



3003 Berne, le 31 décembre 2018

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Suppression de la piste en herbe

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 30 octobre 2017, 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 de la modification de son règlement d'exploitation ainsi qu'une demande d'approbation des plans. Ces deux demandes concernent le même projet global de la suppression de la piste en herbe de l'aéroport de Genève. A noter que seule la demande d'approbation des plans fait l'objet de la présente décision. La demande d'approbation de la modification du règlement d'exploitation, quant à elle, fait l'objet d'une autre décision, coordonnée avec la présente et rendue ce même-jour par l'OFAC.

1.2 *Description du projet*

Le projet a pour but de supprimer la piste en herbe. Cette suppression nécessite tout d'abord de retirer du terrain de l'aéroport tous les éléments physiques liés à cette piste, à savoir principalement les différentes aides visuelles à la navigation (marques au sol, panneaux de signalisation, indicateurs visuels de pente d'approche, balises, etc.). Cet aspect du projet fait l'objet de la présente décision d'approbation des plans.

La suppression de la piste en herbe nécessite également le retrait des procédures d'approche et de départ liées à cette piste. Ce retrait se fait concrètement en supprimant toute référence dans la Publication d'information aéronautique (en anglais : *Aeronautical information publication* ; AIP) et dans le Manuel VFR. Cet autre aspect du projet fait l'objet de la décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation de l'OFAC séparée mentionnée ci-dessus (cf. chapitre « 1.1 Dépôt de la demande »).

Ce projet prévoit de reporter sur la piste en dur les 2'586 mouvements de la piste en herbe (sur un total de 189'840 mouvements pour l'ensemble de l'aéroport de Genève, statistiques de 2016).

A noter pour le surplus, que le projet de suppression de la piste en herbe fait suite à sa fermeture du 31 décembre 2017 décidée par l'exploitant pour des raisons de sécurité (pour plus d'explication, cf. ci-dessous chapitre « 1.3 Justification du projet »).

Le DETEC précise à toutes fins utiles que, entre le dépôt de la demande et la présente décision, l'identification de la piste, basée sur son orientation magnétique, a été modifiée par décision du DETEC du 24 juillet 2018. Cette modification est une conséquence de la déclinaison magnétique. Ainsi, au moment du dépôt la piste avait l'identification « 05-23 » et son identification actuelle est « 04-22 ». Certains documents peuvent donc mentionner l'une ou l'autre identification, mais il s'agit toutefois de la même piste. Cette modification formelle de la désignation de la piste n'a aucune influence sur la présente procédure.

1.3 *Justification du projet*

Le requérant justifie sa requête avant tout pour des motifs liés à la sécurité aéronautique. Concrètement, dans le prolongement nord-est de la piste en herbe se trouve une forêt située sur la Commune française de Ferney-Voltaire (ci-après : la forêt de Ferney-Voltaire) et les cimes de plusieurs arbres la composant constituent un obstacle à la navigation aérienne. Ces obstacles sont problématiques pour les atterrissages sur la piste en herbe depuis le nord-est et, de manière correspondante, pour les décollages sur la piste en herbe en direction du nord-est.

A ce stade, l'autorité de céans rappelle que des surfaces de limitation d'obstacles sont nécessaires à toute piste d'aérodrome, comme le prescrivent les normes de l'Agence Européenne de la Sécurité Aéronautique (AESA) ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces surfaces définissent – de manière simplifiée – un plan incliné autour de la piste qui s'élève pour former approximativement une baignoire. Tout objet qui perce ces surfaces constitue potentiellement un obstacle et doit faire préalablement l'objet d'une évaluation. Cette dernière peut conduire au refus de l'objet, à sa réduction en hauteur ou à son acceptation moyennant des charges. Le but est de garantir des mouvements d'aéronefs en toute sécurité et régularité. A noter qu'il peut exister pour une même piste plusieurs surfaces de limitation d'obstacles qui se superposent, comme une surface avec une certaine pente pour protéger les décollages ou une autre surface pour protéger les atterrissages.

Pour justifier la suppression de la piste en herbe, l'AIG précise qu'il y a plusieurs percements critiques, jusqu'à 6,5 m¹, et que cette situation – non conforme aux exigences aéronautiques – ne peut pas demeurer. Le requérant ajoute que plusieurs solutions ont été envisagées (notamment modifier l'aménagement de la piste et de

¹ L'OFAC précise que le document « Annexe 3 : Piste gazon, relevé obstacles forêt de Ferney 2017 » dresse la liste complète des obstacles. Il apparaît notamment que la surface de limitation d'obstacles pour l'atterrissage de la piste souffre de 82 percements, dont 22 entre 4 m et 6,5 m. Parmi ces obstacles, 22 présentent également des percements jusqu'à 3,2 m de la surface de protection contre les obstacles propres à l'indicateur visuel de pente d'approche APAPI (*Abbreviated precision approach path indicator* ; en français : indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié).

ses aides visuelles pour que les surfaces de limitation d'obstacles ne soient plus percées, cf. ci-dessous chapitre « B.2.10 Oppositions » pour plus de détails). Toutefois aucune option ne permet de réduire les risques identifiés à un niveau acceptable.

L'AIG rappelle en outre qu'il n'est pas en mesure de couper ou élaguer les arbres problématiques. En effet, ceux-ci se situent sur le territoire français et, selon la Convention entre la Suisse et la France concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin du 25 avril 1956² et son plan de masse, la piste en herbe – et partant ses surfaces de limitation d'obstacles – n'est pas reconnue par les autorités françaises et ne permet donc pas de fonder la base suffisante pour tailler ces arbres litigieux.

Enfin, le requérant indique également que, outre les motifs liés à la sécurité des opérations – prédominants – la suppression de la piste en herbe s'inscrit dans un contexte de développement des infrastructures aéroportuaires, rendu nécessaire par l'évolution du trafic, en particulier le trafic commercial de ligne et charter, ainsi que l'aviation d'affaires. En effet, il est prévu que les infrastructures liées à l'aviation de ligne soient développées sur l'aire sud de l'aéroport. Afin de libérer l'espace nécessaire, certaines parties de l'aire de mouvement de l'aire sud, notamment des postes de stationnement pour avions, seront relocalisées sur l'aire nord, à l'emplacement de l'actuelle piste en herbe. La suppression prochaine de la piste en herbe rend possible le séquençage des travaux envisagés sur l'aire nord.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 30 octobre 2017 sont les suivants :

- Lettre de demande et description du projet du 30 octobre 2017 ;
- Annexe 1 : extrait du VFR Manual sur laquelle apparaît la distance disponible de 456 m pour le décollage par piste 05 gazon ;
- Annexe 2 : Extrait ATMM Geneva TWR/APP, paragr. B.2.4.2 ;
- Annexe 3 : Piste gazon, relevé obstacles forêt de Ferney 2017 ;
- Annexe 4 : Safety reminder relatif à la longueur disponible pour le décollage par piste 05 gazon ;
- Annexe 5.1 : Modifications AIP suite à la fermeture de la piste gazon (pour approbation) ;
- Annexe 5.2 : Modifications VFRM suite à la fermeture de la piste gazon (pour approbation) ;
- Annexe 6 : Report du trafic VFR sur la piste béton : impacts opérationnels et Safety Assessment ;
- Annexe 7 : Matrice d'évaluation des impacts sur l'environnement résultant des modifications apportées aux prescriptions d'exploitation ;

² RS 0.748.131.934.91.

- Annexe 8 : Plan de situation résultant de la dématérialisation de la piste gazon (pour approbation) ;
- Annexe 9 : Dématérialisation de la piste gazon : impacts opérationnels et Safety Assessment ;
- Annexe 10 : Matrice d'évaluation des impacts sur l'environnement résultant de la dématérialisation de la piste gazon.

Le 7 février 2018, la demande initiale a été complétée avec le document suivant :

- EASA Compliance Review Form.

1.5 Droits réels

Le requérant dispose des droits réels nécessaires sur les biens-fonds concernés par le projet.

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête

L'instruction liée à la présente décision a été menée par l'OFAC qui a consulté, outre ses services internes, le Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE, actuellement le Département du territoire [DT]) par l'intermédiaire de son Office des autorisations de construire (OAC).

Le dossier de la demande a été mis à l'enquête publique et a ainsi pu être consulté auprès de l'OFAC. Un avis y relatif a été publié par le biais de la Circulaire d'information aéronautique (en anglais : *Aeronautical information circular* ; *AIC*) du 1^{er} février 2018³ afin que tout intéressé puisse faire valoir ses éventuels droits auprès de l'autorité de céans.

2.2 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été formulées :

- Canton de Genève, prise de position de synthèse du 8 février 2018 contenant les préavis des services suivants :
 - Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, du 8 février

³ Selon le chapitre 1.1 de l'Annexe 15 de l'OACI, les *AIC* sont des renseignements qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne ou d'autres questions techniques, administratives ou législatives. Ces circulaires constituent un des éléments du Service d'information aéronautique, confiés à Skyguide en application de l'art. 2 ch. 2 de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA ; RS 748.132.2). Les *AIC* sont notamment librement disponibles sur le site Internet de Skyguide.

- 2018 ;
- Commune du Grand-Saconnex, du 1^{er} février 2018 ;
 - Commune de Meyrin, du 30 janvier 2018 ;
 - Direction de la gestion et valorisation, du 22 janvier 2018 ;
 - Direction générale de l'agriculture et de la nature, du 22 janvier 2018 ;
 - Direction de la planification directrice cantonale et régionale, du 16 janvier 2018 ;
 - Direction générale de l'eau, du 10 janvier 2018 ;
 - Direction de la mensuration officielle, du 9 janvier 2018 ;
 - Canton de Genève, prise de position du Département de la sécurité et de l'économie, du 20 avril 2018 ;
 - Examen spécifique à l'aviation, du 23 mars 2018.

2.3 *Oppositions*

Les personnes morales et physiques suivantes ont adressé à l'autorité de céans leur opposition (par ordre alphabétique) :

- A. _____, le 1^{er} mars 2018 ;
- B. _____, le 28 février 2018 ;
- C. _____, le 3 mars 2018 ;
- D. _____, le 28 février 2018 ;
- E. _____, le 5 mars 2018.

2.4 *Observations*

Les documents précités (cf. chapitres « 2.2 Prises de position » et « 2.3 Oppositions ») ont été transmis au requérant pour observations. Ce dernier les a faites parvenir à l'autorité de céans le 18 juin 2018.

Les prises de position et les observations du requérant du 18 juin 2018 ont été transmises aux opposants par l'OFAC qui a reçu les observations des personnes physiques et morales suivantes (par ordre alphabétique) :

- C. _____, le 15 août 2018 ;
- D. _____, le 15 août 2018 ;
- E. _____, le 15 août 2018 ;
- F. _____, le 15 août 2018 ;
- G. _____, le 15 août 2018 ;
- H. _____, le 15 août 2018.

L'instruction liée à la présente procédure s'est achevée le 15 août 2018.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Coordination avec la procédure d'approbation de la modification du règlement d'exploitation

L'art. 27c de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) fonde la coordination entre la procédure d'approbation de la modification du règlement d'exploitation et la procédure d'approbation des plans, appliquée pour rendre la présente décision. Cette coordination est nécessaire lorsqu'un projet nécessite à la fois une approbation des plans et une modification du règlement d'exploitation pour pouvoir être réalisé.

En l'occurrence, le projet de suppression de la piste en herbe de l'aéroport de Genève sera concrètement mis en œuvre tant par la dématérialisation de cette piste que par la suppression de ses procédures d'approche et de décollage. Partant, les deux procédures précitées sont nécessaires et doivent ainsi être coordonnées.

Cette coordination a été respectée par le fait que l'AIG a déposé un dossier unique en requérant l'application des deux procédures susmentionnées. Ces deux procédures ont été menées conjointement et une décision est rendue de manière individuelle mais coordonnée avec l'autre décision.

Au sujet de la coordination avec la décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation, il convient de constater que, comme mentionné ci-dessus (cf. chapitre « A.2.3 Oppositions »), plusieurs oppositions ont été formulées à l'encontre du projet global de la suppression de la piste en herbe. Concrètement, les oppositions ont été rédigées – sans distinction – tant pour la procédure de modification du règlement d'exploitation que celle de l'approbation des plans. Etant donné que les oppositions contestent de manière générale le principe de la suppression de la piste en herbe et que la justification de l'AIG pour supprimer cette piste est liée aux procédures d'approche et de décollage de cette piste, les oppositions seront traitées dans la décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation.

Enfin, afin d'assurer la coordination des deux procédures en cause, il convient de s'assurer que les deux décisions y relatives sont définitives et entrent en force au même moment. Ainsi, le dispositif de chacune des décisions mentionnera une condition sur l'entrée en force simultanée des décisions.

1.2 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale 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 OSIA 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 dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, la partie du projet soumis à la procédure d'approbation des plans est le démantèlement d'une piste. Dans la mesure où cette piste fait partie de l'aéroport, il s'agit d'une installation d'aéroport dont la suppression doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est exploitée en vertu d'une concession.

1.3 *Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est réglée aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais 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.

Dans le cas d'espèce, aucune répercussion sur l'exposition des riverains au bruit n'est attendue avec la suppression de la piste en herbe. En effet, les mouvements de cette piste en herbe seront reportés sur la piste principale en dur, dans la limite

de la capacité de cette dernière. Concrètement, ce sont 2'586 mouvements⁴, principalement effectués par l'aviation légère, qui seront ajoutés aux quelques 184'215 mouvements⁴ effectués sur la piste principale en dur, en utilisant les procédures d'approche et de décollage qui lui sont liées et qui existent donc déjà. Cette augmentation mineure du nombre de mouvements sur la piste principale, de l'ordre de 1,4%, permet d'attester la faible répercussion sur l'exposition au bruit des riverains. Par ailleurs, il ne s'agit pas de nouveaux mouvements et les mouvements actuels - effectués par des avions légers peu bruyants - ne sont que déplacés d'environ 250 m.

Sur la base de ce qui précède et constatant l'absence d'effet pour les riverains, l'OFAC n'a pas publié dans la Feuille fédérale (FF) ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) un avis relatif à la procédure en cours. En revanche, afin de garantir le droit d'être entendu de toute éventuelle partie, dont l'identification exhaustive est délicate mais qui aura vraisemblablement un lien avec le domaine de l'aéronautique, la présente procédure a fait l'objet d'un avis publié dans l'*Aeronautical Information Circular (AIC)* – publication aéronautique officielle – en mentionnant la possibilité de faire valoir ses droits et adresser toute remarque auprès de notre office dans un délai de 30 jours.

Enfin, concernant la consultation cantonale, l'autorité de céans précise que celle-ci n'était pas obligatoire en application des dispositions légales précitées mais l'a néanmoins entreprise à toutes fins utiles.

1.4 *Recevabilité des oppositions*

Comme indiqué ci-dessus au chapitre « 1.1 Coordination avec la procédure d'approbation de la modification du règlement d'exploitation », les oppositions sont traitées dans la décision liée au règlement d'exploitation.

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

⁴ Année de référence : 2016.

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 qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer leurs avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018.

La suppression de la piste en herbe est conforme aux éléments contenus dans la fiche PSIA de l'aéroport de Genève. En effet, cette fiche prévoit notamment au chapitre « 2. Conditions générales de l'exploitation » (page 18) que « [l']exploitation de l'aéroport se fait avec la piste revêtue actuelle et le maintien d'une capacité pour accueillir les hélicoptères. La piste en herbe sera à terme supprimée ».

2.3 *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.

2.4 *Exigences spécifiques à l'aviation*

L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Dans ce cadre, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation principalement en termes de conception et d'exploitation aéroportuaires et au regard des règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014, en particulier des *Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design* de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne AESA (CS ADR-DSN - Issue 4, 8 décembre 2017).

Dans son examen spécifique à l'aviation du 23 mars 2018, l'OFAC a formulé 17 exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

2.5 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

2.6 *Exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

Comme présenté ci-dessus au chapitre « A.1.2 Description du projet » et développé également au chapitre « B.1.3 Procédure applicable », le projet de suppression de la piste en herbe prévoit le report des 2'586 mouvements qui lui sont liés sur la piste principale. Globalement, la suppression de la piste en herbe n'aura pas d'impacts importants sur les thèmes de l'environnement, de la nature et du paysage. En particulier, ce projet n'aura pas de répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit, considérant principalement la proximité des deux pistes et le nombre de mouvements relativement faible que cela représente par rapport aux 184'215 mouvements de la piste principale.

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, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation. La prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

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

2.8 *Détermination du DETEC sur les oppositions*

Comme indiqué ci-dessus au chapitre « 1.1 Coordination avec la procédure d'approbation de la modification du règlement d'exploitation », les oppositions sont traitées dans la décision liée au règlement d'exploitation.

2.9 *Conclusion*

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément 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. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font mentionner aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. **Des 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 LOGA, 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 Cheffe du DETEC 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, aux opposants et aux personnes qui ont formulé des observations. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités cantonales genevoises et à Skyguide.

La présente décision n'est publiée ni dans la Feuille fédérale (FF), ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO).

C. Décision

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

vu la demande du 30 octobre 2017 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans pour la suppression de la piste en herbe.

1. De la portée

1.1 *Plan approuvé*

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 :

- Annexe 8 : Plan de situation résultant de la dématérialisation de la piste gazon (pour approbation) ;

1.2 *Oppositions*

Les oppositions sont traitées dans la décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation pour la suppression de la piste en herbe, rendue ce même jour par l'Office fédéral de l'aviation civile.

2. Des charges

Les charges 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 à l'aviation*

- Les exigences n° 1 à 17 formulées dans l'examen aéronautique du 23 mars 2018, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.2 *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, 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 la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. De la condition - Coordination avec la procédure d'approbation de la modification du règlement d'exploitation

La présente décision ne sera définitive et n'entrera en force que simultanément avec la décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation pour la suppression de la piste en herbe, rendue ce même jour par l'Office fédéral de l'aviation civile.

4. Des émoluments

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.

5. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève (AIG), Direction, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec le plan approuvé) ;
- A. _____ ;
- B. _____ ;
- C. _____ ;
- D. _____ ;
- E. _____ ;
- F. _____ ;
- G. _____ ;
- H. _____ .

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne ;
- Canton de Genève, Office des autorisations de construire (OAC), Rue David-Dufour 5, Case postale 22, 1211 Genève 8 ;
- Skyguide, Service de la navigation aérienne Zürich, 8602 Wangen b. Dübendorf.

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

(sig.)

p. o. Christian Hegner
Directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexe :

- Examen aéronautique de l'OFAC du 23 mars 2018.

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties. Le délai ne court pas du 18 décembre au 2 janvier inclusivement.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.