



3003 Berne, 14 juin 2011

---

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

### **Approbation des plans**

Elargissement de la voie Zoulou

---

## **A. En fait**

### **1. De la demande**

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Le 7 février 2011, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans tendant à l'élargissement de la voie Zoulou auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). À la demande de l'OFAC, des compléments au dossier furent apportés le 21 mars 2011.

#### *1.2 Description du projet*

La requête consiste à élargir la baie d'attente Zoulou en prolongeant la surface du dallage béton, coté ouest, au niveau de la zone herbeuse. Cet élargissement représente une surface d'environ 1620 m<sup>2</sup>.

Le balisage lumineux et la signalisation seront déplacés ou adaptés afin de répondre aux besoins de la nouvelle géométrie de la voie.

#### *1.3 Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de faciliter les mouvements d'avions à partir de la plateforme CAG jusqu'à la piste et inversement.

En effet, l'élargissement de la baie d'attente Zoulou permettra de maintenir en attente deux avions désirant accéder à la piste en dur tout en maintenant le trafic sur Zoulou ouvert.

L'élargissement permettra, en outre, le croisement d'avions de type CRJ200 d'une envergure maximum de 21.48 m.

#### *1.4 Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 7 février 2011, complétée le 21 mars 2011 sont les suivants :

- Courrier d'accompagnement ;
- Demande d'autorisation de construire en procédure accélérée, du 11 février 2011 ;
- Rapport technique, version corrigée, de mars 2011 ;
- Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier, commune de Meyrin, du 8 février 2011 ;

- *Safety Assessment light*, du 4 février 2011, mis à jour le 3 mars 2011 ;
- Plan indication génie civil pour implantation des équipements n° AER 8846-01 02 V3.0, échelle 1 : 500, du 7 février 2011 ;
- Plan orientation des feux TSB RGL, échelle 1 : 500, du 27 janvier 2011 ;
- Plan projet définitif, phasage des travaux, situation et coupe type n°SOLFOR – 4290.Z.Z11 a, échelle 1 : 500, du 7 février 2011 ;
- Extrait du plan du registre foncier, parcelle 10765, commune de Meyrin, parcelle 2107, commune de Grand-Saconnex, échelle 1 : 2500, du 3 février 2011 ;
- Extrait du cadastre des sites pollués, parcelle 33 / 13116, commune de Meyrin, échelle 1 : 10000, du 31 janvier 2011 ;
- Plan d'ensemble, parcelle 33 / 13116, commune de Meyrin, parcelle 26 / 2107, commune de Grand Saconnex, échelle 1 : 5000, du 31 janvier 2011.

### 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'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Le 1<sup>er</sup> avril 2011, l'OFAC a requis l'avis de ses services internes. Le même jour, le Canton de Genève, soit pour lui le Département des constructions et des technologies de l'information a été appelé à se prononcer. La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des communes et services cantonaux impliqués. La demande d'approbation des plans n'a pas été publiée ni mise à l'enquête.

### 2.2 *Oppositions*

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

### 2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Office fédéral de l'aviation civile, services internes de l'OFAC, prise de position du 12 mai 2011 ;
- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse favorable au projet du 29 mars 2011, comprenant le préavis suivant :

- Service de l'urbanisme, des travaux publics et de l'énergie de la commune de Meyrin, prise de position du 15 mars 2011.

L'instruction du dossier s'est achevée le 12 mai 2011.

## **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 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.

Dans le cas d'espèce, le projet consiste en l'élargissement de la baie d'attente Zoulou. 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 régie par les art. 37ss LA, ainsi que par les 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 cantonale 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 consiste essentiellement en l'élargissement d'une voie existante. Il ne touche 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 bien fonds nécessaires au projet.

## **2. Au fond**

### *2.1 Conditions d'approbation*

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

### *2.2 Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente. Elle est acceptée. Le projet de construction permettra, en effet, de maintenir en attente deux avions désirant accéder sur la piste tout en maintenant le trafic sur Zoulou ouvert. Cette adaptation permettra donc de faciliter les mouvements d'avions à partir de la plateforme CAG jusqu'à la piste et inversement.

L'élargissement permettra, en outre, le croisement d'avions de type CRJ200 d'une envergure maximum de 21,48 m.

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

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'AIG 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 par conséquent 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 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 l'élargissement d'une voie de roulage, installation entièrement située dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

## 2.6 Exigences spécifiques liées à l'aviation

L'art. 3 al. 1<sup>bis</sup> OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodrômes.

L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de remarques dont le détail apparaît ci-dessous.

### 2.6.1 Caractéristiques physiques

Suite à l'examen du projet de l'AIG, l'OFAC a fait part des remarques suivantes.

L'élargissement de 5 m et l'allongement de 30 m de la baie Zoulou doivent permettre, selon l'exploitant, le croisement de deux avions avec une envergure maximale de 21.5 m ainsi que le positionnement de deux avions de type *CRJ-200* (longueur = 26.7 m et envergure = 21.3 m) l'un derrière l'autre dans la baie d'attente.

La position de l'axe de la baie d'attente permet de satisfaire les critères de largeur pour voies de circulation de lettre de code B selon l'OACI (marge de 2.25 m et largeur-hors tout du train principal de 6.0 m).

La distance entre les axes de la baie d'attente et du taxiway Zoulou est de 30 m selon le plan de l'exploitant. En interpolant entre les dégagements applicables aux lettres de code A et B selon l'OACI, on aboutit à une distance de 20.05 m entre l'axe du taxiway et un objet. En limitant l'envergure à 21.5 m sur l'aire Nord, la distance nécessaire entre axes se monte à 30.8 m, soit 80 cm de plus que proposé. Selon l'OFAC, cette différence est jugée acceptable, dans la mesure où il s'agit ici d'un taxiway et d'une baie d'attente.

Par ailleurs, l'OFAC prie l'exploitant de lui fournir un plan actuel des enveloppes du

CRJ-200 et du positionnement de deux aéronefs de ce type dans la baie, au plus tard quatre semaines avant les marquages.

De même l'exploitant fournira à l'OFAC un plan avec les pentes longitudinales et transversales des nouvelles surfaces revêtues, tout en démontrant que les critères du §3.9 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI sont respectés. Ces données seront transmises au plus tard quatre semaines avant la mise en service.

Concernant la surface adjacente à la baie d'attente, l'OFAC exige le respect des critères de dimension, de nivellement et de pente énumérés au §3.11 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI. Les valeurs pour lettre de code B font foi. L'exploitant est prié de transmettre les preuves relatives à ce sujet au plus tard quatre semaines avant la mise en service.

## 2.6.2 Servitudes liées à la limitation et à l'exemption des obstacles

Les points présentés ici concernent uniquement les phases de chantier, la baie agrandie une fois en service ne causant pas de conflit au niveau des servitudes liées à la limitation et à l'exemption des obstacles.

### a) Piste A revêtue

Selon l'OFAC, la première phase du chantier (22h00 à 5h00) doit être revue pour les dalles 1 à 5 et 33 à 37 (réf : plan « Phasage des travaux » du 3 mars 2011). Le détail de l'argumentation figure ci-dessous. L'exploitant fournira à l'OFAC la documentation affinée pour la phase 1 au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

L'OFAC exige, tout d'abord, que le point d'attente CAT I se trouve au moins à 90 m de l'axe de piste et le point d'attente CAT II / III à 125 m.

Il signale ensuite que la dalle 1 est construite dans une zone qui se trouve à 85 m de l'axe de la piste A, alors que celle-ci est peut-être encore en service (22h00 - fin opérations).

De même, l'aire nivelée de la bande de piste (*graded area of the runway strip*), telle que représentée dans le supplément A, section 8 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI, n'est pas respectée lorsque la piste A est en service. La demi-largeur de cette aire se monte à 105 m. L'OFAC conclue que le chantier ne peut se dérouler dans cette zone (dalles 1 à 3) que lorsque la piste A est fermée.

Par ailleurs, si la piste A est en service sans LVP, les dalles 4, 5 et 33 à 37 peuvent être remplacées. En cas de LVP par contre, la zone d'exclusion du chantier comprend les dalles 1 à 5 et 33 à 37, protégeant ainsi l'ensemble de la bande de piste.

L'OFAC précise, enfin, qu'en tous les cas, la zone dégagée d'obstacles (OFZ - *Obstacle Free Zone*) pour lettre de code E sera respectée lorsque la piste A est en service.

Pour les autres dalles qui sont remplacées dans cette phase (11, 12, 13 ...), il n'y a pas de conflit lié aux servitudes de la limitation et l'exemption des obstacles.

Concernant la deuxième phase du chantier (20h00 à 5h00) elle ne pose pas de problème car les dalles remplacées se trouvent au minimum à 147 m de l'axe de piste.

#### b) Piste B non revêtue

Au sujet de la piste B non revêtue, l'OFAC fait part des remarques suivantes.

Le chantier se déroule principalement de nuit, avec des périodes commençant parfois à 20h00 (phase 2). Toutefois la zone concernée se trouve suffisamment éloignée de la piste B de sorte que seuls des engins de 9.5 m ou plus feraient saillie au-dessus des surfaces de limitation des obstacles.

L'exploitant s'assurera durant le chantier de l'absence de percement des surfaces de limitation des obstacles. Le cas échéant la piste B sera préalablement fermée.

### 2.6.3 Aides visuelles

Suite à l'analyse du projet de l'AIG, l'OFAC relève plusieurs points au sujet des marques, du balisage lumineux et de la signalisation.

#### a) Marques

Le concept des nouvelles marques axiales pour voies de circulation correspond au descriptif du projet.

Selon l'OFAC, l'absence de prolongement de la marque axiale entre le point d'attente CAT I et l'axe du taxiway Zoulou est étonnant. L'exploitant est donc prié de donner des informations complémentaires à ce sujet au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.

Le marquage du point d'attente CAT II / III est prolongé sur la nouvelle surface.

Le marquage du point d'attente CAT I est prolongé sur la nouvelle surface, mais aboutit à une distance inférieure à 90 m de l'axe de la piste A. Cette disposition n'est pas compatible avec l'art. 5.2.10.4 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI. Ainsi l'exploitant présentera à l'OFAC une nouvelle proposition de marquage du point d'attente CAT I au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.

Sur les plans, figure au-dessus du point d'attente CAT II / III une ligne jaune discontinue qui n'a sans doute pas de raison d'être. Cette ligne sera effacée.

La marque d'obligation « RWY AHEAD » sera remplacée par « 23-05 » conformément à la figure 5-10 A de l'annexe 14, vol. I de l'OACI. D'autre part, avant le point d'attente CAT I, des marques axiales améliorées de voies de circulation seront apposées.

La mesure n°5 du *safety assessment*, relative au bord du taxiway, doit être modifiée et précisée. La figure 2-1 du manuel OACI de conception des aéroports, partie 4 détaille la marque latérale de voie de circulation, à savoir deux bandes parallèles jaunes et larges de 15 cm. D'autre part, la mesure n°5 évoque le « bord de la TWY », alors qu'il est visiblement question de la baie actuelle. L'exploitant corrigera, respectivement précisera la documentation correspondante au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

Avec l'agrandissement de la baie Zoulou, il existe dorénavant un croisement supplémentaire entre le taxiway Whiskey et l'axe de la baie Zoulou. L'ajout d'un nouveau panneau -W- est salutaire en provenant du taxiway Zoulou. Par contre en provenant du taxiway Whiskey, aucune information n'est disponible. Ainsi l'exploitant évaluera un concept d'aides visuelles sur le taxiway Whiskey, notamment l'apposition d'une marque ou d'un panneau de type ←Z--W--Z→ avant le croisement avec le taxiway Zoulou. La documentation y relative sera transmise à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.

Une autre conséquence de l'agrandissement de la baie, cette fois-ci en provenant de l'aire Nord via le taxiway Zoulou, est la proximité entre la bifurcation vers le taxiway Whiskey et vers la baie Zoulou. Vu l'absence d'aides visuelles à cet endroit, l'exploitant est prié d'évaluer la possibilité de compléter l'information sur le taxiway Zoulou par une marque ou un panneau de type -Z--W→ avant le croisement avec le taxiway Whiskey. La documentation y relative sera transmise à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.

#### b) Balisage lumineux

Le concept proposé par l'exploitant pour le balisage de la baie agrandie est adéquat, tout comme la mesure n°5 du *safety assessment* qui prévoit de conserver le balisage existant jusqu'à la fin des travaux.

Dans le rapport technique (p. 3), l'exploitant précisera la teneur des propos suivants « sur le côté 05 de la voie Zoulou, il est prévu l'installation de balisage lumineux provisoire en renforcement du balisage fixe » sachant que le balisage latéral existant doit selon le *safety assessment* rester jusqu'à la fin des travaux.

Au point d'attente CAT II / III, la barre d'arrêt a été prolongée latéralement et au point d'attente CAT I, les feux de protection de piste ont été déplacés.

Afin de garantir le niveau de qualité requis des aides visuelles durant la période de chantier, l'exploitant prendra soin de conserver les feux de protection de piste de chaque côté du point d'attente CAT I lorsque la piste A est en service.

#### c) Panneaux

L'exploitant propose l'ajout d'un nouveau panneau d'emplacement -W- visible en se déplaçant en direction du sud-ouest sur le taxiway Whiskey, un complément que l'OFAC considère comme salubre.

Les panneaux qui doivent être déplacés suite à l'agrandissement de la baie figurent sur le plan « indication GC et implantation des équipements de balisage » du 24 janvier 2011.

Les nouveaux croisements entre les taxiways Zoulou et Whiskey ainsi que la baie rallongée ont été examinés au titre 2.6.3 section a). L'exploitant en tiendra compte pour donner des réponses au sujet du panneautage.

### 2.6.4 Chantier

#### a) Phase 1

Selon le plan « phasage des travaux » du 3 mars 2011, la première phase se déroule entre 22h00 et 5h00 et implique la fermeture du taxiway Zoulou.

Ces conditions entraînent les compléments suivants, à faire figurer dans le descriptif des travaux et par NOTAM :

- fermeture du taxiway Whiskey ;
- fermeture de la baie Zoulou.

#### b) Phase 2

Selon le plan « phasage des travaux » du 3 mars 2011, la deuxième phase se déroule entre 20h00 et 5h00 et implique la fermeture de la baie Zoulou.

Ces conditions entraînent les compléments suivants, à faire figurer dans le descriptif des travaux :

- Fermeture du taxiway Zoulou dès 22h00 (mesure n°7 du *safety assessment*).
- Les taxiways Zoulou et Whiskey peuvent être empruntés à condition que les dégagements requis pour les aéronefs avec une envergure de 21.5 m sur Zoulou respectivement 15.0 m sur Whiskey soient respectés durant les heures

d'ouverture au trafic.

- Les dalles 18, 19, 22 et 23 sont situées à une distance de 18.0 m de l'axe du taxiway Zoulou, ce qui n'est pas compatible avec le passage d'avions avec une envergure de 21.5 m (dégagement requis 20.05 m). Ainsi, ces dalles seront remplacées hors trafic ou bien les avions d'une envergure de 18.0 à 21.5 m seront systématiquement convoyés (*marshalling*) lorsque le taxiway Zoulou est en service.

#### 2.6.5 Publications

Les publications aéronautiques seront adaptées 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* ») avec un cycle d'amendement classique (AMDT).

Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitation dues au chantier seront publiées par NOTAM, l'ébauche étant transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant l'entrée en vigueur demandée (lifs@bazl.admin.ch).

#### 2.7 Autres exigences

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

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. La prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

Au cours de la vérification des exigences cantonales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

## 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 l'aviation.

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 frais

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

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

## 4. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales 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 7 février 2011 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de l'élargissement de la voie Zoulou.

### 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 indication génie civil pour implantation des équipements n° AER 8846-01-02 V3.0, échelle 1 : 500, du 24 janvier 2011 ;
- Plan orientation des feux TSB, RGL, échelle 1 : 500, du 27 janvier 2011 ;
- Plan projet définitif, phasage des travaux, situation et coupe type n°SOLFORD – 4290.Z.Z11 a, échelle 1 : 500, du 7 février 2011 ;
- Extrait du plan du registre foncier, parcelle 10765, commune de Meyrin, parcelle 2107, commune de Grand-Saconnex, échelle 1 : 2500, du 3 février 2011 ;
- Extrait du cadastre des sites pollués, parcelle 33 / 13116, commune de Meyrin, échelle 1 : 10000, du 31 janvier 2011 ;
- Plan d'ensemble, commune de Meyrin, parcelle 33 / 13116, commune de Grand Saconnex, parcelle 26 / 2107, échelle 1 : 5000, du 31 janvier 2011.

### 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 Caractéristiques physiques

- L'exploitant fournira à l'OFAC un plan actuel des enveloppes du CRJ-200 et du positionnement de deux aéronefs de ce type dans la baie, au plus tard quatre semaines avant les marquages.
- L'exploitant fournira à l'OFAC un plan avec les pentes longitudinales et transversales des nouvelles surfaces revêtues, tout en démontrant que les critères du §3.9 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI sont respectés. Ces données seront transmises au plus tard quatre semaines avant la mise en service.

- La surface adjacente à la baie d'attente respectera les critères de dimension, de nivellement et de pente selon le §3.11 de l'annexe 14, vol. I de l'OACI. Les valeurs pour lettre de code B font foi. L'exploitant est prié de transmettre les preuves relatives à ce sujet au plus tard quatre semaines avant la mise en service.

#### 2.1.2 Servitudes liées à la limitation et à l'exemption des obstacles

- L'exploitant complétera la documentation pour la phase 1 de chantier en tenant compte des remarques au sens des considérants vus au titre 2.6.2.
- L'exploitant s'assurera durant le chantier de l'absence de percement des surfaces de limitation des obstacles. Le cas échéant la piste B sera préalablement fermée.

#### 2.1.3 Aides visuelles

- L'exploitant donnera des informations complémentaires au sujet de l'absence de prolongement de la marque axiale, entre le point d'attente CAT I et l'axe du taxiway Zoulou, au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.
- L'exploitant présentera une nouvelle proposition de marquage du point d'attente CAT I au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.
- La ligne jaune discontinue figurant sur les plans au-dessus du point d'attente CAT II / III sera effacée.
- La marque d'obligation « RWY AHEAD » sera remplacée par « 23-05 » conformément à la figure 5-10 A de l'annexe 14, vol. I de l'OACI. D'autre part, avant le point d'attente CAT I, des marques axiales améliorées de voies de circulation seront apposées.
- La mesure n°5 du *safety assessment*, relative au bord du taxiway, sera modifiée et précisée. La figure 2-1 du manuel OACI de conception des aérodromes - Partie 4 détaille la marque latérale de voie de circulation, à savoir deux bandes parallèles jaunes et larges de 15 cm. D'autre part, la mesure n°5 évoque le « bord de la TWY », alors qu'il est visiblement question de la baie actuelle. L'exploitant corrigera, respectivement, précisera la documentation correspondante au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.
- Un panneau -W- sera ajouté sur la voie provenant du taxiway Zoulou.
- L'exploitant évaluera un concept d'aides visuelles sur le taxiway Whiskey, notamment l'apposition d'une marque ou d'un panneau de type ←Z--W--Z→ avant le croisement avec le taxiway Zoulou. La documentation y relative sera transmise à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.
- L'exploitant évaluera la possibilité de compléter l'information sur le taxiway Zoulou par une marque ou un panneau de type -Z--W→ avant le croisement avec le taxiway Whiskey. La documentation y relative sera transmise à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard quatre semaines avant le début des marquages.

- Dans le rapport technique (p. 3), l'exploitant précisera la teneur des propos suivants « sur le côté 05 de la voie Zoulou, il est prévu l'installation de balisage lumineux provisoire en renforcement du balisage fixe » sachant que le balisage latéral existant doit selon le *safety assessment* rester jusqu'à la fin des travaux.
- L'exploitant prendra soin de conserver les feux de protection de piste de chaque côté du point d'attente CAT I lorsque la piste A est en service.
- L'exploitant tiendra compte des nouveaux croisements entre les taxiways Zoulou et Whiskey ainsi que la baie rallongée pour donner des réponses au sujet du panneautage.

#### 2.1.4 Chantier

- Concernant la première phase de chantier, l'exploitant fera figurer dans le descriptif des travaux et par NOTAM les compléments suivants:
  - fermeture du taxiway Whiskey ;
  - fermeture de la baie Zoulou.
- Concernant la deuxième phase de chantier, l'exploitant fera figurer dans le descriptif des travaux et par NOTAM les compléments suivants
  - Fermeture du taxiway Zoulou dès 22h00 (mesure n°7 du *safety assessment*).
  - Les taxiways Zoulou et Whiskey peuvent être empruntés à condition que les dégagements requis pour les aéronefs avec une envergure de 21.5 m sur Zoulou respectivement 15.0 m sur Whiskey soient respectés durant les heures d'ouverture au trafic.
  - Les dalles 18, 19, 22 et 23 seront remplacées hors trafic ou bien les avions d'une envergure de 18.0 à 21.5 m seront systématiquement convoyés (*marshalling*) lorsque le taxiway Zoulou est en service.

#### 2.1.5 Publications

- Les publications aéronautiques seront adaptées 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* ») avec un cycle d'amendement classique (AMDT).
- Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitation dues au chantier seront publiées par NOTAM, l'ébauche étant transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant l'entrée en vigueur demandée (lifs@bazl.admin.ch).

#### 2.2 Autres exigences

- La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être in-

formée 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 et la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, 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, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et le requérant, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

### **3. Des frais**

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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

### **4. De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, case postale 100,  
1215 Genève 15

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- DCTI, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire,  
Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8.

DETEC Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication  
Le Secrétaire général suppléant

sig. André Schrade

### **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, 3000 Berne 14. 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.