

3003 Berne, le 3 avril 2013

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Réaménagement de l'aire Nord (positions *India*, *Juliet*, *Kilo* et zone
RUAG)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 16 mai 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 réaménager l'aire Nord de l'aéroport.

1.2 *Description du projet*

Ce projet consiste concrètement à modifier le marquage au sol des positions *India*, *Juliet* et *Kilo* et à créer une zone dédiée à l'entreprise de maintenance RUAG pour qu'elle puisse stationner les avions en maintenance, parquer des véhicules et aménager une déchetterie. Par ailleurs, la route de service actuelle sera adaptée en fonction des futures positions et une nouvelle route parallèle aux positions *Kilo* sera créée.

De plus, le revêtement de la rangée *Kilo* sera refait car il est actuellement en mauvais état.

Dans ce projet, il s'agira également de démonter et de traiter l'ancienne station d'avitaillement Saraco qui n'est plus en service et dont la citerne a déjà été enlevée.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme répondant à trois objectifs. Tout d'abord, il permet la mise en conformité aux normes de l'OACI des places de stationnement des aéronefs. Ensuite, l'entreprise RUAG pourra, grâce à ce projet, avoir une aire dédiée à ses activités. Enfin, la circulation routière de cette zone sera améliorée.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 16 mai 2012 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement du 16 mai 2012 ;
- Descriptif du projet du 14 mai 2012 accompagné des annexes suivantes :
 - *Safety assessment light* n°005-2012 du 27 avril 2012 ;
 - Plan de situation n°1111-14A du 10 mai 2012 « Modifications marquage : état futur », échelle 1:250^{ème} ;

- Plan de situation n°1111-16A du 12 mai 2012 « Modifications marquage : marquage à effacer et marquage futur », échelle 1:250^{ème}.

Lors de l'instruction de la procédure, il est apparu que les plans n°1111-14 A du 10 mai 2012 et n°1111-16 A du 12 mai 2012 représentaient à tort une déchetterie dans la zone dédiée à l'entreprise RUAG. Sur requête de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'AIG a corrigé lesdits plans et a fait parvenir, en date du 15 mars 2013, le plan suivant :

- Plan de situation n°1111-16B du 15 mars 2013 « Modifications marquage : marquage à effacer et marquage futur », échelle 1:250^{ème} qui remplace et annule le plan de situation n°1111-16A du 12 mai 2012 et le plan de situation n°1111-14A du 10 mai 2012.

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'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.

Seuls les services spécialisés de cet office ont été consultés. Ni les autorités du canton de Genève ni d'autres 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 *Prises de position*

La prise de position suivante a été reçue :

- Services internes de l'OFAC, prise de position du 27 février 2013 ;

L'instruction du dossier s'est achevée le 15 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 au bénéfice d'une concession (aéroport).

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports.

En l'espèce, la demande tend à autoriser le réaménagement de l'aire Nord. 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'aéroport.

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 réfection d'une partie du tarmac et en la modification du marquage au sol ce qui représente des changements

minimes de l'installation. 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 les places de stationnement des aéronefs conformes aux normes de l'OACI, d'aménager un espace pour l'entreprise RUAG et d'améliorer la circulation routière dans la zone.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

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 Conception des postes de stationnement et agencement de la zone RUAG

Après la réorganisation des postes de stationnement, le nombre de positions se montera à douze, soit trois sur *India*, quatre sur *Juliet* et cinq sur *Kilo*.

Dans le *safety assessment* n°005-2012, sous « analyse de l'état final », les dimensions inscrites sont très précises (12.6 m, 12.53 m, 10.65 m). Suite à une question de l'OFAC sur la simplification des valeurs, l'AIG a déclaré préférer garder les mesures issues du *safety assessment*, car elles correspondent à certains aéronefs susceptibles d'utiliser la zone. Toutefois, en consultant le plan de situation, on constate que les douze postes de stationnement ont été dimensionnés pour des envergures de 13 m et une longueur de 13.85 m. Les dégagements sur les voies d'accès aux postes de stationnement (11 m entre l'axe et les objets) ont également été interpolés afin d'accueillir une envergure maximale de 13 m.

Ainsi, l'AIG se prononcera sur ces différences entre le *safety assessment* et le plan de situation et transmettra à l'OFAC les dimensions qui font foi au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

Du point de vue conception, le secteur *India* est en ordre.

Au sein des secteurs *Juliet* et *Kilo*, les positions J4 et K5 sont trop proches de la zone RUAG. L'extrémité de l'aile d'un avion de 13 m d'envergure se trouve à 1.5 m de la zone. Or, l'art. 3.13.6 de l'Annexe 14, Volume I de l'OACI requiert un minimum de 3 m, une distance d'ailleurs garantie entre les autres postes de stationnement projetés. L'AIG décalera donc la limite de la zone RUAG de 1.5 m en direction du Nord-Ouest.

Dans la zone RUAG, il n'y a pas d'agencement défini pour les postes de stationne-

ment, ce qui est correct. A l'arrivée, la distance entre l'axe du marquage et les places de parc véhicules de RUAG est de 15.4 m, ce qui correspond au dégagement interpolé pour une envergure de 21.5 m, la limite publiée sur l'aire Nord. De l'autre côté, un aéronef de 21.5 m d'envergure profite du dégagement qui doit être assuré pour les avions quittant le secteur *Juliet*. Ainsi, l'agencement à l'entrée, respectivement à la sortie, de la zone RUAG permet (théoriquement) les mouvements en autonome sur une longueur d'avion.

Le tracé de la route de service en direction du Nord-Ouest de la zone RUAG de même que l'optimisation du tracé de la route entre les secteurs *India* et *Juliet/Kilo* assurent une meilleure séparation des flux. L'ajout d'un cheminement pour piétons va dans le même sens.

La voie de la nouvelle route de service qui va en direction du Nord-Ouest de la zone RUAG se trouve dans le dégagement de la *taxilane* des positions *Kilo*. Comme l'accès au secteur *Kilo* ne se fait que dans le sens des aiguilles d'une montre, véhicules et aéronefs circulent dans le même sens, c'est-à-dire en direction du Nord-Ouest. Cela permet encore d'atténuer le risque de collision identifié, sachant que le trafic véhiculaire est faible, que les avions sont convoyés et que les chauffeurs ont le permis tarmac.

2.5.2 Aides visuelles – marques

Les couleurs des marques prévues obéissent aux exigences OACI respectivement aux indications de l'*Airport Council International* (ACI) : voies de circulation en jaune (RAL 1023, épaisseur ≥ 15 cm), lignes de sécurité en rouge (RAL 3020, épaisseur ≥ 10 cm), route de service en blanc (RAL 9016, épaisseur selon ACI *Apron Markings and Signs Handbook*).

2.5.2.1 Zone RUAG

Dans la zone RUAG et selon les informations reçues de l'AIG, les avions sont tractés jusqu'au point « départ » et sont convoyés jusqu'au point « arrivée ». Ils n'évoluent donc pas en autonome dans cette zone privative. Par ailleurs, un avion peut être tracté jusqu'au point de départ sans être mis en route dans l'immédiat. Les marques « départ » et « arrivée » sont des indications pour les *follow-me*.

Selon le plan de situation, la ligne jaune s'étend jusqu'à l'intérieur de la zone RUAG, bien que ce ne soit plus une voie de circulation. Pour l'AIG, cette ligne a été prévue « pour assurer le respect des distances de sécurité avec les installations côté GA lors des tractages », ce qui ajoute une référence supplémentaire.

Ainsi, afin d'éviter toute confusion avec les marquages aéronautiques, la ligne située

au-delà du point « arrivée » dans la zone RUAG sera marquée différemment, en utilisant par exemple les marques ACI en trait tillé blanc et noir pour le repoussage.

2.5.2.2 Voies de circulation et postes de stationnement

Par e-mail du 20 février 2013, l'OFAC a suggéré de remplacer les lignes droites d'accès aux positions *Juliet* et *Kilo* par des petits arcs de cercles, comme pour la sortie. Dans sa réponse du 21 février 2013, l'AIG argumente que « le choix des lignes droites a pour objectif d'appuyer le sens unique de circulation » et qu'à l'arrivée les avions sont tous convoyés et positionnés. Cette réponse est acceptable.

Par contre, il manque un arc de cercle jaune entre le prolongement de la future voie *November* et la *taxilane* qui mène aux postes de stationnement *Juliet* (respectivement la sortie du secteur *Kilo*). Ainsi, l'AIG complétera le plan de situation.

Sur les axes de voie de circulation bidirectionnelle, les flèches ne sont pas adéquates (par exemple : axe en direction des positions I-J-K ou J). Dès lors, l'AIG les enlèvera ou les remplacera par des petites flèches situées à côté de l'axe ou encore se basera sur l'ACI *Apron Markings and Signs Handbook*. A noter que, selon les dernières informations, l'AIG est en train de préparer un plan actualisé, qui tiendra compte des erreurs de codification des couleurs sur le plan de situation fourni.

De plus, ce projet devra intégrer la nouvelle dénomination des *taxiways* sur l'aire Nord, comme le nouveau *November* qui passe au Nord et à l'Ouest des positions *Lima*.

Dans la logique des marques, le pilote ne devra pas confondre le nom du *taxiway* (par exemple : N) avec celui d'un poste, respectivement d'un secteur, de stationnement (par exemple : J). A ce sujet, les indications de l'ACI *Apron Markings and Signs Handbook* serviront donc de référence.

L'AIG mettra une marque au sol indiquant que les secteurs *India*, *Juliet* et *Kilo* sont limités en termes d'envergure (par exemple : *max span 13 m*).

Le dessin du *Falcon 7X* devant RUAG concerne une opération spéciale menée pour ce type d'appareil, dont l'envergure (26.2 m) dépasse celle autorisée sur l'aire Nord (21.5 m) pour les mouvements autonomes. Cet avion est acheminé chez RUAG avec un tracteur depuis la zone située entre la position L0 et le secteur *India*.

2.5.2.3 Route de service

Les marques des routes de service reprennent le schéma de l'ACI *Apron Markings and Signs Handbook*. Les nouveaux « cédez-le-passage » rappellent aux personnes

qui empruntent cette route qu'elles entrent dans une zone de priorité aux avions.

2.5.3 Chantier

Pour l'ensemble du chantier, y compris la phase de la réfection du secteur *Kilo*, les démarches et les mesures décrites dans le *safety assessment* n°005-2012 et listées ci-dessous sont adéquates et tiennent compte des impératifs de l'exploitation.

Le requérant mettra en application les mesures listées aux pages 6 et 7 du *safety assessment* n°005-2012 du 27 avril 2012.

Quant au phasage du démarquage et du marquage, l'AIG s'assurera que les situations intermédiaires, nées des différentes modifications, ne provoquent pas de risque inacceptable pour les opérations aéroportuaires. Il s'agit, en particulier, de prendre garde aux dégagements sur les voies de circulation, aux postes de stationnement fermés ou aux discontinuités de tracés. A cet effet, l'AIG veillera à coordonner et à soigner l'information non seulement en interne (*Aircraft Positioning Service (APS)*, *Apron Management Service (AMS)*, Service de sécurité de l'aéroport (SSA), *Steering*, etc.), mais également à l'extérieur (Skyguide, agents d'assistance, aviateurs, etc.) jusqu'à ce que les modifications soient achevées et publiées.

Des mesures de réduction des poussières et des impuretés seront définies et respectées.

2.5.4 Obstacles à la navigation aérienne

Le projet à l'état final de même que durant sa phase de chantier n'a pas d'impact au niveau de la zone de sécurité de l'aéroport de Genève.

2.5.5 Aspects opérationnels et documentation

Le projet à l'état final de même que durant sa phase de chantier n'a pas d'impact au niveau des équipements de communication, de navigation et de surveillance (CNS).

Les accès pour les services de secours et de lutte contre les incendies seront garantis.

Vu les différentes charges mentionnées ci-dessus, l'AIG transmettra à l'OFAC un plan de situation actualisé, au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de Genève Aéroport seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite aux modifications des voies de circulation, des postes de stationnement, etc.

2.5.6 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 ci-dessus sera publiée suffisamment tôt 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, y compris la notification du respect des charges, seront communiqués à temps à l'OFAC (section LESA). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée sera effectué dans le cadre des 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.

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

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 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.

C. Décision

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

vu la demande du 16 mai 2012 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de réaménager l'aire Nord afin d'y accueillir l'entreprise RUAG.

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°1111-16B « Modifications marquage : marquage à effacer et marquage futur », échelle 1:250^{ème} du 15 mars 2013 ;

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 Conception des postes de stationnement et agencement de la zone RUAG

- Le requérant se prononcera sur les différences entre le *safety assessment* et le plan de situation et transmettra à l'OFAC les dimensions qui font foi au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.
- Le requérant décalera la limite de la zone RUAG de 1.5 m en direction du Nord-Ouest.

2.1.2 Aides visuelles – marques

2.1.2.1 Zone RUAG

- Le requérant marquera différemment la ligne située au-delà du point « arrivée » dans la zone RUAG.

2.1.2.2 Voies de circulation et postes de stationnement

- Le requérant complètera le plan de situation quant au prolongement de la future voie *November* et la *taxilane* qui mène aux postes de stationnement *Juliet*, respectivement la sortie du secteur *Kilo*.
- Le requérant enlèvera les flèches inadéquates sur les axes de voie de circulation bidirectionnelle ou les remplacera par des petites flèches situées à côté de l'axe ou encore se basera sur l'ACI *Apron Markings and Signs Handbook*.
- Le requérant intégrera la nouvelle dénomination des *taxiways* sur l'aire Nord, comme le nouveau *November* qui passe au Nord et à l'Ouest des positions *Li-ma*.
- Dans la logique des marques, le requérant se servira des indications de l'ACI *Apron Markings and Signs Handbook* comme référence afin qu'il n'y ait pas de confusion possible pour les pilotes entre le nom du *taxiway* avec celui d'un poste, respectivement d'un secteur, de stationnement.
- Le requérant mettra une marque au sol indiquant que les secteurs *India*, *Juliet* et *Kilo* sont limités en termes d'envergure.

2.1.3 Chantier

- Le requérant mettra en application les mesures listées aux pages 6 et 7 du *safety assessment* n°005-2012 du 27 avril 2012.
- Concernant le phasage du démarquage et du marquage, le requérant s'assurera que les situations intermédiaires, nées des différentes modifications, ne provoquent pas de risque inacceptable pour les opérations aéroportuaires.
- Le requérant veillera à coordonner et à soigner l'information en interne et en externe jusqu'à ce que les modifications soient achevées et publiées.
- Le requérant définira et respectera des mesures de réduction des poussières et des impuretés.

2.1.4 Aspects opérationnels et documentation

- Le requérant garantira les accès pour les services de secours et de lutte contre les incendies.
- Le requérant transmettra à l'OFAC un plan de situation actualisé au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.
- Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de Genève Aéroport seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite aux modifications des voies de circulation et des postes de stationnement notamment.

2.1.5 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques seront 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. Le requérant tiendra compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux différents travaux et modifications sera publiée suffisamment tôt 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.

2.1.6 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.
- Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée seront effectués dans le cadre des activités de surveillance.

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 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 communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les plans approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne,
- OFEV, 3003 Berne.

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

Véronique Gigon
Secrétaire générale suppléante

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.