



3003 Berne, le 31 mai 2016

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Renouvellement des feux axiaux des voies de sortie rapide (RET), des feux des zones de toucher de roues (TDZ), des feux élevés des barres d'arrêt (TSB) et des feux du seuil 23 (THR)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 18 novembre 2015, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève (ci-après : le requérant), a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour le renouvellement des feux RET et TDZ.

Le 18 mars 2016, l'AIG a déposé une demande d'approbation des plans pour le renouvellement des feux TSB et THR qui complète la demande du 18 novembre 2015.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à renouveler les feux électriques de signalisation de l'axe des voies de sortie rapide Bravo, Delta et Echo (feux RET), les feux des zones de toucher de roues de la piste (feux TDZ), les feux élevés des barres d'arrêt (feux TSB) ainsi que les feux du seuil de piste 23 (feux THR). Les anciens feux seront remplacés par des feux de nouvelle génération (LED).

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remplacer les anciens feux qui sont âgés (souvent de plusieurs dizaines d'années) par des feux de nouvelle génération (LED). Ces derniers permettront une plus faible consommation électrique et la possibilité de standardiser le type de feu utilisé sur la plateforme aéroportuaire. Par ailleurs, il était de plus en plus difficile pour l'exploitant de se fournir en pièces détachées. Enfin, les nouvelles ampoules auront une durée de vie plus longue que les ampoules actuelles.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 18 novembre 2015 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 18 novembre 2015 ;
- Dossier de demande d'approbation des plans « Renouvellement des feux d'axe de voie de circulation Bravo-Delta-Echo » composé des documents suivants :
 - Descriptif du projet du 18 novembre 2015;
 - *Safety Assessment Light* n° 026-2015, du 3 juin 2015 ;
 - Les extraits de plans de zones suivants :

- Plan « Sortie rapide Bravo feux 1 à 22 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
- Plan « Sortie rapide Delta feux 1 à 35 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
- Plan « Sortie rapide Echo feux 1 à 35 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
- Descriptif d'un modèle de feu standard « *Airfield Lighting - Product Description : 8" SafeLED and SafeLED IQ Inset Light* », élaboré par Safegate Group, septembre 2014 ;
- Photo des feux actuels et des nouveaux feux avec bague d'adaptation ;
- Dossier de demande d'approbation des plans « Renouvellement des feux de zone de toucher de roues » composé des documents suivants :
 - Descriptif du projet du 18 novembre 2015;
 - *Safety Assessment Light* n° 029-2015, du 29 juin 2015 ;
 - Plan « Touchée de roue feux 1 à 14 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
 - Descriptif d'un modèle de feu standard « *Airfield Lighting - Product Description : Bidirectional High-Intensity SafeLED Inset Light* », élaboré par Safegate Group, mars 2014.

Le 18 mars 2016, le requérant a ajouté les demandes d'approbation des plans concernant les feux élevés des barres d'arrêt ainsi que les feux du seuil de piste 23. Ainsi, les documents suivants complètent la demande d'approbation des plans initiale du 18 novembre 2015 :

- Document « Annonce OFAC - Renouvellement des feux élevés des barres d'arrêt », élaboré par l'AIG le 5 février 2016 ;
- *Initial Safety Assessment (ISA)* n° 012-2016, du 23 février 2016 ;
- Plan n° AER 8821-17-01 « Voie de circulation Alpha : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8822-17-01 « Voie de circulation Bravo : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8823-17-01 « Voie de circulation Charlie : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8824-17-01 « Voie de circulation Delta : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8825-17-01 « Voie de circulation Echo : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8826-17-01 « Voie de circulation Fox : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8827-17-01 « Voie de circulation Golf : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8845-17-01 « Voie de circulation Yankee : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8846-17-01 « Voie de circulation Zulu : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Document « Annonce OFAC - Renouvellement des feux du seuil 23 », élaboré par l'AIG le 5 février 2016 ;

- *Initial Safety Assessment (ISA)* n° 013-2016, du 23 février 2016 ;
- Plan n° 8812-17-02 « Approche 23 : orientations des feux THR encastrés », du 12 décembre 2013, échelle 1:250 ;
- Plan n° 8812-17-01 « Approche 23 : orientations des feux THR hors-sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:200.

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.

1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels correspondants sur les bien-fonds nécessaires au projet.

2. De l'instruction

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

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Seuls les services internes de l'OFAC ont été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 *Prises de position*

L'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation le 2 mai 2016.

2.3 *Observations finales*

Le 3 mai 2016, l'OFAC a fait parvenir l'examen spécifique à l'aviation mentionné ci-dessus au requérant en l'invitant à lui faire part de ses observations finales jusqu'au 17 mai 2016. Par courrier du 24 mai 2016, le requérant a informé l'OFAC qu'il acceptait les charges qui seront reprises dans la présente décision.

L'instruction du dossier s'est achevée le 24 mai 2016.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), 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. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que 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 (aéroport au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à renouveler des feux électriques de signalisation. Dans la mesure où ces installations servent à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport dont le renouvellement doit être approuvé par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est un aéroport concessionné.

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 ordinaire d'approbation des plans en particulier est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA et ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, le projet en question n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes et n'a qu'un effet minime sur l'environnement. Ainsi, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées de sorte que ce type de procédure peut être appliqué.

1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est pas nécessaire.

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. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées et les cantons qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer ces avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3). Elle est acceptée.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

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

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette procédure d'approbation des plans, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation et en a consigné les résultats dans un document daté du 2 mai 2016, annexé à la présente décision. Dans ce document, l'OFAC formule 18 exigences qui ont été transmises au requérant. Ce dernier ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées dans le dispositif de la présente décision.

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*

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

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.

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.

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 concerné. 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 décidée.

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 le montant.

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

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur de l'OFAC.

5. 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 à l'autorité fédérale concernée.

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans la FAO.

C. Décision

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

vu la demande du 18 novembre 2015 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de renouveler les feux RET, TDZ, TSB et THR.

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 documents suivants :

- Plan « Sortie rapide Bravo feux 1 à 22 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
- Plan « Sortie rapide Delta feux 1 à 35 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
- Plan « Sortie rapide Echo feux 1 à 35 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
- Plan « Touchée de roue feux 1 à 14 », du 26 juin 2015, sans échelle ;
- Plan n° AER 8821-17-01 « Voie de circulation Alpha : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8822-17-01 « Voie de circulation Bravo : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8823-17-01 « Voie de circulation Charlie : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8824-17-01 « Voie de circulation Delta : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8825-17-01 « Voie de circulation Echo : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8826-17-01 « Voie de circulation Fox : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8827-17-01 « Voie de circulation Golf : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8845-17-01 « Voie de circulation Yankee : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 8846-17-01 « Voie de circulation Zulu : orientation des feux TSB hors sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:500 ;
- Plan n° 8812-17-02 « Approche 23 : orientations des feux THR encastrés », du 12 décembre 2013, échelle 1:250 ;
- Plan n° 8812-17-01 « Approche 23 : orientations des feux THR hors-sol », du 12 décembre 2013, échelle 1:200.

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

- Les exigences n° 1 à 18 formulées dans l'examen aéronautique du 2 mai 2016, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.8 Autres exigences

- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- 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.

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 OEmol-OFAC.

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 l'annexe et les documents approuvés).

Une copie de la présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section Aéroports et obstacles à la navigation aérienne (SIAP), 3003 Berne ;

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
agissant par l'Office fédéral de l'aviation civile

(sig.)

Christian Hegner
Directeur

Annexe

- Examen aéronautique de l'OFAC du 2 mai 2016.

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.