



3003 Berne, le 12 avril 2012

---

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

### **Approbation des plans**

Feux de guidage pour les manœuvres sur postes de stationnement  
d'aéronef

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Le 3 novembre 2011, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), tendant à la mise en place de feux de guidage pour les manœuvres de stationnement.

#### 1.2 *Description du projet*

Etant actuellement en train de réaliser le balisage sur les voies de roulement *INNER* et *LINKS*, l'aéroport prévoit d'installer des feux sur les postes de stationnement suivants :

- satellites 20, 30 et 40 ;
- aile Ouest et NSEF (nouvelles salles d'embarquement frontales) ;
- positions 80 ;
- positions 60 ;
- aile Est ;
- positions ROMEO ;
- positions 70.

#### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme une amélioration de la sécurité lors des mouvements des aéronefs au sol. Le balisage lumineux a pour but d'assurer un guidage continu des aéronefs entre l'axe de la piste et les différents postes de stationnement.

#### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 3 novembre 2011, complétée les 7 et 9 février 2012, sont les suivants :

- courrier d'accompagnement du 3 novembre 2011 ;
- formule de demande d'approbation des plans du 27 octobre 2011 ;
- plan n°AER 8847-11-38, Tarmac balisage axial – Postes de stationnement – Secteur Ouest, échelle 1 : 1000, 29 septembre 2011 ;
- plan n°AER 8847-11-39, Tarmac balisage axial – Postes de stationnement – Secteur Est, échelle 1 : 1000, 29 septembre 2011 ;
- plan de balisage pour zone de chantier, satellite 30 – POS.34, échelle 1 : 2000, 9 février 2012 ;

- plan de détails n°BAL-41-IC-PME-052-\_, Scellement embases feux + tubes dans saignées, diverses échelles, 31 août 2011 ;
- dossier « Fermeture/blocage d'un segment de voie de circulation ».

Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

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

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

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

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

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

Les Services internes de l'OFAC ont été appelé à se prononcer. Ni les instances cantonales, ni les offices fédéraux n'ont été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été publiée dans la Feuille d'avis officielle du canton de Genève (FAO), ni mise à l'enquête.

### 2.2 *Oppositions*

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

### 2.3 *Prises de position*

La prise de position suivante a été reçue :

- services internes de l'OFAC, prise de position du 13 février 2012 ;

L'instruction du dossier s'est achevée le 13 février 2012.

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

Il ressort de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que 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 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 mise en place de feux de guidage pour les manœuvres sur des postes de stationnement d'aéronef. 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.

En l'espèce, le projet répond aux dispositions de l'art. 28 OSIA. Cependant, il nécessite un examen spécifique à l'aviation par les services internes de l'OFAC. Conformément à l'art. 28 al. 4 OSIA, la procédure simplifiée doit être appliquée.

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 une réhabilitation des balisages lumineux qui ne changent pratiquement pas l'aspect extérieur du site. Il ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

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

## **2. Au fond**

### *2.1 Conditions d'approbation*

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

### *2.2 Justification*

La justification donnée par la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet contribue à améliorer la sécurité lors du déplacement d'un aéronef. D'ailleurs, lors de tests sur la position 127 déjà équipée du même système, les commentaires des pilotes ont été tous positifs.

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

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'Aéroport International de Genève ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA. Le protocole de coordination sera élaboré dans un délai raisonnable. Le présent objet est sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome, et n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

## 2.4 Responsabilité de l'exploitante

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

## 2.5 Exigences spécifiques liées à l'aviation

L'art. 3 al. 1<sup>bis</sup> OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes, tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) le cas échéant. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

### 2.5.1 Caractéristiques

Comme le mentionne le Manuel OACI de conception des aérodromes – Partie 4 : aides visuelles, « la température à la surface des feux encastrés doit être suffisamment basse pour ne pas endommager les pneus des aéronefs ». L'AIG présentera les pièces nécessaires, au plus tard quatre semaines avant la mise en service du premier groupe de balisage, de façon à démontrer l'absence de risques liés à cette problématique.

### 2.5.2 Chantier

Le chantier sera remis en état, la zone contrôlée et validée par le service de piste avant la réouverture du ou des postes de stationnement concernés. D'autre part, aucun trou ou tranchée ouverte ne sera permis durant les heures d'exploitation. Les rainures destinées aux câbles et mentionnées dans la demande d'approbation des plans (3.5 cm de large et 65 cm de profond) constituent les seules exceptions en cas d'évacuation du chantier.

Le *safety assessment light* du 15 septembre 2011 mentionne en page 4 un « plan de balisage pour zone de chantier ». La requérante a envoyé le 9 février 2012 le « plan de balisage pour zone de chantier, satellite 30 – POS.34 ». Le principe de balisage est acceptable et sera appliqué aux autres zones de chantier.

Le *safety assessment light* du 15 septembre 2011 mentionne en page 5 quatre dangers ayant trait à des circuits d'étape avec des mesures correspondantes renvoyant à un document nommé « fermeture / blocage d'un segment de voie de circulation ». Le 7 février 2012, l'OFAC a reçu le document en question. Selon les renseignements pris auprès de l'AIG, ces figures montrent les fermetures prévues de segments de voies de circulation lors des travaux, principalement de sciage et de scellement des embases, sur les postes de stationnement. Ces fermetures seront mises en place :

- hors trafic, entre 0h00 et 6h00, pour fermer les segments de taxiway susceptibles d'être utilisés pour du tractage d'avions par exemple ;
- durant l'exploitation, au plus tôt de 22h00 à 0h00, afin de fermer les segments de *taxiway*, pour qu'un chantier puisse débuter avant la fermeture de l'aéroport, en accord avec les opérations.

Le concept fourni est acceptable de même que les restrictions répertoriées au niveau du trafic au sol et pour chaque zone considérée. Toutefois, l'AIG prendra les précautions nécessaires afin d'éviter que les ailes respectivement les réacteurs des aéronefs passent au-dessus de ces zones bloquées. Les limites exactes feront l'objet de plans plus détaillés, également coordonnés avec les opérations et le *safety office*, et qui seront transmis à l'OFAC pour validation au plus tard quatre semaines avant le début prévu des travaux.

### 2.5.3 Exploitation

L'AIG transmettra à l'OFAC une nouvelle version du document « Analyse fonctionnelle générale CC Balisage » au plus tard quatre semaines avant la mise en service du premier lot de balisage de postes de postes de stationnement.

L'AIG procédera à l'amendement des processus du Manuel d'aérodrome et montrera à l'OFAC comment la surveillance du fonctionnement de ce nouveau balisage lumineux est effectuée. La documentation ad hoc sera transmise à l'OFAC, si besoin est sous forme électronique, au plus tard quatre semaines avant la mise en service du premier lot de balisage de postes de stationnement.

Les personnels concernés (AMS, APS, service électrique, service de piste, ...) auront été instruits préalablement à la mise en service des nouvelles aides visuelles, notamment dans le but de maîtriser leur utilisation et d'assurer un service de maintenance continu. L'AIG en apportera la confirmation à l'OFAC avant la mise en service du premier lot de balisage de postes de stationnement.

### 2.5.4 Publications

Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement la mise en service (même partielle) des nou-

veaux balisages lumineux. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant civil est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*) avec un cycle d'amendement classique.

Toute modification ou restriction de l'exploitation due à l'installation de ces nouvelles aides visuelles sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

## 2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

## 2.7 *Autres exigences*

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), section Plan sectoriel et installations, 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. Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

## 2.8 *Conclusion*

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. La prise de position de l'Office fédéral de l'aviation civile ne fait pas mention d'objections au projet et n'invoque 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 frais**

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

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

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

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

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

## C. Décision

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

vu la demande du 3 novembre 2011 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de la mise en place de feux de guidage pour les manœuvres sur postes de stationnement d'aéronef.

### 1. De la portée

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

- plan n°AER 8847-11-38, Tarmac balisage axial – Postes de stationnement – Secteur Ouest, échelle 1 : 1000, 29 septembre 2011 ;
- plan n°AER 8847-11-39, Tarmac balisage axial – Postes de stationnement – Secteur Est, échelle 1 : 1000, 29 septembre 2011 ;
- plan de balisage pour zone de chantier, satellite 30 – POS.34, échelle 1 : 2000, 9 février 2012 ;
- plan de détails n°BAL-41-IC-PME-052-\_, Scellement embases feux + tubes dans saignées, diverses échelles, 31 août 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

- L'AIG présentera les pièces nécessaires, au plus tard quatre semaines avant la mise en service du premier groupe de balisage, de façon à démontrer l'absence de risques d'endommagements des pneus des aéronefs en raison d'une température à la surface des feux encastrés trop élevée.

### 2.1.2 Chantier

- Le chantier sera remis en état, la zone contrôlée et validée par le service de piste avant la réouverture du ou des postes de stationnement concernés.
- Aucun trou ou tranchée ouverte ne sera permis durant les heures d'exploitation.
- Les rainures destinées aux câbles et mentionnées dans la demande d'approbation des plans constituent les seules exceptions en cas d'évacuation du chantier.
- Le principe de balisage comme présenté sur le « plan de balisage pour zone de chantier, satellite 30 – POS.34 » du 9 février 2012 est acceptable et sera appliqué aux autres zones de chantier.
- Les fermetures prévues de segments de voies de circulation lors des travaux, principalement de sciage et de scellement des embases, sur les postes de stationnement seront mises en place :
  - hors trafic, entre 0h00 et 6h00, pour fermer les segments de taxiway susceptibles d'être utilisés pour du tractage d'avions par exemple ;
  - durant l'exploitation, au plus tôt de 22h00 à 0h00, afin de fermer les segments de taxiway, pour qu'un chantier puisse débuter avant la fermeture de l'aéroport, en accord avec les opérations.
- L'AIG prendra les précautions nécessaires afin d'éviter que les ailes respectivement les réacteurs des aéronefs passent au-dessus des zones bloquées.
- Les limites exactes feront l'objet de plans plus détaillés, également coordonnés avec les opérations et le *safety office*, et qui seront transmis à l'OFAC pour validation au plus tard quatre semaines avant le début prévu des travaux.

### 2.1.3 Exploitation

- L'AIG transmettra à l'OFAC une nouvelle version du document « Analyse fonctionnelle générale CC Balisage » au plus tard quatre semaines avant la mise en service du premier lot de balisage de postes de stationnement.
- L'AIG procédera à l'amendement des processus du Manuel d'aérodrome et montrera à l'OFAC comment la surveillance du fonctionnement de ce nouveau balisage lumineux est effectuée.
- La documentation ad hoc sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service du premier lot de balisage de postes de stationnement.
- Les personnels concernés auront été instruits préalablement à la mise en service des nouvelles aides visuelles, notamment dans le but de maîtriser leur utilisation et d'assurer un service de maintenance continu. L'AIG en apportera la confirmation à l'OFAC avant la mise en service du premier lot de balisage de postes de stationnement.

#### 2.1.4 Publications

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

#### 2.2 Autres exigences

- L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), section Plan sectoriel et installations (LESA), 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 LESA 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.
- Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

### 3. Des frais

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

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

#### 4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

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

La présente décision est communiquée pour information à :

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

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 délai ne court pas du 7<sup>ème</sup> jour avant Pâques au 7<sup>ème</sup> 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.