terminés et réceptionnés, la RU9 actuelle sera démontée.

2.5.3.6 Nouvelle RU11 – sur la tour de contrôle

La nouvelle antenne RU11 se trouvera au sommet de la tour de contrôle de Skyguide. Sa hauteur ne dépassera pas 2 mètres. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU11 ne percera pas la zone de sécurité. L'installation du mât et de l'antenne sera prévue durant la journée avec les équipements et accès existants. La description faite du chantier d'installation ne suscite pas d'autres commentaires.

2.5.3.7 Nouvelle RU14 – Radar GV2S

La nouvelle antenne RU11 se trouvera au sommet du radar GV2S situé sur l'aire nord. Sa hauteur ne dépassera pas 2 mètres. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU14 ne percera pas la zone de sécurité. L'installation du mât et de l'antenne sera prévue durant la journée par les accès existants et sans interruption du fonctionnement du radar. La description faite du chantier d'installation ne suscite pas d'autres commentaires.

2.5.3.8 Nouvelle RU12 – Mediamarkt

La nouvelle antenne RU12 se trouvera sur un mât monté sur une butte de terre existante au sud-ouest de l'enceinte aéroportuaire. Elle sera fixée sur un nouveau mât de 7 mètres de haut, frangible et balisé. L'antenne se trouvera à 11 mètres au-dessus du sol.

Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU12 percera la zone de sécurité de 4.4 mètres. La demande aérienne d'obstacle à la navigation aérienne n'a pas encore été déposée à l'OFAC.

La nouvelle antenne sera annoncée et autorisée conformément à la procédure prévue par l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur ce point dans le cadre des mesures accompagnatrices.

Les travaux de génie civil seront prévus durant la journée, alors que l'installation du mât et de l'antenne se feront hors des heures d'ouverture de l'aéroport.

2.5.3.9 Nouvelle RU13 – Centre d'aviation générale

La nouvelle antenne RU13 se trouvera à côté du centre d'aviation générale (CAG) sur l'aire nord. Elle sera fixée sur un nouveau mât non-frangible de 30 mètres de haut pour des raisons de couverture. L'antenne se trouvera ainsi à 30.5 mètres au-dessus du sol. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU13 se trouvera en-dessous de la zone de sécurité.

Malgré le fait que la nouvelle antenne RU13 se trouve en-dessous de la zone de sécurité, le mât sera balisé et marqué en raison de la proximité des opérations d'hélicoptères. La responsable de projet de l'AIG a déjà été informée de cette exigence.

Le *safety assessment* n'indique pas la façon dont les travaux seront prévus.

L'AIG précisera le concept choisi pour le chantier et les mesures organisationnelles prises à cet effet (i.e. « de jour » ou « de nuit » ?) au plus tard trois semaines avant le début des travaux. La fermeture des postes de stationnement K4 et K5 est tout à fait justifiée.

2.5.3.10 Nouvelle RU15 – Coin *Taxiway Yankee*

La nouvelle RU15 se trouvera au nord de la voie de roulage *Yankee*. Elle sera fixée sur un nouveau mât de 12 mètres de haut, frangible et balisé. La hauteur finale sera ainsi de 12.5 mètres, sans que cela soit explicitement documenté. Après renseignements pris auprès de la responsable de projet de l'AIG, la hauteur de l'objet sera de 12.5 mètres.

L'AIG adaptera donc la documentation faisant référence à la hauteur finale de l'objet en y intégrant la valeur de 12.5 mètres.

Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU15 percera la zone de sécurité de 1.3 mètres. La demande d'autorisation d'obstacle à la navigation aérienne n'a pas encore été déposée à l'OFAC.

La nouvelle antenne sera annoncée et autorisée conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur ce point dans le cadre des mesures accompagnatrices.

Les travaux de génie civil seront prévus durant la journée, alors que l'installation du mât et de l'antenne se feront hors des heures d'ouverture de l'aéroport, si l'OFAC le demande. A noter que le basculement du mât en position verticale se fera sans l'aide d'une grue.

2.5.3.11 Nouvelle RU16 – Parking P48

La nouvelle RU16 sera placée sur un mât d'éclairage au sud-ouest du parking P48. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU16 se trouvera en-dessous de la zone de sécurité. L'installation du mât et de l'antenne sera prévue durant la journée en coordination avec l'*Aircraft Positioning Service* (APS). La description faite du chantier d'installation ne suscite pas d'autres commentaires.

2.5.3.12 Nouvelle RU17 – *Geneva Airpark*

La nouvelle antenne RU17 se trouvera sur le toit du hangar *Geneva Airpark*. Sa hauteur ne dépassera pas 4 mètres y compris le trépied utilisé. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU17 ne percera pas la zone de sécurité. L'installation du mât et de l'antenne sera prévue durant la journée avec les équipements et accès existants. La description faite du chantier d'installation ne suscite pas d'autres commentaires particuliers.

2.5.3.13 Nouvelle RU18 – TAG Aviation

La nouvelle antenne RU18 se trouvera sur le toit du hangar principal de TAG Aviation. Sa hauteur ne dépassera pas 4 mètres y compris le trépied utilisé. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RU18 ne percera pas la zone de sécurité. L'installation du mât et de l'antenne sera prévue durant la journée avec les équipements et accès existants. La description faite du chantier d'installation ne suscite pas d'autres commentaires particuliers.

2.5.3.14 Nouvelle RefTran – Satellite 40

Le nouvel émetteur de référence RefTran sera placé sur le mât d'éclairage de la position 44. Selon le rapport de l'AIG sur l'analyse au niveau des obstacles à la navigation aérienne, la nouvelle antenne RefTran ne percera pas la zone de sécurité. L'installation du nouvel émetteur sera prévue durant la journée avec une nacelle. Le poste de stationnement 44 sera bloqué durant une demi-journée et la zone de chantier balisée. Les travaux seront coordonnés avec l'APS.

2.5.4 Impacts opérationnels et période de travaux

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.

2.5.5 Aspects opérationnels et documentation

Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG seront le cas échéant adaptés en tenant compte de la nouvelle situation. La même exigence vaut pour la documentation utilisée par l'AMS.

Un rapport de mensuration avec les coordonnées des antennes RU exécutées sera transmis au service des obstacles de l'OFAC. Les exigences OACI en termes d'exactitude seront respectées.

2.5.6 Publications

Vu la présence de nouveaux obstacles à la navigation aérienne, l'AIG prendra contact avec le Service des obstacles de l'OFAC afin d'identifier les modifications nécessaires à apporter aux tableaux et cartes d'aérodrome y compris les cartes AOC. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle

entre la mise en service prévue et la date d'entrée en force de la publication aéronautique (WEF) soit aussi petit que possible. L'exploitant civil est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

Toute restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée 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.

2.5.7 Début et fin des travaux

Le début et la fin des travaux devront être communiqués à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations). Le contrôle du chantier et/ou des équipements terminés seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

2.6 *Exigences liées au rayonnement non ionisant*

Les installations du système de surveillance de piste SAMAX de Skyguide (MDS Upgrade GVA) sont soumises à l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI ; RS 814.710). Il s'agit de nouvelles installations qui présentent une puissance apparente rayonnée (ERP) moyenne de moins de 6 watts. Dans ce cas, selon l'ORNI, il n'est pas nécessaire de calculer le rayonnement sur trois lieux à utilisation sensible (LUS).

Après examen du dossier, il apparaît que les valeurs limites seront respectées.

2.7 *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.

2.8 *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 DE-

TEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

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

2.9 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 concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit 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 la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance 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 notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. 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 27 septembre 2012 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de l'amélioration du système de surveillance sur piste SAMAX de Skyguide.

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 :

- Descriptif du projet, du 18 juillet 2012 ;
- *Safety assessment light* « SAMAX Upgrade », du 15 août 2012 ;
- Plan de situation générale.

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.

2.1.1 Influence sur les systèmes CNS

- Skyguide effectuera un test de fonctionnement à la fin des travaux pour évaluer l'influence du RU11 et du RU13 sur les systèmes de communication et de surveillance et en communiquera le résultat à l'OFAC.
- Le requérant clarifiera la situation concernant les conclusions liées à la RU14.

2.1.2 Emplacements concernés

2.1.2.1 Déplacement RU3 – Grand Hangar

- L'AIG communiquera à l'OFAC l'emplacement final de l'antenne RU3.

2.1.2.2 Rehaussement RU7 – Poste 4

- L'AIG communiquera à l'OFAC le résultat du contrôle du respect des distances de sécurité par rapport au gazoduc.
- Si l'emplacement final de l'antenne diffère de la coordonnée initiale transmise à l'OFAC, une nouvelle demande d'autorisation d'obstacle sera déposée à l'OFAC.

2.1.2.3 Déplacement RU8 – Au nord du seuil de piste 23

- L'AIG adaptera la documentation faisant référence à la hauteur finale de l'antenne RU8 en y intégrant la valeur de 7.5 mètres.
- La nouvelle antenne sera annoncée et autorisée conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA.
- L'AIG traitera la question de la zone dégagée d'obstacles (OFZ) dans sa demande d'autorisation d'obstacle à la navigation aérienne.
- Une fois les travaux terminés et réceptionnés, la RU8 actuelle sera démontée.

2.1.2.4 Déplacement RU9 – Colovrex

- La nouvelle antenne sera annoncée et autorisée conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA.
- L'AIG traitera la question de la zone dégagée d'obstacles (OFZ) dans sa demande d'autorisation d'obstacle à la navigation aérienne.
- Une fois les travaux terminés et réceptionnés, la RU9 actuelle sera démontée.

2.1.2.5 Nouvelle RU12 – Mediamarkt

- La nouvelle antenne RU12 sera annoncée et autorisée conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA.

2.1.2.6 Nouvelle RU13 – Centre d'aviation générale

- Le mât de l'antenne RU13 sera balisé et marqué en raison de la proximité des opérations d'hélicoptères.
- L'AIG précisera le concept choisi pour le chantier et les mesures organisationnelles prises à cet effet au plus tard trois semaines avant le début des travaux.

2.1.2.7 Nouvelle RU15 – Coin voie de roulage *Yankee*

- L'AIG adaptera la documentation faisant référence à la hauteur finale de l'antenne RU15 en y intégrant la valeur de 12.5 mètres.
- La nouvelle antenne sera annoncée et autorisée conformément à la procédure

de l'art. 63 de l'OSIA.

2.1.3 Impacts opérationnels et période de travaux

- Durant les périodes de chantier, les zones concernées seront clairement délimitées de l'aire de mouvement active.
- Ces zones seront balisées, y compris de nuit.
- Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés seront définies et respectées.

2.1.4 Aspects opérationnels et documentation

- Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG seront adaptés en tenant compte de la nouvelle situation.
- La documentation utilisée par l'AMS sera adaptée en tenant compte de la nouvelle situation.
- Un rapport de mensuration avec les coordonnées des antennes RU exécutées sera transmis au service des obstacles de l'OFAC.
- Les exigences OACI en termes d'exactitude seront respectées.

2.1.5 Publications

- L'AIG prendra contact avec le Service des obstacles de l'OFAC afin d'identifier les modifications nécessaires à apporter aux tableaux et cartes d'aérodrome y compris les cartes AOC.
- Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date d'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 restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée 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.

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

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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 plans (et annexes).

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne.

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

Véronique Gigon
Secrétaire générale suppléante

La voie de droit figure 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 7^{ème} jour avant Pâques au 7^{ème} jour après Pâques 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.