

3003 Berne, le 11 avril 2013

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Mise en conformité de l'hélistation

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 31 octobre 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 la mise en conformité de l'hélistation aux normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste principalement à effectuer un nouveau marquage au sol des places de stationnement pour hélicoptères. Par ailleurs, un élargissement d'une des bretelles d'accès à l'hélistation depuis la voie de roulage *Yankee* sera réalisé.

Au final, le nombre maximal de places de stationnement pour hélicoptères sera réduit de sept à cinq machines.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de rendre la zone de stationnement de l'hélistation conforme aux normes de l'OACI, en particulier à celles concernant les distances de sécurité.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 31 octobre 2012 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement du 31 octobre 2012 ;
- Description du projet du 5 octobre 2012 et ses annexes :
 - *Safety assessment light* n° 008-2012 du 4 juin 2012 « Modification des infrastructures hélistations aire nord et mise en place d'une procédure de PPR stationnement » ;
 - Plan de situation n° 3138-016 du 2 décembre 2011 « Concept déplacement hélicoptères », échelle 1:500^{ème} (et détails aux échelles 1:250^{ème}, 1:200^{ème} et 1:100^{ème}) ;
 - Instruction interne *Airport Steering* APS AAU du 1er juillet 2012 « PPR hélistation, procédure avant mise en conformité » ;
 - *Service order* « *Helipad assignment – update* ».

Lors de l'instruction de la procédure, il est apparu que le plan de situation n° 3138-06 du 2 décembre 2011 représentait à tort une surface en dur de 410 m² à réaliser au Sud de la voie de roulage *Yankee*. Sur requête de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'AIG a corrigé ledit plan et a fait parvenir, en date du 14 mars 2013, le plan suivant :

- Plan de situation n° 3138-016a du 14 mars 2013 « Concept déplacement hélicoptères », échelle 1:500^{ème} (et détails aux échelles 1:250^{ème}, 1:200^{ème} et 1:100^{ème}), qui annule et remplace le Plan de situation n° 3138-016 du 2 décembre 2011 « Concept déplacement hélicoptères », échelle 1:500^{ème} (et détails aux échelles 1:250^{ème}, 1:200^{ème} et 1:100^{ème}).

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'OFAC pour le compte du DETEC.

Seuls les services spécialisés de cet office ont été consultés. Ni les autorités du Canton de Genève ni les autorités fédérales n'ont été consultées.

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

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 12 février 2013.

L'instruction du dossier s'est achevée le 14 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 modification de l'hélistation. 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.

En l'occurrence, le présent projet ne consiste qu'en la modification du marquage au sol des places hélicoptères et en l'élargissement d'une des bretelles d'accès à

l'hélistation, ce qui ne change 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.

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 permet de rendre l'hélistation conforme aux normes et recommandations de l'OACI, en particulier en ce qui concerne les distances de sécurité.

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'infras-

structure 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'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 Gestion par *Prior Permission Required* (PPR)

Afin de pouvoir gérer plus précisément la demande en termes de postes de stationnement sur l'aire Nord, l'AIG a mis en place une procédure PPR pour les hélicoptères. Cette mesure a déjà fait l'objet d'un examen le 21 juin 2012 dans le cadre de la préparation de la publication du NOTAM exigeant le PPR. La procédure est en place depuis le 1^{er} juillet 2012 et permet ainsi de palier une ancienne déficience liée à l'absence d'attribution nominative d'un poste de stationnement par les *Air Traffic Controller* (ATCO).

La gestion par PPR s'applique aux sept postes de stationnement dans leur configuration actuelle. Le principe est décrit dans l'instruction interne de l'*Airport Steering* datant du 27 juin 2012. Les deux premiers postes de stationnement, anciennement marqués « *Swiftcopters* », ont fait l'objet d'une renumérotation (6 et 7). Ce changement a été nécessaire pour la mise en œuvre du PPR et il se retrouve dans les publications aéronautiques en vigueur.

La publication de l'introduction du PPR s'est fait, tout d'abord, uniquement par NOTAM. La modification des publications d'informations aéronautiques (AIP) et du Manuel VFR est toutefois prévue avec l'achèvement du nouveau marquage qui fait l'objet de la présente procédure.

Les procédures de l'*Airport Steering* seront ainsi mises à jour et tiendront compte des états intermédiaires issus de travaux.

2.5.2 Conception des postes de stationnement pour hélicoptères

Préliminairement, il convient de noter que le manque d'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement (saturation) a déjà entraîné la mise en place de la ges-

tion par PPR. Une deuxième intervention effectuée au niveau de ce secteur fait l'objet de la présente procédure et concerne la mise en conformité des postes de stationnement par rapport aux opérations effectuées par les hélicoptères à l'aéroport de Genève. Finalement, la mise en place d'une FATO sera, quant à elle, examinée dans le cadre d'un nouveau projet à venir ultérieurement.

L'agencement actuel des postes de stationnement sur l'aire Nord ne correspond pas, respectivement plus, aux exigences de l'Annexe 14, Volume II de l'OACI et présente des risques en raison de l'étroitesse de l'espace entre les hélicoptères.

En effet, la distance entre les postes de stationnement actuels (19.5 m) se situe en-deçà des valeurs requises pour des postes prévus pour des Agusta A109 ou EC135 (longueur hors-tout 13 m et diamètre rotor 11 m). A l'aéroport de Genève, de plus, viennent régulièrement des hélicoptères de plus grande taille, comme des Agusta A139 ou des Sikorsky S-76 (longueur hors-tout 17 m et diamètre rotor 14 m), ce qui accentue encore ce constat. En prenant ces types d'hélicoptères comme base de dimensionnement, la distance minimale requise entre les postes de stationnement se monte à 27.2 m ou $1.6 \cdot D$ (D indiquant la longueur hors-tout de l'hélicoptère).

La valeur de 30 m choisie par l'AIG permet donc d'assurer une marge supplémentaire et bienvenue. Aux extrémités Ouest et Est, le dégagement minimal requis de $1.0 \cdot D$, ici 17 m, est également assuré.

Ainsi la nouvelle conception permet de respecter intégralement les critères d'aires de trafic sur les hélistations prévus par les art. 3.1.49 et suivants de l'Annexe 14, Volume II de l'OACI, notamment la zone centrale, la surface pour les postes de stationnement et l'aire de protection.

Le plan de situation n° 3138-016a et ses cercles rouges en trait tillé montrent clairement que les dimensions du poste et de son aire de protection sont suffisantes pour faire des rotations en stationnaire. Toutefois, l'espace disponible ne permet pas d'effectuer des opérations simultanées sur les positions. Cette restriction sera ainsi publiée dans l'AIP et le Manuel VFR (*no simultaneous hover operations allowed*).

A noter que l'application des exigences OACI entraîne une réduction du nombre de postes de stationnement, passant de sept à cinq dans la nouvelle configuration. C'est aussi et surtout pour cette raison que la gestion par PPR est nécessaire.

Le plan de situation n° 3138-016a et le *safety assessment* n° 008-2012 n'ont pas la même logique de numérotation concernant les cinq postes de stationnement. Selon des informations complémentaires fournies par l'AIG en date du 8 février 2013, la variante correcte est celle avec une numérotation de 1 à 5 d'Ouest en Est. L'AIG corrigera ainsi les documents concernés.

En plus de ces cinq positions pressenties pour des Agusta A139 ou des Sikorsky S-76, l'AIG a prévu un poste de stationnement alternatif pour un hélicoptère avec une longueur hors-tout de 19 m et un diamètre rotor de 16 m (Super Puma) qui sera situé entre les nouvelles positions 1 et 2. Cette position est nommée « 6 » dans le dossier. Le poste 6 est un poste alternatif qui entraîne le blocage des positions 1 et 2. Au vu de l'utilisation particulière de ce poste, l'OFAC a suggéré à l'AIG, en date du 5 février 2013, de le renommer « 1A ». Cette proposition a été accueillie favorablement par l'aéroport. L'AIG approfondira donc cette variante avec les partenaires concernés, notamment Skyguide, et transmettra le résultat de ces réflexions à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant le début des travaux. Le *safety assessment* n° 008-2012 et les autres documents concernés seront formellement actualisés.

Pour garantir l'accès au poste de stationnement « Super Puma » et l'espace nécessaire au roulage de et vers la voie de roulage *Yankee*, la voie de circulation au sol pour hélicoptères (*ground taxiway*) sera élargie à 16 m par l'ajout d'une surface revêtue au Nord de la voie de roulage *Yankee*. La nouvelle largeur garantira ainsi l'espace nécessaire au train d'atterrissage.

Durant les travaux, l'AIG veillera toutefois au respect des exigences relatives aux bandes de voies de circulation inscrites au paragraphe 3.11 de l'Annexe 14, Volume I de l'OACI, en particulier l'absence de tranchées ou de trous lorsque la voie de roulage *Yankee* est ouverte.

Il est pris note que, selon le *safety assessment* n° 008-2012, la zone de chantier sera balisée y compris de nuit.

Les dimensions des marques pour les postes de stationnement n°1 à 5, indiquées sur le plan de situation n° 3138-016a, sont correctes (diamètre intérieur du cercle est égal à 8.5 m).

Par contre, les dimensions des marques du poste de stationnement « Super Puma » sont trop petites. Le diamètre intérieur du cercle sera ainsi de 9.5 m et non de 8.5 m comme il est indiqué sur le plan de situation n° 3138-016a. L'utilisation du trait tillé, pour marquer la particularité de la position, est acceptable.

La figure 4 du *safety assessment* n° 008-2012 montre la disposition des marques prévues. Cette figure suscite les commentaires suivants :

- A la lumière du plan de situation n° 3138-016a, le tracé des *aircraft stand safety lines* rouges sera complété par des marquages du côté de la route de service et « à gauche » du premier poste de stationnement.
- Les lignes tracées entre les postes de stationnement ne représentent pas exactement le périmètre de l'aire de protection, dans la mesure où ceux-ci ont une in-

tersection commune. Le but de ces lignes sera précisé.

- Le marquage des lignes de sécurité tiendra compte du poste de stationnement alternatif « Super Puma » et de sa numérotation.
- L'AIG proposera une dénomination plus optimale que « HP6 » sur la ligne d'accès au poste de stationnement (par exemple HEL 6) et tiendra compte de la réflexion faite sur la numérotation de l'ensemble des postes.

Ainsi, l'AIG transmettra à l'OFAC, pour examen et approbation, les adaptations nécessaires citées ci-dessus au plus tard quatre semaines avant le début des travaux prévus à cet effet. De plus, l'AIG fera parvenir à l'OFAC, pour examen et approbation également, un plan des aides visuelles complet et actualisé des postes de stationnement au plus tard quatre semaines avant le début des travaux prévus à cet effet.

L'exploitant envisage encore l'utilisation de la baie d'attente *Yankee* pour du délestage en cas d'occupation complète des postes de stationnement. Toutefois, le détail des marques prévues de même que leurs dimensions ne ressortent pas clairement du dossier reçu. Le dégagement par rapport à la voie de roulage *Yankee* reprend la distance entre l'axe de la voie de roulage et un objet utilisé ailleurs sur l'aire Nord (21.48 m par interpolation). Du côté opposé, la surface des deux postes de stationnement s'étend encore au-delà. La mesure d'atténuation proposée par l'AIG est adéquate (aides visuelles), mais demande encore à être précisée.

L'AIG a indiqué, lors de la transmission d'informations complémentaires à l'OFAC le 8 février 2013, que l'option de délestage dans la baie *Yankee* n'est pas encore formellement choisie. Avec la mise en place de la gestion des postes de stationnement par PPR, l'exploitant a décidé de désigner virtuellement deux des sept places actuelles comme places de délestage afin d'avoir une idée de la demande future lorsque le nombre de postes de stationnement aura été réduit à cinq. Le point de la situation sera fait après la saison des *charters*.

L'AIG informera ainsi l'OFAC de la décision prise quant à l'utilisation ou non de la baie *Yankee* comme place de délestage pour hélicoptères. Le cas échéant, un dossier complémentaire avec les mesures prises dans la baie *Yankee* (marques, panneaux, numérotation éventuelle) sera transmis à l'OFAC, y compris un complément au *safety assessment* n° 008-2012 ainsi qu'un plan actualisé et mis à l'échelle. L'OFAC se prononcera à ce moment-là sur les aspects procéduraux.

2.5.3 Services de la navigation aérienne

Concernant les services de la navigation aérienne, l'OFAC n'a pas d'objection à la réalisation de ce projet. Le *safety assessment* correspondant de Skyguide « 2012-0055 PPR *Helipads* LSGG » du 6 juin 2012 a été classé *minor* le 19 juin 2012.

2.5.4 Aspects opérationnels

Les cartes SAMAX seront parallèlement mises à jour avec la disposition de la nouvelle conception des postes de stationnement pour hélicoptères, ajoutant ainsi une plus grande sécurité.

En raison des modifications qui ressortent de l'examen aéronautique effectué par l'OFAC, l'AIG évaluera la nécessité de procéder à une actualisation du *safety assessment* n° 008-2012. L'issue de cette réflexion sera communiquée à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

2.5.5 Publications aéronautiques

Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement selon leur avancement. 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'AIG est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux et modifications mentionnés dans cet examen sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. A la page 5 du *safety assessment* n° 008-2012 se trouve la planification des NOTAMs. De plus, l'OFAC invite l'AIG à prévoir deux NOTAMs pour les deux étapes de travaux pour les modifications sur les postes de stationnement. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.5.6 Début et fin des travaux

Le début et la fin des travaux, y compris la notification du respect des charges, seront communiqués à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée sera effectué durant les activités de surveillance de l'OFAC.

2.6 Exigences liées à l'aménagement du territoire

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

2.7 *Autres exigences*

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

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

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

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

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

2.8 *Conclusion*

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales 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 l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

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 31 octobre 2012 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de la mise en conformité de l'hélistation aux normes de l'OACI.

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 du plan suivant :

- Plan de situation n° 3138-016a du 14 mars 2013 « Concept déplacement hélicoptères », échelle 1:500^{ème} (et détails aux échelles 1:250^{ème}, 1:200^{ème} et 1:100^{ème}).

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 Gestion par PPR

- Les procédures de l'*Airport Steering* seront mises à jour et tiendront compte des états intermédiaires issus des travaux.

2.1.2 Conception des postes de stationnement pour hélicoptères

- Il sera publié dans l'AIP et le Manuel VFR qu'il n'est pas possible d'effectuer des opérations simultanées sur les positions (*no simultaneous hover operations allowed*).
- La numérotation des cinq postes de stationnement sera de 1 à 5 d'Ouest en Est et l'AIG corrigera, dans ce sens, les documents qui mentionnent une numérotation différente.
- L'AIG approfondira la possibilité de changer la dénomination du poste 6 en « 1A » avec les partenaires concernés, notamment Skyguide, et transmettra le

résultat de ces réflexions à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

- Le *safety assessment* n° 008-2012 et les autres documents concernés seront formellement actualisés selon la nouvelle dénomination du poste de stationnement 6, le cas échéant.
- Durant les travaux, l'AIG veillera au respect des exigences relatives aux bandes de voies de circulation inscrites au paragraphe 3.11 de l'Annexe 14, Volume I de l'OACI, en particulier l'absence de tranchées ou de trous lorsque la voie de roulage *Yankee* est ouverte.
- Le diamètre intérieur du cercle pour le poste de stationnement « Super Puma » sera de 9.5 m et non de 8.5 m comme il est indiqué sur le plan de situation n° 3138-016a.
- Au plus tard quatre semaines avant le début des travaux prévus à cet effet, l'AIG transmettra à l'OFAC, pour examen et approbation, les adaptations et documents nécessaires suivants :
 - Le tracé des *aircraft stand safety lines* rouges sera complété par des marquages du côté de la route de service et « à gauche » du premier poste de stationnement.
 - L'AIG précisera le but des lignes tracées entre les postes de stationnement qui ne représentent pas exactement le périmètre de l'aire de protection dans la mesure où ceux-ci ont une intersection commune.
 - Le marquage des lignes de sécurité tiendra compte du poste de stationnement alternatif « Super Puma » et de sa numérotation.
 - L'AIG proposera une dénomination plus optimale que « HP6 » sur la ligne d'accès au poste de stationnement et tiendra compte de la réflexion faite sur la numérotation de l'ensemble des postes.
 - L'AIG fera parvenir également un plan des aides visuelles complet et actualisé des postes de stationnement.
- L'AIG informera l'OFAC de la décision prise quant à l'utilisation ou non de la baie *Yankee* comme place de délestage pour hélicoptères. Le cas échéant, un dossier complémentaire avec les mesures prises dans la baie *Yankee* (marques, panneaux, numérotation éventuelle) sera transmis à l'OFAC avec un complément au *safety assessment* n° 008-2012 ainsi qu'un plan actualisé et mis à l'échelle.

2.1.3 Aspects opérationnels

- Les cartes SAMAX seront mises à jour avec la disposition de la nouvelle conception des postes de stationnement.
- L'AIG évaluera la nécessité de procéder à une actualisation du *safety assessment* n° 008-2012 en tenant compte des charges précitées et communiquera à l'OFAC l'issue de cette réflexion au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

2.1.4 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement selon leur avancement.
- 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'AIG est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux et modifications mentionnés dans cet examen sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'OFAC invite l'AIG à prévoir deux NOTAMs pour les deux étapes de travaux pour les modifications sur les postes de stationnement. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.1.5 Début et fin des travaux

- Le début et la fin des travaux, y compris la notification du respect des charges, seront communiqués à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée sera effectué durant les activités de surveillance de l'OFAC.

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 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, 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 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 le plan approuvé.

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 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.