

Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Cour I
A-5411/2012

Arrêt du 5 mai 2015

Composition

Jérôme Candrian (président du collège),
Markus Metz, Marianne Ryter, juges,
Olivier Bleicker, greffier.

Parties

**1. Association Française des Riverains
de l'Aéroport de Genève,**
2. B. _____,
3. C. _____,
recourants,

contre

Aéroport international de Genève,
Case postale 100, 1215 Genève 15,
intimé,

Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne,
autorité inférieure.

Objet

Aéroport international de Genève ; décision sur la faisabilité
opérationnelle d'une approche segmentée par la piste 23.

Faits :

A.

L'Aéroport international de Genève (AIG ou aéroport de Genève) est un établissement public autonome qui exploite, à titre commercial, un aérodrome ouvert à l'aviation publique (aéroport), à Genève-Cointrin. L'essentiel des avions, notamment tous les vols commerciaux, fait mouvement sur la piste principale en béton de 3'900 mètres. L'orientation de la piste a été fixée en fonction des vents dominants, en l'occurrence le vent d'ouest et la bise. Le sens d'utilisation de la piste est déterminé par les services de la navigation aérienne, selon les conditions météorologiques rencontrées au sol et en altitude. Par faible vent, la piste 23 (soit 230° par rapport au nord ; sens sud-ouest) est utilisée en priorité. Elle permet une approche de précision aux instruments. La trajectoire de référence en piste 23 est celle de l'axe de l'ILS (Instrument Landing System ou Système d'atterrissage aux instruments), qui relie directement le point SPR (Saint-Prex) au seuil de piste (cf. Publication d'information aéronautique suisse [AIP Suisse], sous l'onglet de l'aéroport de Genève [LSGG 2.24.10 – 1], ILS RWY 23 CAT. II & III [16 juillet 2009]).

B. La procédure d'approbation du règlement d'exploitation

B.a Les 5 mai 2000 et 6 avril 2001, dans le cadre de la procédure de renouvellement de la concession de 50 ans délivrée le 20 novembre 1951 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), le conseil d'administration de l'AIG a présenté à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) un nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport et une étude de son impact sur l'environnement. Ce règlement d'exploitation prévoit, en particulier, ce qui suit:

"Art. 5 Procédures d'approche et de décollage et autres prescriptions d'utilisation de l'aéroport par les aéronefs

¹ Les procédures d'approche et de décollage de même que les prescriptions d'utilisation des aires de mouvement (aire de manœuvre et aires de trafic) sont fixées en fonction de la sécurité et de la fluidité du trafic aérien, de l'ordre de priorité fixé à l'article 3 du présent règlement et des performances de vol des aéronefs, tout en tenant compte des exigences de l'aménagement du territoire ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

² Les procédures et prescriptions susmentionnées sont établies par l'exploitant après consultation du service du contrôle de la circulation aérienne et de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien. Après avoir été approuvées par l'office, ces procédures et prescriptions sont publiées dans l'AIP-Suisse et sont considérées comme faisant partie intégrante du présent règlement d'exploitation."

B.b Au terme de la mise à l'enquête publique et d'une large consultation, notamment auprès des autorités compétentes de la République française, des cantons concernés et des communes environnantes, l'OFAC a approuvé le règlement d'exploitation, le 31 mai 2001, malgré l'opposition, notamment, de l'Association Française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG). Dans sa décision, l'Office fédéral a, en particulier, confirmé le bien-fondé de toutes les voltes et trajectoires de l'aéroport de Genève détaillées dans l'AIP Suisse. L'OFAC a, en outre, réservé les modifications ultérieures et indiqué qu'elles tiendraient compte des exigences en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement, de la nature et du paysage, et qu'il veillerait à ce que la sécurité du trafic aérien constitue toujours le critère primordial.

C. La procédure de recours devant la CRINEN

C.a L'AFRAG, deux autres associations et différentes communes de la rive gauche du lac Léman ont contesté séparément cette décision devant l'ancienne Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN). Elles ont, parmi d'autres griefs, requis la modification des procédures d'approche par piste 23 sur l'aéroport de Genève. Elles ont en particulier souhaité qu'il soit ordonné aux avions en phase d'atterrissage passant le long de la pointe de Nernier (France) d'emprunter le VOR (VHF Omnidirectionnel Radio-range) de Saint-Prex à une altitude d'environ 7'000 pieds, d'intercepter la radiale 230 jusqu'à une distance de 10 NM (mille nautique) et d'engager un virage à gauche pour intercepter l'ILS à environ 8.9 NM de la piste. Elles escomptaient de cette approche, dite "segmentée" (par référence aux segments reliant les différents points de cheminement), que les appareils survoleraient le lac Léman à équidistance des rives suisse et française et soulageraient ainsi les riverains de la partie savoyarde du lac sans préjudice d'autres riverains.

C.b Statuant le 23 mars 2006, la CRINEN a admis partiellement les recours et décidé d'astreindre l'AIG à réexaminer la faisabilité opérationnelle d'une approche dite segmentée par piste 23 empruntant le milieu du lac, entre les deux rives et épargnant la pointe de Nernier, dans un délai de quatre ans suivant l'entrée en force de la décision, et de proposer, le cas échéant, les modifications du règlement d'exploitation et des autres documents rendues nécessaires. La Commission fédérale de recours a en outre précisé que l'AIG devrait dresser à cette occasion un rapport et que l'OFAC devrait ensuite statuer au moyen d'une décision susceptible de recours.

La CRINEN a motivé cette charge de la manière suivante :

"21.5.2. [...] [D]ifférents éléments, techniques comme réglementaires, rendent [la] procédure [d'approche segmentée souhaitée par les recourants] inapplicable à l'heure actuelle. Toutefois, l'idée de pouvoir épargner le survol d'une région en décalant la route d'approche sur le lac, que l'étude déclare possible sur le plan mathématique, mérite d'être poursuivie. L'AIG sera donc tenu de réexaminer la faisabilité opérationnelle d'une procédure d'approche segmentée empruntant le milieu du lac, entre les deux rives et épargnant la pointe de Nernier, et de déposer un rapport à l'appui d'ici à 2010. L'évolution des techniques et des certifications rendent ce délai réaliste pour faire un nouveau point de la situation sur une mesure qui permettrait, si sa faisabilité opérationnelle était avérée, de soulager les riverains de la partie savoyarde sans préjudice d'autres riverains. De surcroît, les inconvénients énumérés par l'étude de Skyguide ne paraissent pas rédhibitoires. Bien que l'OFAC puisse à tout moment exiger une réactualisation de l'étude de faisabilité d'une telle procédure, et que l'on ne saurait lui reprocher un quelconque manquement sur la base du dossier, le dispositif comprendra une charge stipulant l'obligation pour l'AIG de déposer un rapport devant l'OFAC sur l'applicabilité opérationnelle d'une telle procédure. [...] L'OFAC sera alors tenu de statuer sur l'introduction de cette mesure de limitation préventive des nuisances sonores en rendant une décision au sens de l'article 5 PA, après avoir consulté les recourants. Ainsi les recourants ont-ils l'assurance que cette question sera examinée à une date ni trop proche - l'examen serait inutile car la situation n'aurait guère évolué par rapport à aujourd'hui et les conclusions seraient les mêmes qu'aujourd'hui - ni trop éloignée dans le temps de manière à prendre en compte l'évolution des techniques et des modes opérationnels intervenus depuis 2001."

D. La procédure de suivi de la décision de la CRINEN

D.a L'AIG a décidé d'intégrer la charge précitée dans l'examen périodique des procédures aux instruments de l'aéroport de Genève et dans l'évaluation du projet CHIPS (CH-wide Implementation Program for SESAR oriented Objectives, Activities and Technologies), qui se veut un laboratoire d'idées pour la mise en place d'approches assistées par satellite en Suisse. Il a confié le soin à la Société Anonyme Suisse pour les Services de la Navigation Aérienne civils et militaires (Skyguide) de procéder à cet examen.

D.b Skyguide a limité son analyse au segment de vol *intermédiaire* d'une approche segmentée par piste 23, qui est le plus réglementé au niveau international. Elle a indiqué, dans son rapport du 25 mars 2010, qu'une telle approche segmentée était réalisable ("feasible"), à la condition que l'OFAC accepte d'accorder une dérogation par rapport aux prescriptions édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour dessiner les procédures de départ et d'approche aux instruments (cf. Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs ; Doc. OACI 8168 vol. I & II [PANS-OPS 8168]). Il s'agissait d'autoriser un segment de vol intermédiaire (pour rejoindre l'axe d'atterrissage) de l'ordre de 2.09 NM (2.1 NM), au lieu des 5 NM prescrits au vol. II, partie I, sect. 4, chap. 4, par. 4.3.1.1 des PANS-OPS.

D.c Saisie de cette analyse, l'AIG a donné l'occasion à trois compagnies aériennes (easyJet, Baboo et Swiss) de s'exprimer sur la procédure d'approche envisagée par Skyguide et sur la dérogation aux prescriptions de l'OACI qu'elle impliquait. Les trois compagnies ont exprimé des réserves sur la possibilité d'opérer conformément à une telle approche, compte tenu des impératifs de sécurité qu'elles s'imposaient. Elles y ont décelé, en particulier, un risque pour la sécurité au regard, notamment, de la probabilité plus élevée d'approches non stabilisées, de problèmes liés à la mixité des procédures d'approche, de l'existence (ou non) d'avions équipés pour une approche de précision de type P-RNAV (navigation de surface de précision) et de la diversité des pilotes plus ou moins familiers avec une procédure de ce type. Dans l'éventualité où l'OFAC serait disposé à accepter une telle dérogation aux recommandations de l'OACI, elles ont souhaité que l'AIG s'engage à mettre en œuvre une analyse des risques liés à cette procédure (Safety Assessment) avant toute modification du règlement d'exploitation. Par ailleurs, les trois compagnies aériennes ont relevé que la complexité de la procédure d'approche envisagée augmenterait vraisemblablement le bruit émis durant la phase d'approche (sortie anticipée du train et, notamment, utilisation accrue des moteurs pour maintenir la stabilité de l'avion).

Le service (interne) de lutte contre le bruit de l'AIG a réalisé une évaluation préliminaire des conséquences de la mise en œuvre d'une telle approche segmentée. Il a évalué que, globalement, la procédure envisagée n'aurait pas d'effet significatif sur l'exposition actuelle au bruit de nature aéronautique. Sur l'ensemble des mouvements, il a estimé les effets de la procédure d'approche segmentée de l'ordre de 1 dB (niveau acoustique), par rapport à des valeurs absolues L_{den} actuelles (cadastre 2009), respectivement de 51 dB (Nernier) et de 43 dB (Nyon). S'agissant de la perception des événements individuels, il a considéré qu'une approche segmentée aurait toutefois potentiellement pour effet de diminuer sensiblement les "pics" de bruit (niveaux sonores maximums) perçus sur la rive gauche du lac (France). En même temps, la rive droite (Suisse) présenterait une augmentation du bruit perçu en termes absolus, avec des effets limités, dans la mesure où le niveau de bruit maximum perçu serait inférieur à celui d'une conversation normale (60 dB).

Le 14 décembre 2010, l'AIG a transmis le dossier à l'OFAC et l'a prié de se déterminer au moyen d'une décision sur l'éventualité d'accorder une dérogation aux prescriptions de l'OACI relatives à la longueur du segment intermédiaire. En cas d'avis favorable, l'Aéroport a réservé la suite de la procédure et la mise en œuvre d'études complémentaires.

D.d Le 7 octobre 2011, l'OFAC a pris position sur la procédure d'approche envisagée par Skyguide. L'Office fédéral a tout d'abord relevé que, malgré l'utilisation accrue de la navigation par satellite (GPS) depuis la décision du 23 mars 2006 de la CRINEN, les nécessités techniques et réglementaires d'une approche stabilisée et d'une longueur suffisante du segment intermédiaire étaient inchangées, l'atterrissage restant une manœuvre délicate et une approche segmentée ayant notamment pour caractéristique de n'être ni stable ni sûre pour l'aéronef en raison des nombreux virages. Cette approche augmente en outre le risque d'un mauvais atterrissage ou d'une interruption de la manœuvre, elle crée une plus grande charge de travail pour l'équipage et les services de la navigation aérienne, elle peut provoquer des restrictions d'utilisation et elle n'a pas forcément l'effet bénéfique attendu, étant donné qu'il faudra compter avec des mises de gaz lors des virages. Dès lors, compte tenu des impératifs de sécurité qu'il lui appartient de faire respecter, l'OFAC a indiqué qu'il n'envisageait a priori pas d'accorder une dérogation aux prescriptions de distances recommandées par l'OACI.

D.d.a Le 13 décembre 2011, l'AFRAG s'est opposée à l'approche segmentée proposée par Skyguide, étant donné qu'elle avait toutes les chances d'être refusée. De l'avis de plusieurs commandants de bord qu'elle aurait recueilli, il suffirait plutôt de prendre le point LEMAN comme repère d'approche final (Final approach Fix [FAF]) et non le FAF choisi par Skyguide qui, en pratique, ne servirait à rien. Ainsi, le segment serait de 5.5 NM et remplirait les critères de l'OACI. De plus, l'approche proposée par Fly Baboo mériterait d'être examinée, car elle serait compatible avec les normes de l'OACI. L'association a dès lors souhaité que l'OFAC étudie ces différentes possibilités avant de rendre sa décision.

Dans son écriture, l'AFRAG a, en outre, insisté pour que les contraintes environnementales que subissent quotidiennement ses membres soient mieux prises en compte dans la pesée des intérêts et que le bruit des avions soit dûment réparti entre les deux rives du lac Léman. A cet effet, reprenant en partie les griefs qu'elle avait déjà soulevés devant la CRINEN, elle a proposé que l'OFAC oblige tous les avions à rentrer leur train d'atterrissage lorsqu'ils survolent la pointe de Nermier (France), qu'ils soient alignés en colonnes déjà en amont d'Yvoire (France), que Skyguide ne soit pas autorisée à accorder des dérogations aux pilotes pour rejoindre l'ILS par la rive française, en aval d'Yvoire, que l'altitude de vol à l'approche de l'aéroport soit rehaussée de 300 mètres, à l'exemple de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, que le système MLS (Microwave Landing System ou système d'atterrissage hyperfréquences) soit mis en place à l'AIG et que

l'angle de descente soit porté à 3.25° (la pente d'approche étant par exemple de 5.5° à l'aéroport de London City). L'association a, enfin, fait valoir que le Runway visual range RVR (portée visuelle de piste) était de 1'500 mètres au minimum. Cette distance permettrait par conséquent aux pilotes de naviguer strictement au milieu du lac jusqu'au FAF ou Léman, et cela pratiquement 350 jours par an.

D.d.b Le 1^{er} mars 2012, l'Association transfrontalière des Communes riveraines de l'AIG a indiqué à l'OFAC que ses membres souhaitaient la diminution globale des nuisances dues au trafic de l'AIG et soutenaient, en principe, la mise en œuvre de toute mesure qui y contribuerait. L'association a souligné que l'objectif ne serait cependant pas atteint si la mesure consistait en un simple report d'une partie des nuisances du territoire français vers le territoire suisse. Elle s'est référée, pour le surplus, à la prise de position de l'AFRAG et a soutenu la recherche d'une solution médiane. Dès lors, elle a demandé à l'OFAC d'ordonner l'examen d'une alternative à la solution proposée par Skyguide, selon les principes techniques développés dans la prise de position de l'AFRAG, tout en veillant à ce que la solution de remplacement conduise à un report "tout à fait supportable" du côté suisse du lac.

D.d.c Le 17 avril 2012, l'AIG a fait valoir que les niveaux de bruit dénoncés par l'AFRAG ne dépendaient pas seulement de la géométrie des trajectoires, mais également de la configuration de l'appareil et du régime des moteurs, qui sont d'autant plus "défavorables" du point de vue des riverains que l'appareil n'est pas stabilisé en vol rectiligne sur une pente de descente constante. L'AIG a dès lors invité l'OFAC à rendre une décision qui tiendrait compte de tous les intérêts en présence.

L'AIG a également pris position sur la solution de remplacement préconisée par l'AFRAG et soutenue dans son principe par l'Association transfrontalière des Communes riveraines. L'aéroport a relevé qu'il était irréaliste d'envisager de publier à Genève une procédure d'approche à vue. De nombreux autres critères que le seul respect de la portée visuelle devraient d'ailleurs être pris en compte à cet égard. Le futur de la technologie du Microwave Landing System (MLS), approuvée par l'OACI dans les années 1980, est quant à lui incertain dans le domaine du contrôle aérien. L'AIG s'est dès lors opposé à l'examen de cette spécification, qui ne serait d'ailleurs pas une option "immédiate" au vu des infrastructures qu'elle nécessite.

E. La décision attaquée de l'OFAC

Par décision du 12 septembre 2012, l'OFAC a considéré qu'il ne pouvait être introduit une approche segmentée pour l'approche en piste 23 à l'Aéroport International de Genève au sens de la décision de la CRINEN du 23 mars 2006 et qu'il n'y avait, par conséquent, pas de modification du règlement d'exploitation correspondante à entreprendre.

S'appuyant sur l'examen confié par l'AIG à Skyguide, auquel il a accordé une pleine valeur probante, l'OFAC a retenu que le segment intermédiaire envisagé était de 2.09 NM (~5 km), soit inférieur à la distance de 5 NM (~9 km) prescrite par l'OACI. Il n'existerait en outre aucune solution de remplacement qui respecterait la distance minimale de 5 NM sans s'approcher quasiment jusqu'à Messery (France), ce qui n'apporterait pas significativement moins de bruit dans le secteur de la pointe de Nernier. Ainsi, en retenant que la situation prévalant lors de la décision de la CRINEN du 23 mars 2006 ne s'était pas modifiée dans le sens espéré à l'époque, qu'il s'agisse de l'aspect opérationnel ou réglementaire, l'OFAC a refusé d'accorder une dérogation aux règles de l'OACI portant sur la distance du segment intermédiaire.

Pour le surplus, l'OFAC a déclaré irrecevables – car excédant l'objet du litige – tous les aspects matériels avancés par l'AFRAG qui ne portaient pas sur une procédure d'approche segmentée. L'OFAC a toutefois précisé que, sous l'impulsion de Skyguide, le groupe de travail chargé de la coordination et de questions opérationnelles à l'aéroport de Genève avait d'ores et déjà entrepris de discuter les mesures permettant d'éviter que des vols coupent sans justification opérationnelle la pointe de Nernier (soit en visant un point plus à l'Est).

F. La procédure de recours devant le Tribunal administratif fédéral

F.a Le 15 octobre 2012, l'AFRAG (recourante 1), B. _____ (recourant 2), président de cette association, et C. _____ (recourant 3), vice-président, ont déposé trois recours, réunis en une seule écriture, contre la décision de l'OFAC (l'autorité inférieure) du 12 septembre 2012 auprès du Tribunal administratif fédéral (le Tribunal).

F.a.a Les recourants requièrent, à titre préalable, la mise en œuvre d'une expertise indépendante portant, respectivement, sur la faisabilité opérationnelle et l'utilité, en termes de réduction des effets négatifs du trafic aérien, d'une approche segmentée par piste 23 empruntant le milieu du lac ; sur la faisabilité opérationnelle et l'utilité de l'approche segmentée FAF proposée par leurs soins devant l'autorité inférieure ; sur la faisabilité

opérationnelle et l'utilité des solutions proposées et dont dite autorité a estimé qu'elles sortaient de l'objet du litige ; et sur la proposition de toutes autres solutions réalisables sur le plan opérationnel et permettant de réduire les effets négatifs du trafic aérien sur la pointe de Nernier.

Sur le fond, les recourants concluent à l'annulation de la décision attaquée et, principalement, à ce qu'il soit ordonné la mise en application dans un délai raisonnable d'une approche segmentée avec la modification du règlement d'exploitation correspondant ; subsidiairement, à ce qu'il soit ordonné la mise en application d'autres solutions réalisables sur le plan opérationnel et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable. Encore plus subsidiairement, ils demandent l'attribution d'une indemnisation équitable.

F.a.b Le 6 novembre 2012, les recourants ont apporté quelques modifications – qu'ils ont présenté être de pure forme – à leur recours et ont réduit leurs conclusions. Ils ont renoncé à la majorité de leurs conclusions subsidiaires et à la totalité de leurs conclusions "encore plus subsidiaires". Ils ont conclu à ce que l'autorité inférieure soit condamnée aux frais de procédure et à ce qu'il leur soit accordé une indemnité équitable à titre de dépens.

F.a.c Les 13 et 28 novembre 2012, les recourants 2 et 3 ont indiqué recourir à titre personnel. La recourante 1 a produit, outre ses statuts, la liste actuelle de ses membres et un courrier de soutien des maires de Nernier, Messery et Chens-sur-Léman. Elle a également précisé que les recourants 2 et 3 s'associaient au recours que si sa propre qualité pour agir devait lui être refusée.

F.b

F.b.a Dans sa réponse du 31 janvier 2013, l'autorité inférieure a conclu au rejet des recours, sous réserve de la recevabilité des recours 2 et 3 par défaut de la qualité de parties à la procédure menée devant la CRINEN. L'autorité inférieure estime ensuite que la procédure ne saurait porter sur d'autres mesures que celles relevant de la mise en place d'une approche segmentée empruntant le milieu du lac, comme envisagée par la CRINEN. Les conclusions des recourants, en tant qu'elles concernent la mise en place de mesures complémentaires à une approche segmentée (angle d'approche, short cuts, train d'atterrissage et nouvel examen des nuisances au regard de la législation sur la protection de l'environnement notamment), sont par conséquent irrecevables.

F.b.b Dans sa réponse du 31 janvier 2013, l'aéroport de Genève (l'intimé) a conclu au rejet des recours, dans la mesure de leur recevabilité. Il s'oppose à l'extension de l'objet du litige, car l'OFAC n'avait ni le devoir ni la possibilité de se prononcer sur la faisabilité d'autres solutions que celles requises par la CRINEN et examinées par Skyguide.

F.b.c Le 13 février 2013, le Tribunal a pris acte que la Direction générale de l'aviation civile française, l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève, l'Association Gessienne contre les Nuisances des Avions, les Communes de Chevry, Divonne, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Ornex, Saint-Genis-Pouilly, Sergy, Versonnex, Sauverny, Pougny, Mies, Chavannes-des-Bois, Coppet, Vernier, Satigny, ainsi que les Communes du Pays de Gex n'ont pas souhaité participer à la procédure de recours.

F.c

F.c.a A l'appui de leur réplique du 21 avril 2013, les recourants ont déposé différents documents, dont une note technique du 24 mars 2013 de la société Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium NLR et deux lettres de la société To70, selon lesquelles, contrairement aux affirmations de l'autorité inférieure, il existerait une évolution technologique récente mise en place à Genève (le système de navigation de surface de précision P-RNAV) permettant la mise en place d'approches segmentées en toute sécurité. Sur cette base, et considérant que l'espace aérien utilisable est restreint à l'aéroport de Genève, les recourants affirment que NLR atteste la faisabilité opérationnelle de trois variantes avec un segment intermédiaire d'approche d'une longueur de 1.5 NM/angle de 15° (options 1 & 2) et 2.0 NM/angle 30° (option 3), qui soit ainsi conforme aux minimums prescrits au vol. II, partie II, section 1, chapitre 1, paragraphe 1.3.3 des PANS-OPS 8168. Se référant aux notes techniques réalisées par NLR et To70, les recourants affirment qu'une approche segmentée est par conséquent réalisable en piste 23 du point de vue opérationnel en utilisant le système P-RNAV. Selon To70, une telle approche serait, d'ailleurs, également réalisable en utilisant les systèmes existants et le guidage de Skyguide. Les recourants auraient également abordé différents pilotes qui auraient confirmé cette position.

F.c.b Le 13 juin 2013, les recourants ont informé le Tribunal qu'ils souhaitaient débiter des pourparlers avec l'autorité inférieure et l'intimé en vue de trouver un accord à l'amiable. Les 26 juin et 10 juillet 2013, dites parties ont décliné cette proposition, au regard du caractère hautement technique et des enjeux très importants en matière de sécurité des opérations aériennes.

F.d

F.d.a Par mémoire en duplique du 10 juillet 2013, l'autorité inférieure indique que les PANS-OPS 8168 prévoient certaines règles générales, qui s'appliquent pour toutes les procédures (Partie I), et certaines règles particulières, qui précisent la teneur des règles générales dans certaines situations (Partie II), notamment lors de l'usage de certains systèmes d'aide à la navigation. Dans la mesure où les recourants, se référant à la note technique NLR, proposent une procédure d'approche avec l'usage de l'ILS, l'autorité inférieure considère qu'il faut se référer aux règles spéciales de la Partie II des PANS-OPS 8168. Celles-ci prévoient que la longueur optimale du segment d'approche intermédiaire est de 5 NM (9 km), mais des valeurs minimales de la distance entre l'interception de l'alignement de la piste et l'interception de l'alignement de descente existent. Ces valeurs minimales ne devraient cependant être utilisées que si l'espace aérien utilisable est restreint. Or, l'autorité inférieure conteste l'affirmation de NLR, reprise par les recourants, selon laquelle l'espace aérien utilisable serait restreint pour l'aéroport de Genève. Partant, il serait erroné d'affirmer que les procédures d'approche proposées par NLR et To70 peuvent remplacer la procédure actuelle dans la mesure où elles respecteraient pleinement les PANS-OPS 8168.

Enfin, s'agissant de la technologie RNAV, mentionnée par les recourants, l'autorité inférieure précise qu'elle ne peut toujours pas être utilisée de façon autonome sur l'ensemble d'une procédure d'approche et doit être complétée par un autre système dans les phases finales de l'atterrissage (p. ex. ILS). Il serait donc faux d'affirmer qu'elle est une évolution technologique permettant d'effectuer des approches avec des virages évitant la pointe de Nernier et passant au milieu du lac. Il n'existe en outre aucune règle précise qui permette de fixer les critères que doivent respecter les procédures d'approche qui débuteraient avec le système RNAV et se termineraient avec le système ILS. Rien ne permet par conséquent d'affirmer, a priori, que les dispositions pour les procédures avec un ILS puissent sans aucune restriction s'appliquer également lors d'une approche débutant avec un système RNAV dont le fonctionnement de base diffère fondamentalement de celui de l'ILS. Sans norme explicite, c'est donc à tort que les recourants affirment que leurs propositions d'approche dite segmentée sont conformes aux normes de l'OACI. Au-delà de ces considérations, l'autorité inférieure souligne que le bénéfice en termes d'émission sonore n'est nullement prouvé. En effet, une procédure d'approche segmentée pourrait éventuellement éloigner les aéronefs, mais il n'est absolument pas démontré qu'elle pourrait effectivement apporter une diminution des nuisances sonores. D'ailleurs, NLR propose un palier

sur le segment d'approche intermédiaire, ce qui nécessiterait une remise des gaz pour maintenir la vitesse nécessaire à la sortie de la première descente.

F.d.b Par mémoire en duplique du 10 juillet 2013, l'intimé a notamment produit le mandat d'étude confié à Skyguide le 18 juin 2009, un courrier de Skyguide du 18 juin 2013, la prise de position technique de Skyguide sur la note technique de NLR, le procès-verbal de deux ateliers tenus par Skyguide avec trois compagnies aériennes les 4 et 8 mars 2010, une carte comparative entre l'approche rectiligne actuellement publiée et la procédure d'approche segmentée de la piste 23 proposée par Skyguide et un schéma comparatif du profil des procédures d'approche proposées par Skyguide et NLR.

L'intimé fait valoir, pour l'essentiel, que les recourants soulèvent tardivement une "querelle d'experts" qui n'a pas lieu d'être. Il rappelle que les spécialistes de Skyguide ont librement décidé de se concentrer sur le segment intermédiaire d'approche. Ils n'ont donc pas examiné le segment final, ni n'ont attribué par avance au segment final un régime de navigation prédéterminé. Ils ont, ainsi, gardé toutes les options ouvertes. Au terme de leurs calculs, ils ont toutefois réalisé que, indépendamment du moyen de navigation, une dérogation aux normes de l'OACI régissant la longueur du segment intermédiaire était nécessaire. Ce nonobstant, ils ont mené à toutes fins utiles des études supplémentaires afin de vérifier que le risque pour la sécurité restait dans les limites acceptables et que cette procédure puisse, le cas échéant, être mise en application sous l'angle opérationnel. Ils ont ainsi présenté, les 4 et 8 mars 2010, le projet de procédure d'approche segmentée à trois compagnies aériennes. Celles-ci ne l'ont pas avalisé, tant sous l'angle de la sécurité que sous l'angle du bénéfice environnemental recherché. L'intimé estime que c'est donc à juste titre que Skyguide a conclu que la longueur du segment intermédiaire de la procédure d'approche segmentée de la piste 23 nécessitait une dérogation aux principes PANS-OPS 8168.

Pour le reste, l'intimé souligne que la distance du segment intermédiaire de la procédure d'approche rectiligne de la piste 23 actuellement publiée s'élève à 5.72 NM et se décompose en un premier segment de 4.53 NM et en un second segment de 1.19 NM. Il s'ensuit que ce segment ne nécessite, contrairement aux affirmations de To70, aucune dérogation aux prescriptions de l'OACI (supérieur à 5 NM). Les calculs effectués par NLR et To70 reposent en outre sur l'hypothèse de travail que l'espace aérien autour de Genève serait restreint. Or cette hypothèse est infondée. Le lac

Léman présente en effet la particularité d'être plat et de ne pas être enchâssé entre des côtes escarpées de caractère montagneux. Selon l'intimé, la table des PANS-OPS utilisée par NLR n'a en outre pas la vocation de déterminer à elle seule la longueur totale du segment intermédiaire dans un vol en régime ILS. Elle a en effet pour seul objet de déterminer la distance minimale entre l'interception du "localizer" et l'interception du "glide path". Ainsi, cette distance détermine uniquement la partie du segment intermédiaire d'approche qui est réputée nécessaire pour permettre aux avions de se positionner complètement sur les axes de guidage de l'ILS. En d'autres termes, la fonction du segment intermédiaire est double : d'une part, il doit permettre aux avions de se stabiliser et, d'autre part, il inclut également la portion de l'approche pendant laquelle l'avion va se caler sur les axes de l'ILS. La distance retenue par NLR doit par conséquent être complétée par celle nécessaire à la stabilisation des avions. Or cette distance ne fait pas l'objet d'un consensus actuellement. Un groupe d'experts internationaux est, en effet, encore au stade des discussions ; en particulier pour les cas de transition RNAV-ILS.

Enfin, sous l'angle de la protection contre le bruit, les lois de la physique à elles seules permettent, selon l'intimé, de comprendre qu'aucun réel bénéfice sonore ne résulterait d'une approche segmentée par le milieu du lac pour les habitants de Nernier. Ce constat s'impose manifestement plus encore pour les variantes préconisées par NLR (plus proches de Nernier que la solution préconisée par Skyguide).

F.e

F.e.a Dans sa prise de position du 20 août 2013, Skyguide a conclu au rejet du recours. Elle considère que l'implémentation d'une procédure d'approche segmentée par la piste 23, telle que proposée par les recourants, n'est à l'heure actuelle pas réalisable pour des motifs notamment techniques et réglementaires. Le projet d'approche proposé n'a par ailleurs pas été avalisé par les utilisateurs mandatés pour évaluer opérationnellement ce projet et ce, ni sous l'angle du bénéfice environnemental, ni sous celui de la sécurité. Les analyses ont en effet révélé qu'une telle procédure aurait pour corollaire une augmentation du risque à l'atterrissage. Aucun des nouveaux éléments apportés par les recourants ne permet par ailleurs d'infirmer cet état de fait. En particulier, il n'existe aucune erreur de calcul dans la longueur du segment intermédiaire. Au contraire, Skyguide doute de la pertinence des calculs opérés par NLR. Pour le surplus, elle se réfère aux écritures de l'intimé et de l'autorité inférieure dans le cadre de leurs duplics respectives.

F.e.b Le 29 août 2013, le Département de l'urbanisme du canton de Genève s'est référé aux explications et conclusions de l'intimé.

F.e.c Le 27 août 2013, les Communes de Chens-sur-Léman, Messery et Nernier ont adopté une prise de position commune. Elles font valoir que les nuisances sonores subies par les riverains sur le territoire français sont réelles et qu'elles doivent être prises en considération par les autorités suisses dans le cadre de leur gestion de l'espace aérien. Le bruit mesuré par "l'European Aircraft Noise Services" au passage d'un avion varierait ainsi entre 65 et 72 dB ; soit un niveau amplement suffisant pour réveiller un être humain. Or le premier vol est à six heures du matin et bon nombre d'avions sortent leur train d'atterrissage avant ou au-dessus de Nernier, ce qui induit un sifflement aigu particulièrement désagréable. Une réduction de 11 dB, telle qu'elle figure dans l'examen mené par les services internes de l'AIG, aurait donc un effet très important sur la qualité de vie des riverains. Elles estiment qu'une procédure d'approche segmentée doit dès lors être mise en application si elle est réalisable du point de vue opérationnel et qu'elle n'induit pas un risque sécuritaire avéré.

Les Communes s'associent aux conclusions des recourants tendant à la mise en œuvre d'une expertise neutre afin de déterminer la réelle longueur minimale du segment intermédiaire selon les prescriptions de l'OACI et, plus généralement, afin de produire une étude de faisabilité complète d'une approche segmentée en piste 23. Elles estiment enfin que, par sa décision, la CRINEN a vraisemblablement créé une zone de restriction de l'espace aérien utilisable au-dessus de la pointe de Nernier.

F.e.d Dans sa prise de position du 30 septembre 2013, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) estime que la décision du 12 septembre 2012 ne viole pas le principe de limitation préventive des nuisances sonores et que la CRINEN n'a pas demandé à l'autorité inférieure l'examen d'autres mesures préventives que celles énumérées dans sa décision du 23 mars 2006.

F.f Le 11 novembre 2013, sur requête du Tribunal, l'autorité inférieure a précisé que l'AIG se référait, dans son écriture du 10 juillet 2013, aux travaux actuellement en cours au sein la Commission de la Navigation aérienne pour définir des critères permettant d'effectuer une transition entre un segment d'une approche qu'un avion effectue à l'aide du "Global Navigation Satellite System GNSS" (dont les procédures RNAV) vers une navigation traditionnelle. Les recherches effectuées par ce groupe de travail sont actuellement en cours et ne pourront pas être validées et

intégrées formellement dans les PANS-OPS avant plusieurs années. Pour le reste, l'autorité inférieure a autorisé une seule dérogation à la longueur du segment d'approche intermédiaire en Suisse ; à Berne-Belp. La longueur de la piste 14 n'y est pas conforme lorsque l'atterrissage est effectué selon la procédure LOC RWY 14, directement depuis le point de cheminement LARDO. En effet, la longueur du segment intermédiaire est de 3.5 NM en lieu et place des 5 NM prescrits par les PANS-OPS. Cette mesure tient toutefois compte de la circonstance qu'il est possible d'utiliser le "holding" pour la phase de stabilisation et qu'elle ne concerne que la procédure avec le "localizer", soit une mesure de mitigation. Le groupe de travail procédure de vol (AGF) a en outre expressément approuvé cette mesure.

F.g

F.g.a Le 10 décembre 2013, les recourants ont déposé un mémoire en triplicat. À l'appui de leur écriture, ils ont remis au Tribunal une note technique complémentaire du 11 novembre 2013 de NLR, qui contient une proposition présentant un segment intermédiaire de 2.6 NM (configuration RNAV), un article sur les conséquences médicales des nuisances sonores du trafic aérien, un résumé des trajectoires d'approche en piste 23 durant le mois d'octobre 2013 et des trajectoires de départ du 5 novembre 2013, ainsi qu'un schéma de l'approche en piste 05 de l'aéroport de Genève.

Ils maintiennent que ce sont bien les règles relatives à la section "precision approach" des PANS-OPS qui s'appliquent. Il existerait ainsi une erreur majeure dans l'étude menée par Skyguide et la décision de l'autorité inférieure. S'agissant de l'aéroport de Berne, l'autorité inférieure aurait d'ailleurs admis qu'un segment de 3.5 NM est conforme aux normes de l'OACI dans le cas d'une approche ILS. Les recourants maintiennent également que l'espace utilisable de l'aéroport de Genève doit être considéré comme restreint. Dans la mesure où l'étude demandée par la CRINEN avait pour but d'éviter le survol de la pointe de Nernier, ils estiment d'ailleurs légitime de penser que cette charge correspond à une restriction de l'espace aérien. Se référant à la note technique complémentaire de NLR, les recourants affirment en outre que la construction d'une procédure d'approche doit prendre en compte une aire de protection de chaque côté de l'approche nominale. Cette aire de protection s'étend, dans le cas d'espèce, au-delà des rives du lac, ce qui obligerait à prendre en compte les montagnes avoisinantes qui, de ce fait, restreignent l'espace aérien utilisable. Ils considèrent donc que l'espace aérien est restreint au niveau topographique en tenant compte de l'aire de protection. Selon NLR, l'espace aérien est de plus restreint à cause du trafic aérien. Les routes

KONIL 3D/5A/5C longent en effet le nord du lac Léman à environ 6 km de l'approche actuelle en piste 23. Or, une telle séparation est inférieure aux prescriptions de l'OACI. Quand bien même il s'avérerait que cet espace ne serait pas restreint, les recourants estiment que l'autorité inférieure garderait néanmoins le pouvoir de décider d'un segment plus court que les 5 NM prescrits sans devoir accorder une dérogation aux règles de l'OACI. Ils en veulent pour preuve la circonstance que le segment intermédiaire en piste 05 de l'aéroport de Genève est de 3.1 NM.

F.g.b Par écriture en quadruplique du 21 février 2014, l'intimé a produit un courrier de Skyguide du 18 février 2014. Il rappelle que la notion "d'espace aérien restreint" n'est pas expressément définie dans les PANS-OPS. Concrètement, un espace aérien peut s'avérer restreint à la navigation en raison de la configuration du terrain et de la présence d'obstacles topographiques ou orographiques (montagnes, vallées, etc.) et/ou d'interférences (voire de conflits) avec d'autres routes aériennes. Or si, en l'espèce, la note technique de NLR repose sur l'hypothèse que l'espace aérien entourant l'aéroport est restreint, NLR ne trace aucun lien de connexité et de causalité entre les prétendus motifs de "restriction" de l'espace aérien et le raccourcissement proposé du segment intermédiaire. De la sorte, l'intimé estime que NLR inverse la logique intrinsèque aux dispositions topiques des PANS-OPS. Si ces dernières envisagent une réduction exceptionnelle du segment intermédiaire, c'est parce que l'espace aérien à disposition pour configurer la procédure d'approche ne se prête pas à respecter pleinement la longueur optimale. Le raisonnement de NLR serait par ailleurs contradictoire en tant qu'il invoque la présence des routes KONIL comme facteur de restriction de l'espace aérien, puisqu'il tente de justifier une procédure segmentée qui, en réalité, se rapprocherait encore plus de ces routes. Au surplus, Skyguide confirme qu'il n'y a pas de région montagneuse dans le périmètre de l'approche finale de la piste 23 et que les routes de départ KONIL ne sont pas en conflit avec l'approche finale 23 puisqu'elles restent parallèles et séparées de celle-ci dans un environnement radar. Enfin, l'intimé s'oppose à la prise en compte des discussions en cours au niveau international sur d'éventuelles modifications des PANS-OPS qui n'ont pas été validées définitivement.

F.g.c Par écriture en quadruplique du 21 février 2014, l'autorité inférieure maintient qu'une approche segmentée empruntant le milieu du lac ne saurait en aucun cas être effectuée avec le seul système de guidage ILS ou avec le seul système RNAV. Ainsi, en l'absence de critères validés, elle

ne saurait soutenir l'application directe des prescriptions relatives aux approches avec ILS à une approche qui effectue une transition du système RNAV au système ILS. Dans ces circonstances, ce sont bien les normes décrites dans la partie "Généralités" des PANS-OPS qui s'appliquent. Pour le surplus, l'autorité inférieure a fermement maintenu que le fait de remplacer une approche rectiligne par une approche avec plusieurs virages avait un impact sur la sécurité des opérations aériennes, ne simplifiait pas la procédure d'atterrissage et ne réduirait probablement pas les immissions sonores. Elle s'oppose, enfin, à ce que la procédure de recours soit étendue aux allégations des recourants relatives à la pollution par les avions en approche à Genève.

F.h Le 17 mars 2014, la Commune de Nernier a souhaité déposer une écriture finale. Elle y relève que les nuisances sonores se sont nettement amplifiées depuis l'instauration de la voie d'approche rectiligne, qu'elles seraient inadmissibles à l'heure actuelle et dépasseraient largement toutes les prévisions émises par l'AIG. En 2007, à la suite de l'arrêt de la CRINEN, le directeur de Skyguide avait d'ailleurs assuré aux riverains que de nouvelles technologies seraient mises en place, dans un horizon de cinq ans, pour permettre une approche segmentée.

F.i Le 3 avril 2014, les recourants ont déposé leurs observations finales. Ils y soulignent que, selon NLR, il existerait de nombreuses procédures d'approche à travers le monde avec un segment intermédiaire inférieure à 5 NM. Ils maintiennent dès lors leur requête tendant à la mise en œuvre d'une expertise pour attester de la pertinence de cette affirmation. Ils contestent de plus les dernières écritures de l'autorité inférieure et de l'intimé. Ils relèvent à cet égard que, même s'il était démontré qu'une transition RNAV vers ILS n'était pas réalisable aujourd'hui, il serait possible de mettre en place, sans délai, une approche segmentée par bonne condition météorologique et d'utiliser l'ILS actuel comme exception. Une telle solution à l'amiable aurait d'ailleurs été mise en place à Nice et à Göteborg.

Les recourants soutiennent, ensuite, que l'autorité inférieure a omis de préciser que l'aéroport de Zurich avait investi plus de 4 millions de francs dans l'acquisition d'un système GBAS ("ground-based augmentation system"), que la règle de l'OACI sur laquelle l'autorité inférieure s'est basée pour prendre sa décision ne s'appliquait pas dans le cas d'une approche ILS, que la procédure d'approche avant 1988 ne survolait pas la côte française, qu'une telle approche pourrait être mise en œuvre lors de bonnes conditions météorologiques et que des études concernant le

système GBAS étaient en cours à Zurich. Ils reprochent, enfin, à l'autorité inférieure de ne pas se préoccuper suffisamment des risques sur la santé générés par le trafic aérien. Au terme de leur écriture, ils ont persisté dans leurs conclusions prises en date du 10 décembre 2013.

G.

Les autres faits et arguments de la cause seront abordés, si nécessaire, dans les considérants en droit qui suivent.

Droit :

1.

1.1 Conformément à l'art. 31 de la loi sur le Tribunal administratif fédéral, du 17 juin 2005 (LTAF, RS 173.32), celui-ci connaît des recours contre les décisions au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative, du 20 décembre 1968 (PA, RS 172.021), prises par les autorités mentionnées à l'art. 33 LTAF, sous réserve des exceptions matérielles prévues à l'art. 32 LTAF. La procédure de recours est régie par la PA, pour autant que la LTAF n'en dispose pas autrement (art. 37 LTAF). Le Tribunal administratif fédéral examine d'office et librement la recevabilité des recours qui lui sont soumis (ATAF 2013/39 consid. 1.1).

1.2 L'autorité inférieure est une unité de l'administration fédérale centrale (cf. annexe 1 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration, du 25 novembre 1998 [OLOGA, RS 172.010.1], par renvoi de son art. 8 al. 1), dont les décisions fondées sur la loi fédérale sur l'aviation, du 21 décembre 1948 (LA, RS 748.0), et sur ses dispositions d'exécution sont sujettes à recours devant le Tribunal administratif fédéral (art. 6 LA ; TOBIAS JAAG/JULIA HÄNNI, *Infrastruktur der Luftfahrt in : Luftverkehrsrecht*, Partie I, 2008, n° 77 p. 368). Il s'agit donc d'une autorité précédente au sens de l'art. 33 let. d LTAF. La décision entreprise, qui fait suite à l'arrêt de renvoi du 23 mars 2006 de l'ancienne Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (l'arrêt de renvoi), satisfait par ailleurs aux conditions de l'art. 5 PA. Il s'ensuit la compétence du Tribunal pour connaître des recours réunis par les recourants en une seule écriture.

1.3

1.3.1 Conformément à l'art. 48 al. 1 PA, a qualité pour former recours celui qui a pris part à la procédure devant l'autorité inférieure ou a été privé de la possibilité de le faire (al. 1 let. a), est spécialement atteint par la décision

attaquée (al. 1 let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification (let. c). Pour satisfaire aux exigences de l'art. 48 al. 1 let. b et c PA, le recourant doit se trouver dans une relation spéciale, étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation (ATAF 2009/16 consid. 2.1, ATAF 2007/20 consid. 2.4; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-648/2014 du 16 janvier 2015 consid. 1.3.1). Tel est en principe le cas du *voisin direct* de la construction ou de l'installation litigieuse (ATF 136 II 281 consid. 2.3.1 et réf. cit.; arrêt A-648/2014 précité consid. 1.3.3 ; pour un aéroport, cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-6883/2013 du 2 décembre 2014 consid. 4.4, A-1936/2006 du 10 décembre 2009 consid. 3.1 et 3.2). Il doit en outre retirer un *avantage pratique* de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée, de manière à exclure l'action populaire (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 ; ATAF 2012/9 consid. 4.1.1; pour un aéroport, cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-592/2014 du 9 mars 2015 consid. 1.2.2, A-6883/2013 précité consid. 4.4, A-1936/2006 précité consid. 3.1 et réf. cit.). Cet intérêt pratique – de nature économique, idéale, matérielle ou autre – n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais peut être un intérêt de fait (ATAF 2012/13 consid. 3.2.2, ATAF 2009/16 consid. 2.1). Il n'a enfin pas besoin de correspondre à l'intérêt protégé par les normes invoquées (ATF 127 I 44 consid. 2c ; ATAF 2012/13 consid. 3.2.2).

Une association jouissant de la personnalité juridique peut, sans être elle-même touchée dans ses intérêts propres par la décision entreprise, être admise à agir au nom de ses membres, pour autant qu'elle ait pour but statuaire la défense de leurs intérêts, que ceux-ci soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel ("recours corporatif"; cf. ATF 137 II 40 consid. 2.6.4; ATAF 2010/51 consid. 6.3, ATAF 2007/20 consid. 2.3; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3826/2013 du 12 février 2015 consid. 1.2.1; ADRIAN WALPEN, *Bau und Betrieb von zivilen Flughäfen*, 2005, p. 187). Elle ne peut toutefois se prévaloir de motifs d'intérêt public quand bien même elle aurait un but statuaire idéal (cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-4790/2012 du 23 juillet 2014 consid. 1.3.2.1 et réf. cit.).

1.3.2

1.3.2.1 En l'occurrence, l'AFRAG – qui a participé à la procédure devant l'autorité inférieure – est une association constituée conformément au droit

français et "déclarée" auprès des autorités compétentes de ce pays. Selon le droit français, elle jouit par conséquent de la personnalité juridique (cf. art. 6 de la loi [française] du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association, in JO FR du 2 juillet 1901, dans sa version consolidée du 2 août 2014). En vertu du principe du rattachement principal au droit de l'incorporation (droit du siège statutaire), applicable en Suisse, de telles associations ont en principe automatiquement l'exercice des droits civils en Suisse (ATF 135 III 614 consid. 4.2, ATF 110 Ib 213 consid. 1b). Il n'y a pas lieu de déroger à ce principe en l'espèce.

Le Tribunal retient, par conséquent, que l'AFRAG est dotée de la personnalité juridique et, partant, de la capacité d'ester en justice.

1.3.2.2 Ensuite, l'AFRAG affirme – sans être contredite par l'autorité inférieure ou l'intimé – être composée "essentiellement" de personnes physiques domiciliées ou possédant des biens immobiliers dans les communes françaises d'Yvoire, de Nernier, de Messery et de Chens-sur-Léman (soit sur la rive gauche du lac Léman ; cf. courrier de l'AFRAG du 13 novembre 2012, p. 2). Au vu du dossier et, en particulier, de la liste des membres de l'AFRAG, cet élément est vraisemblable et sera dès lors retenu. Tel est d'ailleurs le cas des recourants 2 et 3.

Les membres de l'association, sis sur territoire français, ont, comme tous les justiciables résidant en Suisse, un intérêt digne de protection à être aussi peu troublés que possible dans leur bien-être physique, psychique ou social par les mouvements en approche de l'aéroport de Genève. Or, en l'espèce, selon les constatations – non contestées – de la CRINEN, la majorité des membres de l'AFRAG est survolée à une altitude variant entre 850 et 1'050 mètres environ par les avions s'apprêtant à atterrir en piste 23 sur l'Aéroport international de Genève (cf. arrêt de renvoi, consid. 7.5). Conformément à la jurisprudence, les personnes qui habitent dans le prolongement immédiat d'une piste d'un aéroport international et sont survolées à une telle altitude ont, partant, qualité pour déposer un recours contre le règlement d'exploitation (cf. arrêt A-1936/2006 précité consid. 3.1 et 45.8 ; voir ég. PETER WYSK, Rechtsschutz bei der Festlegung von Flugrouten : die Rechtslage in Deutschland unter Berücksichtigung des Betriebs grenznaher ausländischer Flughäfen, in PJA 3/2003, p. 270 ss). Il importe par ailleurs peu, à ce stade, que les riverains en question se trouvent à l'extérieur des courbes isophones correspondantes aux valeurs limites de planification (cf. arrêt de renvoi, consid. 7.5 ; pour le détail des courbes, cf. ég. Office fédéral de l'aviation civile, Division Stratégie et

politique aéronautique, Aéroport de Genève – Cadastre de bruit, mars 2009). La CRINEN avait déjà décidé en ce sens.

1.3.2.3 Aux termes de ses statuts fondateurs du 24 septembre 1999 (cf. pièce n° 1 du bordereau complémentaire du 13 novembre 2012), l'AFRAG a pour but de modifier, notamment, l'organisation de l'espace aérien de manière à éviter le survol d'Yvoire, Nernier, Messery et Chens-sur-Léman, d'imposer des aménagements optimisés dans l'espace aérien de ladite région (dans l'immédiat, exiger une procédure d'atterrissage évitant son survol, rapidement réalisable dans l'état actuel des choses) par tous les moyens et voies de droit. La CRINEN a clairement admis que les statuts du 24 septembre 1999 suffisaient à remplir les conditions requises par la jurisprudence pour les associations de droit privé pour recourir contre des décisions touchant les intérêts dignes de protection d'une majorité de leurs membres (cf. arrêt de renvoi, consid. 7.5). L'association a par ailleurs modifié ses statuts le 2 novembre 2012, soit après l'échéance du délai de recours, et ceux-ci prévoient dorénavant "d'assurer la protection de ses membres par rapport à toutes les nuisances générées de l'aéroport de Genève [et] d'imposer les points exposés ci-dessus par tous les moyens et voies de droit".

Il appert dès lors que l'AFRAG a la qualité pour recourir contre la décision de l'autorité inférieure.

1.3.3 Il n'est pas contesté, en l'espèce, que B._____ (recourant 2) et C._____ (recourant 3) possèdent un bien immobilier à Nernier (cf. courrier de l'AFRAG du 6 novembre 2012, p. 1), dans l'axe de la voie d'approche de la piste 23, même s'ils sont domiciliés à Genève et à Saint-Jean-de-Gonville (France). Ils subissent par conséquent, pour l'essentiel, les mêmes atteintes que les autres membres de la recourante 1. Ils sont par ailleurs investis de tâches spéciales au sein de cette association puisqu'ils en sont le Président et le Vice-Président.

En revanche, les recourants 2 et 3 n'ont personnellement pris part ni à la procédure précédente menée par l'autorité inférieure ni à celle qui a donné lieu à l'arrêt de renvoi. Ils n'ont donc pas formé, en leur propre nom, une opposition contre le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève dans le délai légal (art. 36d al. 2 LA) et ne prétendent pas avoir été privés de la possibilité de le faire (cf. ATAF 2008/31 consid. 3.1). Peu importe, en outre, qu'ils aient agi ou soient intervenus dans ces différentes procédures au nom de l'AFRAG, car il s'agit là de sujets de droit distincts. Partant, à défaut d'être intervenus préalablement en qualité de parties ou de simples

participants à la procédure, ils ne satisfont pas à l'exigence d'une lésion formelle (art. 48 al. 1 let. a PA ; ATF 137 II 40 consid. 2.6.2, arrêt du Tribunal fédéral 1C_309/2013 du 4 juillet 2013 consid. 3.2.1 et réf. cit.; LAURENT PFEIFFER, La qualité pour recourir en droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement, th., 2013, p. 58 ; cf. ég. FLORENCE AUBRY GIRARDIN, Commentaire de la LTF, 2^{ème} éd., 2014, n° 19 ad art. 89 LTF). L'art. 36d al. 4 2^{ème} phr. LA prévoit du reste, expressément, que toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure (cf. JAAG/HÄNNI, op. cit., n° 79 p. 368). B._____ et C._____ ne sauraient dès lors intervenir, pour la première fois, au stade du présent contentieux.

Les recours déposés par les recourants 2 et 3 seront déclarés irrecevables. Il n'en sera plus fait mention dans les considérants qui suivent.

1.3.4 Dans son écriture du 21 avril 2013, la recourante 1 (ci-après : la recourante) a déposé différentes requêtes ou griefs au nom d'autorités et de collectivités françaises et a formulé la conclusion (X) suivante : "Octroyer aux autres recourants [sic] la possibilité de réintégrer le présent recours dans un délai de 30 jours à partir du jour où l'empêchement de recourir a cessé".

Sauf si elle a elle-même certains droits ou si elle est autorisée à recourir par une disposition spéciale, la qualité pour agir de la recourante au nom de tiers doit être niée (ATF 131 V 298 consid. 4, ATF 130 V 564 consid. 3.5 ; ISABELLE HÄNER, Die Beteiligten im Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, 2000, ch. 766 ss ; BENOÎT BOVAY, Procédure administrative, 2000, p. 356). Le fait que l'association affirme partager les mêmes intérêts que différentes collectivités publiques ne suffit en effet pas pour lui conférer un intérêt de digne de protection à soulever les griefs propres à ces entités et encore moins à les représenter devant une autorité judiciaire sans leur assentiment. Il faut d'ailleurs souligner que ces différentes autorités et collectivités ont eu connaissance de la procédure de recours (cf. p. ex. écriture de la recourante du 21 avril 2013, p. 6 premier paragraphe), et qu'elles n'ont nullement ratifié les actes de procédure exprimés en leur nom par la recourante. Le Tribunal n'entrera dès lors pas en matière sur la conclusion X du 21 avril 2013 de la recourante. Cette conclusion a d'ailleurs disparu des écritures subséquentes.

1.4 Au vu des conclusions prises par la recourante en ses différentes écritures, il convient de rappeler que le principe de l'autorité de l'arrêt de renvoi – en l'espèce celui rendu par la CRINEN le 23 mars 2006 – emporte des conséquences au titre de leur recevabilité.

1.4.1 Lorsqu'un recours est formé contre une nouvelle décision rendue par l'autorité inférieure à la suite d'un arrêt de renvoi, l'autorité de recours ne revoit pas les questions qui ont déjà été définitivement tranchées (art. 61 al. 1 PA ; cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-5682/2011 du 3 avril 2012 consid. 2.4.3 et réf. cit. ; JACQUES DUBEY/JEAN-BAPTISTE ZUFFEREY, Droit administratif général, 2014, n° 984 s.). Ce principe découle de la constatation que l'autorité de recours, en l'espèce le Tribunal administratif fédéral, n'est pas autorité de recours contre ses propres décisions et, logiquement, de la hiérarchie des juridictions (cf. arrêt du Tribunal fédéral 5A_980/2013 du 16 juillet 2014 consid. 4.2.1, publié in : SJ 2014 I 456). Le fait que, au cas d'espèce, l'autorité de recours qui a rendu l'arrêt de renvoi soit la CRINEN, et non le Tribunal de céans, n'y change rien. En effet, le 1^{er} janvier 2007, à la suite de la révision totale de l'organisation judiciaire fédérale, le Tribunal administratif fédéral a succédé ex lege aux anciennes commissions fédérales de recours ou d'arbitrage et aux services de recours des différents départements de l'administration fédérale (art. 53 al. 2 LTAF ; cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral du 17 décembre 2007 A-2081/2006 consid. 1). Or, ces différentes commissions, dont l'ancienne CRINEN, disposaient du même pouvoir d'examen que le Tribunal administratif fédéral (art. 49 PA ; cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral du 20 juillet 2007 A-2084/2006 consid. 4.1). Il ne se justifie dès lors pas de déroger, en l'occurrence, au principe de l'autorité de renvoi, qui s'applique pleinement.

1.4.2 Il s'ensuit en premier lieu que les parties ne peuvent plus faire valoir, dans le cadre de leur nouveau recours, les moyens de droit que la CRINEN avait expressément rejetés dans son arrêt de renvoi (art. 61 al. 1 PA ; cf. arrêt A-1936/2006 précité consid. 4.3) ou qu'elle n'avait pas eu à connaître, les parties ayant omis de les invoquer dans la première procédure de recours, alors qu'elles pouvaient – et devaient – le faire (ATF 111 II 94 consid. 2 ; arrêt du Tribunal fédéral 6B_588/2012 du 11 février 2013 consid. 3.1 et réf. cit.). Les parties ne peuvent pas non plus prendre des conclusions dépassant celles prises dans leur précédent recours (cf. arrêt du Tribunal fédéral 5A_561/2011 du 19 mars 2012 consid. 2.1, non publié in ATF 138 III 289).

Cela signifie aussi que, lorsqu'elle statue à nouveau, l'autorité inférieure doit limiter son examen aux seuls points sur lesquels sa première décision a été annulée, et, pour autant que cet examen implique qu'elle revienne sur d'autres questions, elle doit le faire en se conformant au raisonnement juridique de l'arrêt de renvoi (cf. arrêts du Tribunal fédéral 6B_514/2014 du 30 septembre 2014 consid. 1.1, 6B_588/2012 du 11 février 2013 consid.

3.1 et les réf. cit. ; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 2^{ème} éd., Bâle 2013, n° 3.196 ; ULRICH MEYER/ISABEL VON ZWEHL, *L'objet du litige en procédure de droit administratif fédéral*, in : *Mélanges PIERRE MOOR*, 2005, n° 30.4 p. 448).

Ainsi, les points qui n'ont pas ou pas valablement été remis en cause dans le recours dirigé contre la première décision de l'autorité inférieure et ceux sur lesquels le recours a été écarté par la CRINEN sont acquis et ne peuvent plus être réexaminés ni par l'autorité inférieure ni par le Tribunal administratif fédéral.

1.4.3 En l'occurrence, la recourante s'est opposée, dans le délai de mise à l'enquête, au règlement d'exploitation de l'AIG. Elle a contesté devant la CRINEN, parmi d'autres griefs, la procédure d'approche actuelle en piste 23 et a requis une procédure d'approche segmentée (cf. arrêt de renvoi, partie A, chiffre 13). La motivation qui sous-tend les différents griefs relatifs à l'introduction d'une procédure d'approche segmentée en piste 23 est dès lors recevable dans la présente instance contentieuse et dite motivation peut être modifiée, respectivement adaptée, pour tenir compte de la nouvelle décision de l'autorité inférieure, prise à la suite de l'arrêt de renvoi. En ce sens, il convient d'entrer en matière sur les griefs de la recourante se rapportant à l'introduction d'une procédure d'approche segmentée par piste 23 de l'Aéroport international de Genève. En revanche, comme il a été vu, ces griefs ne sauraient permettre de remettre en cause l'autorité de l'arrêt de renvoi ou d'étendre l'objet du litige en recours (cf. aussi ATAF 2012/23 consid. 2.1).

1.4.4 À ce titre, le Tribunal constate que la CRINEN était en mesure de statuer sur toutes les questions relatives au règlement d'exploitation et que la recourante a été mise en situation d'élever devant elle l'ensemble des moyens qu'elle estimait appropriés à la défense des intérêts de ses membres.

1.4.4.1 Les griefs examinés et écartés par la CRINEN ne sauraient, par conséquent, entrer dans l'examen en droit de la présente affaire. Les griefs y afférents soulevés par la recourante sont ainsi d'emblée irrecevables. Comme l'a rappelé l'autorité inférieure dans sa décision, il s'agit de tous les aspects matériels avancés par la recourante qui ne portent pas sur une procédure d'approche segmentée ; soit, les mesures sollicitées pour lutter

contre les nuisances sonores ; pour éviter des "short cuts" lors d'approches en provenance du Sud ; pour obliger les pilotes à maintenir le train d'atterrissage rentré au passage de Nernier ; pour instaurer un Runway visual range de 1'500 mètres ; pour rehausser de 300 mètres la hauteur de la trajectoire d'atterrissage ; pour augmenter l'angle d'approche à 3.25 degrés ; pour définir le point LEMAN comme FAF ; et pour mettre en place à l'AIG un système de Microwave landing system (ou tout autre système de navigation qui était déjà réglementé par l'OACI en 2001 [date de la décision d'approbation du règlement d'exploitation par l'OFAC]).

1.4.4.2 Il en va de même des "nouvelles" conclusions formées les 21 avril 2013, 10 décembre 2013 et 3 avril 2014 par la recourante, lors des deuxièmes, troisièmes et quatrièmes échanges d'écritures, et qui portent, notamment, sur :

- la remise en cause de l'ensemble de l'arrêt de renvoi et, plus particulièrement, de la confirmation du renouvellement de la concession de l'aéroport de Genève (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 4, paragraphe non numéroté) ;
- l'absence d'une fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique PSIA spécifique à l'aéroport de Genève (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 4, paragraphe non numéroté et p. 19 ss) ;
- l'irrégularité alléguée de la procédure actuelle d'approche en piste 23 de l'Aéroport international de Genève (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 13, paragraphe non numéroté i. f; écriture du 10 décembre 2013, p. 10 paragraphe non numéroté ad pts 86 à 91) ;
- la mise en place d'une procédure d'approche segmentée en utilisant les systèmes existants [au moment du prononcé de la décision de la CRINEN] et le guidage de Skyguide (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 15 paragraphe non numéroté) ;
- l'inégalité de traitement entre les riverains de l'aéroport de Genève et ceux de Zurich (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 27, paragraphe non numéroté) ;
- l'absence d'une concertation entre l'AIG et les autorités françaises (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 29, paragraphe non numéroté ; écriture du 10 décembre 2013, p. 6 ad page 29) ;
- la violation alléguée de l'Accord du 22 juin 2001 entre l'État français et la Confédération suisse relatif à la délégation consentie par la France à la Suisse pour la fourniture des services de la circulation aérienne dans une partie de l'espace aérien français (non publié) (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 29, paragraphe non numéroté ; écriture du 10 décembre 2013, p. 6 ad page 29) ;
- et la violation du principe de précaution, en tant que l'OFAC n'a pas veillé, notamment, à instaurer une procédure d'approche en piste 23 de l'Aéroport international de Genève minimisant les oxydes d'azote (NOx) émis par les avions (cf. écriture du 21 avril 2013, p. 30 s. ; écriture du 10 décembre 2013, p. 6 ad pages 30 s. et p. 16 ch. 7 ; écriture du 3 avril 2014, p. 5 ch. 9).

1.4.5 En d'autres termes, il est exclu d'entrer en matière sur les conclusions de la recourante portant, d'une part, sur "la mise en application d'autres solutions réalisables sur le plan opérationnel [qu'une procédure d'approche

segmentée en piste 23] afin de réduire les nuisances pour les recourants et la modification du règlement d'exploitation correspondant" (cf. conclusion subsidiaire n° 11, respectivement 6^{bis}, du mémoire de recours, conclusion principale n° 3^{bis} du mémoire du 21 avril 2013 et conclusion subsidiaire n° 10 des mémoires des 10 décembre 2013 et 3 avril 2014) et, d'autre part, sur l'attribution d'une "indemnisation équitable aux recourants" (cf. conclusion encore plus subsidiaire n° 16 du mémoire de recours).

1.5 A la confusion procédurale apportée par le non-respect du principe de l'autorité de l'arrêt de renvoi s'ajoute celle découlant des nombreuses conclusions changeantes et nouvelles de la recourante au gré de ses écritures en recours.

1.5.1 Selon la loi et une jurisprudence bien établie, les conclusions sont scellées aux termes du mémoire de recours (cf. art. 52 al. 1 1^{ère} phr. PA ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-865/2007 du 17 février 2010 consid. 4.1.1 non publié in ATAF 2011/56), lequel doit être déposé dans les 30 jours suivant la notification de la décision attaquée (art. 50 al. 1 PA). Il s'ensuit que les différentes écritures subséquentes ne peuvent contenir qu'une argumentation de fait et de droit *complémentaire*, destinée à répondre aux arguments nouveaux développés par les autres participants à la procédure, dans le cadre de l'objet du litige défini par les conclusions déposées dans le mémoire de recours ; elles ne sauraient être utilisées aux fins de présenter de *nouvelles conclusions* ou de nouveaux griefs qui auraient déjà pu figurer dans l'acte de recours (ATF 135 I 19 consid. 2.2 ; ATAF 2010/53 consid. 15.1).

En revanche, si les conclusions ne peuvent être étendues après l'échéance du délai de recours, elles peuvent être précisées, réduites ou abandonnées (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-8435/2007 du 4 août 2008 consid. 3.1, A-1985/2006 du 14 février 2008 consid. 4; ANDRÉ MOSER, in: AUER/MÜLLER/SCHINDLER (éd.), VwVG, Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, 2008, n° 6 p. 690 s.). L'objet du litige peut ainsi se réduire pour tenir compte de points qui ne sont plus contestés, mais non s'étendre (cf. ATAF 2014/24 consid. 1.4.1, arrêts du Tribunal administratif fédéral A-862/2007 du 17 février 2010 consid. 4.1.1, A-1536/2006 du 16 juin 2008 consid. 1.4.1 et les réf. cit.).

1.5.2 Dans le cas présent, la recourante a modifié les conclusions formées au terme de son mémoire de recours dans ses écritures des 6 novembre

2012 (écriture spontanée), 21 avril 2013 (réplique) et 10 décembre 2013 (triplique).

1.5.2.1 Au terme du mémoire de recours, l'AFRAG a déposé les conclusions suivantes :

PRÉALABLEMENT

I. Accorder à l'AFRAG un délai convenable pour compléter les motifs en déposant un mémoire complémentaire (art. 53 PA).

II. Ordonner une expertise indépendante (art. 12 let. a PA) portant sur les points suivants :

- la faisabilité opérationnelle et l'utilité en termes de réduction des effets négatifs d'une approche segmentée par piste 23 empruntant le milieu du lac ;
- la faisabilité opérationnelle et l'utilité en termes de réduction des effets négatifs de l'approche segmentée FAF proposée par l'AFRAG ;
- la faisabilité opérationnelle et l'utilité en termes de réduction des effets négatifs des solutions proposées aux considérants 2.4.1 à 2.4.7 de la décision attaquée ;
- la proposition de toutes autres solutions réalisables sur le plan opérationnel et permettant de réduire les effets négatifs.

À LA FORME

III. Déclarer recevable le présent recours.

AU FOND

Principalement

IV. Admettre le présent recours.

V. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2012.

VI. Cela fait, ordonner la mise en application d'une approche segmentée et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

VII. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autre ou contraire conclusions.

VIII. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité équitable à titre de dépens.

Subsidiairement

IX. Admettre le présent recours.

X. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2012.

XI. Cela fait, ordonner la mise en application d'autres solutions réalisables sur le plan opérationnel afin de réduire les nuisances pour les recourants et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

XII. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autre ou contraire conclusions.

XIII. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité équitable à titre de dépens.

Encore plus subsidiairement

XIV. Admettre le présent recours.

XV. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2012.

XVI. Attribuer une indemnisation équitable aux recourants.

XVII. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autre ou contraire conclusions.

XVIII. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité équitable à titre de dépens.

1.5.2.2 Le 6 novembre 2012, la recourante a maintenu les conclusions exprimées sous les chiffres I à VIII et XI (le chiffre XI devenant le chiffre VI^{bis}) et a spontanément "supprimé" les rubriques "Subsidiairement et

encore plus subsidiairement", ainsi que les "chiffres 9 – 10 et 12 à 18". Il convient d'en prendre acte, dès lors que de telles conclusions peuvent être abandonnées.

Avant le premier échange d'écritures, les conclusions du recours se présentaient dès lors de la manière suivante (partie "au fond") :

Au fond

IV. Admettre le présent recours.

V. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2012.

VI. Cela fait, ordonner la mise en application d'une approche segmentée et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

VI^{bis} Cela fait, ordonner la mise en application d'autres solutions réalisables sur le plan opérationnel afin de réduire les nuisances pour les recourants et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

VII. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autre ou contraire conclusions.

VIII. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité équitable à titre de dépens.

Comme rappelé précédemment, en vertu du principe de l'autorité de l'arrêt de renvoi, la conclusion VI^{bis} est irrecevable, en tant qu'elle porte sur des points qui ont déjà été examinés par la CRINEN dans son arrêt de renvoi ou auraient pu l'être.

1.5.2.3 Le 21 avril 2013, la recourante a formulé, au terme de sa réplique, les conclusions suivantes :

Principalement

I. Admettre le présent recours.

II. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2014.

III. Cela fait, ordonner la mise en application d'une approche segmentée et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

III^{bis}. Cela fait, ordonner la mise en application d'autres solutions réalisables sur le plan opérationnel afin de réduire les nuisances pour les recourants et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

IV. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autre ou contraire conclusions.

V. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité équitable à titre de dépens.

Subsidiairement

VI. Ordonner la mise en application d'une approche segmentée et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai de 24 mois.

VII. Ordonner la mise en application conjointement d'un angle de la pente d'approche RNAV plus important que 3°.

VIII. Ordonner au DETEC de mandater dans un délai de 2 mois un expert indépendant sans déléguer cette responsabilité à l'OFAC.

VIII^{bis}. Ordonner au DETEC de mandater NLR comme expert indépendant.

IX. Ordonner que l'expert indépendant délivre dans un délai de 8 mois une étude de faisabilité complète sur les options d'approche segmentée et produise un rapport PANS-OPS complet sur l'approche sélectionnée.

X. Octroyer aux autres recourants la possibilité de réintégrer le présent recours dans un délai de 30 jours à partir du jour où l'empêchement de recourir a cessé.

XI. Ordonner à l'OFAC de produire les minutes des réunions de concertation tenues depuis 12 ans dans le cadre de l'accord de délégation franco-suisse du 22 juin 2001.

XII. Ordonner à l'AIG et à Skyguide de produire le mandat donné par l'AIG à Skyguide dans le cadre de l'étude PANS-OPS qui a conduit à une erreur majeure.

Les conclusions III^{bis} (anciennement VI^{bis}) et X ont déjà été examinées et sont irrecevables dans la mesure indiquée précédemment. Les conclusions VI à IX semblent préciser la conclusion III (anciennement VI). Elles sont donc en principe recevables. Il n'est toutefois pas nécessaire de détailler ce point, car elles vont disparaître des écritures subséquentes. Les conclusions XI et XII, qui portent en réalité sur des mesures d'instruction requises auprès du Tribunal, sont également recevables.

1.5.2.4 Les 10 décembre 2013 (triplique) et 3 avril 2014 (observations finales), la recourante a pris de nouvelles conclusions :

Préalablement

I. Ordonner une expertise indépendante (art. 12 let. e PA) portant sur les points suivants

a. la faisabilité opérationnelle d'une approche segmentée par piste 23 empruntant le milieu du lac.

b. la proposition de toutes autres solutions réalisables sur le plan opérationnel et permettant de réduire les effets négatifs.

II. Ordonner à l'OFAC de produire (art. 12 let. a PA) les minutes des réunions de concertation traitant des nuisances sonores tenues depuis 12 ans dans le cadre de l'accord de délégation franco-suisse du 22 juin 2001.

III. Ordonner à l'AIG de produire (art. 12 let. a PA) les minutes des réunions tenues avec Skyguide, qui sont mentionnées dans son courrier du 18 juin 2009, afin de préciser le cadre précis de l'étude de faisabilité faisant l'objet du mandat à Skyguide.

IV. Ordonner à Skyguide d'expliquer (art. 12 let. c PA) les raisons pour lesquelles son rapport PANS-OPS du 25 mars 2010 :

a. inclut que l'analyse d'un premier scénario qui ne se termine pas en ILS comme le demandait la décision de la CRINEN ;

b. ne fait aucunement mention de la section "precision approach" pour la détermination de la longueur minimum du segment intermédiaire ;

c. exclut a priori du périmètre de l'étude le segment final ;

d. inclut des paragraphes 6.8 à 8.2, soit vides, soit incomplets alors que l'AIG parle d'une étude PANS-OPS complète.

Principalement

V. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2012.

VI. Cela fait, ordonner la mise en application d'une approche segmentée et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

VII. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autres ou contraire conclusions.

VIII. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité équitable à titre de dépens.

Subsidairement

IX. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2012.

X. Cela fait, ordonner la mise en application d'autres solutions réalisables sur le plan opérationnel afin de réduire les nuisances pour les recourants et la modification du règlement d'exploitation correspondant, et ce dans un délai raisonnable.

XI. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autre ou contraire conclusions.

XII. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité équitable à titre de dépens.

Encore plus subsidiairement

XIII. Annuler la décision de l'OFAC du 12 septembre 2012.

XIV. Attribuer une indemnisation équitable aux recourants.

XV. Débouter l'OFAC ou tout tiers de toutes autre ou contraire conclusions.

XVI. Condamner l'OFAC en tous les frais de la présente procédure et accorder à l'AFRAG une indemnité de dépens à titre de dépens.

Les conclusions I à IV portent sur des mesures d'instruction. Elles seront abordées avec le fond du litige. Les conclusions V à VIII sont conformes à celles déposées à l'issue du délai de recours, n'ont pas été abandonnées en cours d'instance, et sont dès lors recevables. Les conclusions X et XIV sont irrecevables dans la mesure précisée précédemment.

1.6 Enfin, le recours de l'AFRAG a été déposé en temps utile (art. 50 al. 1 PA) et répond aux exigences de contenu et de forme prescrites par l'art. 52 PA. Il est ainsi recevable, dans la mesure définie ci-dessus.

2.

2.1 Conformément à l'art. 49 PA, le recourant peut soulever les griefs de violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), de la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b) et de l'inopportunité (let. c). Le Tribunal administratif fédéral applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (art. 62 al. 4 PA), ni par l'argumentation juridique développée dans la décision entreprise (MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit., n. 2.165). Il se limite en principe aux griefs soulevés et n'examine les questions de droit non invoquées que dans la mesure où les arguments des parties ou le dossier l'y incitent (ATAF 2014/24 consid. 2.2).

2.2 L'OFAC, comme autorité de surveillance (cf. REGULA DETTLING-OTT, Betrieb der Luftfahrt, Luftverkehrsrecht, Partie II, 2008, n° 5 p. 400), est tenu, non seulement en vertu de l'art. 26 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique, du 23 novembre 1994 (OSIA, RS 748.131.1), mais aussi, et

de manière plus générale, en vertu de l'art. 3b al. 2 et al. 3 OSIA, de contrôler l'exploitation d'un aéroport et, dans tous les cas, d'assurer que la situation soit conforme au droit. Si un recours est déposé contre l'approbation d'un règlement d'exploitation, le Tribunal est donc habilité à examiner si l'OFAC s'est conformé à ce devoir de contrôle (ATF 129 II 331 consid. 3.1).

2.2.1 Selon sa pratique constante, le Tribunal impose à cette occasion une certaine retenue à son pouvoir d'examen, en raison de la compétence technique propre de l'autorité inférieure (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-1985/2006 du 14 février 2008 consid. 45.9, non publié à l'ATAF 2008/17 et réf. cit., voir ég. A-5047/2011 du 7 février 2013 consid. 2, A-2898/2011 du 6 décembre 2012 consid. 2.1, A-5041/2009 du 22 décembre 2009 consid. 2 et les réf. cit. ; ANJA MARTINA BINDER, Die Kognition des Bundesverwaltungsgerichts bei Prozessen mit fachtechnischen Fragen, In: Justice - Justiz – Giustizia, 2014/3, p. 5 ss). L'élaboration et la mise en place des trajectoires de vol sont, en particulier, des questions techniques très complexes ("hochkomplex" ; cf. DETLEF CZYBULKA, Festlegung von Flugrouten und Flughafenplanung, in : Flughafenplanung, Planfeststellungsverfahren, Anforderungen an die Planungsentscheidung, 2002, p. 17) et nécessitent des connaissances spécifiques. De manière générale, les éléments techniques retenus par les instances spécialisées ne sont vérifiés quant à leur contenu – et l'autorité judiciaire ne s'en écarte – que lorsqu'il existe de sérieux motifs pour cela, tels que des vices patents ou des contradictions internes (MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit., n. 2.154 ss p. 90 s.). À ce défaut, le Tribunal s'en remet à l'appréciation des autorités spécialisées, lesquelles doivent, de par la loi, procéder aux contrôles appropriés (ATAF 2010/39 consid. 4.1.4 et réf. cit.).

Cela ne signifie toutefois pas que l'autorité administrative dispose de la compétence, dans ses décisions, de définir les éléments techniques avec une entière liberté de jugement ; au contraire, la liberté d'appréciation dont l'autorité inférieure bénéficie ne doit être admise que dans un cadre aussi délimité que possible afin que le contrôle juridictionnel ne soit pas restreint de manière excessive (ATAF 2010/39 consid. 4.1.4 ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-1353 du 20 février 2012 consid. 2 ; voir ég. CZYBULKA, op. cit., p. 17 ss). Une telle retenue ne peut en effet se justifier si la décision apparaît comme manifestement erronée ou manifestement inappropriée et que si l'autorité inférieure a examiné avec soin et de manière exhaustive les points de vue essentiels. Il appartient, le cas échéant, au Tribunal de rechercher avec soin et de manière exhaustive les explications nécessaires. Cela étant, des moyens de preuves

complémentaires sous la forme d'expertises ne sont qu'exceptionnellement ordonnés devant son instance et uniquement si la clarification de la situation de fait contestée est indispensable à la décision sur le droit, c'est-à-dire en particulier si les éléments techniques retenus par les autorités spécialisées et leurs explications en procédure ne sont pas convaincants à dire de droit (ATAF 2011/21 consid. 5.2 ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3274/2010 du 9 juillet 2012 consid. 3.2).

2.2.2 Il convient également de prêter attention au fait que le Tribunal, en tant qu'autorité judiciaire, n'est pas une autorité de surveillance en matière environnementale, ni une autorité de planification. Il n'a pas non plus à s'occuper des questions qui ont trait à l'évolution de la politique en matière d'aviation (ATF 129 II 331 consid. 3.2 ; arrêt A-1985/2006 précité consid. 21.7.3.1, non publié à l'ATAF 2008/17). Certes, il peut revoir aussi sous l'angle de l'opportunité les décisions que prennent les autorités compétentes dans ce domaine (art. 49 al. 1 let. c PA). Cela ne signifie toutefois pas que le Tribunal puisse imposer ses propres vues à la place de l'appréciation de l'autorité compétente. Une décision d'approbation doit ainsi être confirmée lorsqu'elle paraît appropriée, indépendamment du fait que d'autres solutions peuvent sembler également adéquates (ATF 139 II 185 consid. 9.3, ATF 127 II 238 consid. 3b/aa ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_582 du 25 septembre 2014 consid. 4.4).

3.

L'objet du litige porte sur le point de savoir si l'autorité inférieure a méconnu le droit en retenant qu'une approche segmentée en piste 23 empruntant le milieu du lac, entre les deux rives et épargnant la pointe de Nernier, n'était pas réalisable.

4.

4.1 Le droit déterminant est celui en vigueur au moment où l'autorité inférieure a rendu sa décision en première instance (cf. ATF 137 II 58 consid. 3.2 ; arrêt A-1936/2006 précité consid. 23, non publié à l'ATAF 2011/19), soit en l'espèce au 12 septembre 2012. Selon la jurisprudence, l'exploitant de l'aéroport a en effet droit à ce que la requête d'approbation de son règlement d'exploitation soit examinée dans un délai raisonnable sur la base du droit en vigueur, indépendamment du fait que ce droit sera à l'avenir modifié ou complété (ATF 126 II 522 consid. 10b).

4.2 L'utilisation de l'espace aérien suisse par des aéronefs ou des engins balistiques est autorisée dans les limites de la loi fédérale sur l'aviation, de la législation fédérale en général et des accords internationaux liant la

Suisse (art. 1 al. 1 LA ; cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_391/2013 du 13 novembre 2013 consid. 3.1). Les aéronefs ne peuvent en particulier décoller ou atterrir que sur des aérodromes (art. 8 al. 1 LA), soit une installation, définie dans un plan sectoriel, servant au décollage, à l'atterrissage, à l'entretien et au stationnement d'aéronefs, au trafic de passagers et au transbordement de marchandises (art. 2 let. a OSIA). En vertu de l'art. 36a al. 2 LA, le concessionnaire d'un aérodrome ouvert à l'aviation publique (aéroport) a l'obligation de le rendre accessible à tous les appareils du trafic intérieur et du trafic international, sous réserve des restrictions édictées dans le règlement d'exploitation, et de mettre à la disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle.

S'agissant des prescriptions internationales, il découle de l'art. 3 al. 1^{bis} OSIA que les normes et les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), contenues dans les Annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, du 7 décembre 1944 (Convention de Chicago ; RS 0.748.0), y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, sont directement applicables aux aérodromes, aux obstacles, au levé du terrain et à la construction des installations de navigation aérienne. Les dérogations notifiées par la Suisse en vertu de l'art. 38 de la Convention de Chicago sont réservées. L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA constitue donc la base permettant concrètement de conférer à certaines règles de l'OACI un caractère directement applicable dans notre législation (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_1019/2013 du 2 juin 2014 consid. 5.1). En l'espèce, sont directement applicables les Annexes OACI 14 (Aérodromes) et 15 (Services d'information aéronautique), y compris les PANS-OPS régissant les procédures de vol aux instruments (PANS-OPS 8168) qui s'y rapportent. La recourante n'en disconvient pas.

4.3 Le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation, telles qu'elles résultent du plan sectoriel "Infrastructure aéronautique" (PSIA), de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et, le cas échéant, de la décision d'approbation des plans ; le règlement d'exploitation doit, notamment, définir l'organisation de l'aérodrome et les procédures d'approche et de départ, ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome (art. 36c al. 2 let. a et b LA). Il régit donc tous les aspects opérationnels de l'aérodrome et contient, notamment, des prescriptions sur les procédures d'approche et de décollage (art. 23 let. c OSIA), y compris les prescriptions relatives aux voies aériennes d'approche et de décollage (cf. arrêt du Tribunal fédéral

1C_58/2010 du 22 décembre 2010 consid. 10.1.1, non publié à l'ATF 137 II 58).

En vertu de l'art. 25 al. 1 OSIA, le règlement d'exploitation ou ses modifications sont approuvés par l'OFAC : lorsque le contenu répond aux objectifs et aux exigences du PSIA ; que les conditions mises à l'octroi de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et de l'approbation des plans sont remplies ; que les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées ; que le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi ; que, pour les aéroports, les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique ; que, pour les champs d'aviation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles peut être établi ; et que les conditions permettant de garantir la sécurité, prévues à l'art. 23a OSIA, sont remplies.

5.

5.1 Par le passé, les itinéraires de vol offerts par les services de la circulation aérienne (ATS) étaient statiques et lents à s'adapter à l'évolution rapide des besoins opérationnels des usagers et de lutte contre les nuisances. Certaines structures de route sont ainsi apparues dépassées (cf. OACI, Amélioration des opérations grâce à de meilleures trajectoires en route, doc. n° AN-Conf/12-WP/10, appendice A, pt. 1.1.1). Les moyens de navigation des aéronefs modernes sont, en particulier, un argument important en faveur de la mise en place de nouvelles procédures d'approche, respectant les exigences de sécurité du trafic aérien (cf. doc. n° AN-Conf/12-WP/10 précité), et permettant de mieux tenir compte des exigences en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Les systèmes de couverture d'aides de navigation, basés au sol (VOR, DME, ILS, etc) ou dans l'espace (système de positionnement et de datation par satellites GNSS), disposent également de moyens de communication, de surveillance et de gestion de données de vol considérablement améliorés.

Fort de cette analyse, le renouvellement, en 2001, de la concession des aéroports nationaux (Genève et Zurich) est apparu pour le Conseil fédéral comme l'occasion la plus appropriée pour que l'OFAC examine l'adéquation de leur exploitation et de leur règlement d'exploitation, sans égard au fait que les concepts en vigueur soient ou non modifiés (art. 74a al. 2 OSIA ; cf. ég. ATF 129 II 331 consid. 3.1). C'est ainsi, à ce titre, que les voltes et trajectoires de l'Aéroport international de Genève, détaillées

dans l'AIP Suisse, font partie intégrante du règlement d'exploitation, au sens de son art. 5 (art. 23 let. c OSIA).

5.2 Depuis les années 1970, les systèmes de navigation de bord des aéronefs utilisent des bases de données de navigation pour générer le plan de vol et permettre à l'équipage de le visualiser avec précision.

5.2.1 La "Navigation de surface" (RNAV pour aRea NAVigation) est, typiquement, une méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans la limite de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens (cf. Annexe 2 OACI "Règles de l'Air", chapitre 1, définitions). La navigation de surface repose donc sur une base de données embarquée contenant des points de cheminement ("waypoints") le long d'une trajectoire, définis dans le système géodésique standard mondial (latitude et longitude), des transitions entre ces points et des contraintes spécifiques (altitude, vitesse).

5.2.2 Il existe deux types de spécifications de navigation de surface (cf. PANS-OPS 8168, vol. II, 5^{ème} éd., 2006, Partie III, sect. 1, chap. 1, ch. 1.1.3) :

- D'une part, lorsque le système informatique qui calcule la position de l'aéronef n'est pas en mesure de déterminer l'intégrité de la position calculée (parce qu'il utilise par exemple des radiobalises, telles que les DME ou les VOR-DME), la spécification de navigation de surface est désignée par le préfixe "RNAV" (cf. PANS-OPS 8168, vol. II, partie III). L'équipage n'est pas averti par le système de navigation lorsqu'il dévie de la trajectoire souhaitée en raison d'un calcul erroné de position (absence de surveillance et d'alerte à bord). La spécification RNAV dépend donc de la qualité des données qu'elle utilise (précision, intégrité, erreur de réception de bord, erreurs de génération, erreurs de définition de la trajectoire, erreur de technique de vol, etc.) et doit être couplée à d'autres moyens permettant de surveiller les écarts potentiels ; notamment la surveillance ATS dans les espaces "en-route" ou "terminale". En raison de son manque de précision, comme l'ensemble des parties l'admettent, la RNAV ne peut pas être utilisée lors du segment final de la trajectoire d'approche.

- D'autre part, les spécifications de navigation de surface fondées sur le positionnement satellitaire (GPS et GLONASS) sont désignées par le

préfixe RNP ("Qualité de navigation requise" ; cf. Doc. OACI 9613, vol. II, partie III, section 1, chapitre 7 ; Manuel de conception de procédures de qualité de navigation requise à autorisation obligatoire [RNP AR ; doc. OACI 9905]). Le système de positionnement embarqué gère le degré de confiance et estime l'erreur maximale qu'il commet (tests de vraisemblance). Si l'erreur excède le seuil correspondant au chiffre associé à la RNP, l'équipage est alerté (obligation de surveillance et d'alerte à bord).

5.2.3 Les spécifications de navigation de surface sont, enfin, généralement associées à une valeur chiffrée qui représente la précision sous forme d'erreur maximale (de type RNAV-"X" ou RNP-"X"). Les différentes spécifications se distinguent donc, généralement, les unes des autres par un chiffre ("X") exprimant la précision de navigation associée exprimée en milles marins (NM). Skyguide a réalisé, dans le cadre du projet CHIPS, un tableau qui récapitule les différentes possibilités d'emploi des spécifications de navigation de surface (cf. SKYGUIDE, CH-wide Implementation Programme for SESAR oriented objectives, CHIPS Technology Roadmap, février 2012, p. 13 ; accessible sur le site internet : "<http://www.skyguide.ch>").

5.3 L'emport d'équipement RNAV-5 (ou B-RNAV) est obligatoire dans l'espace aérien "en-route" des Etats de la Conférence européenne de l'aviation civile CEAC depuis 1998 (cf. CORD-CHRISTIAN ROSSOW/KLAUS WOLF/PETER HORST, Handbuch der Luftfahrzeugtechnik, 2014, p. 683). Pour pallier aux insuffisances de la RNAV-5 en région de contrôle terminale (précision de plus ou moins 5 NM [9.3 km] de la trajectoire nominale), l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL, en coopération avec les États membres de la CEAC et des Joint Aviation Authorities JAA, a élaboré le concept de "navigation de surface de précision" (Precision aRea NAVigation P-RNAV ou RNAV-1). Il s'agit d'un système de navigation qui s'affranchit de l'obligation de survoler les balises radioélectriques installées au sol. La P-RNAV permet donc d'aller en ligne droite d'un point A à un point B en s'affranchissant du survol de balises.

Ces procédures P-RNAV ont laissé une grande marge de manœuvre aux différents Etats de la CEAC et elles se sont caractérisées, dès 2004, par des spécificités nationales, voire locales, destinées à répondre à des besoins particuliers (cf. Direction générale de l'aviation civile française, Introduction de la RNAV de précision [P-RNAV] dans les régions de contrôle terminales des États de la CEAC [...], circulaire AIC A 03/05 PAC-

N, ch. 3.1). Dans le but d'arrêter la prolifération des standards RNAV régionaux, l'OACI a publié, en 2007, le concept de navigation fondée sur les performances (PBN ; cf. Manuel de la navigation fondée sur les performances [Doc. OACI 9613]), lequel redéfinit la RNAV selon les zones d'opérations (cf. p. ex. Plan de Navigation Aérienne pour la région Europe [Doc. OACI 7754]). L'Assemblée de l'OACI a ensuite intégré la PBN dans les initiatives du Plan mondial de navigation aérienne (Doc. OACI 9750) et a appelé l'ensemble des États associés, dans ses Résolutions A 36-23 de septembre 2007 et A 37-11 d'octobre 2010, à mettre en œuvre des routes ATS et des procédures de départs, d'arrivées et d'approches conformes au concept PBN d'ici 2016.

5.4 Malgré ses réticences initiales (cf. Réponse du Conseil fédéral du 6 septembre 2006 à l'interpellation 06.3348 : Aéroport de Zurich – Mise en place rapide de l'approche courbée par le Nord), la Suisse s'est engagée dès 2007, en concertation avec les autres États membres de la CEAC, à mettre en œuvre progressivement des trajectoires RNAV-1 (P-RNAV) dans les régions de contrôle terminales. Skyguide a d'ailleurs publié dès le mois de novembre 2007, tant à Genève qu'à Zurich, des procédures de décollage P-RNAV (cf. SKYGUIDE, Rapport de gestion 2007, p. 27).

Depuis le 11 mars 2010, toute nouvelle procédure RNAV publiée dans l'espace aérien de la Suisse doit être en accord avec la PBN (cf. circulaire Skyguide AIC 004/2012 A du 18 octobre 2012, ch. 3.2).

5.5 Le Tribunal retient, par conséquent, que l'évolution des techniques et des certifications envisagée en 2006, lors du prononcé de l'arrêt de renvoi de la CRINEN, consiste en la spécification PBN (Doc. OACI 9613). Elle est constituée de deux éléments clés, la navigation de surface (RNAV) et la qualité de navigation requise (RNP). Cette spécification accroît l'accessibilité et la souplesse de l'espace aérien en région terminale et présente des avantages pour la sécurité, l'efficacité et l'environnement (cf. Note de travail de la commission technique de l'OACI, Navigation fondée sur les performances PBN – Le défi de la mise en œuvre, document A37-WP/13 du 3 août 2010, p. 1 résumé analytique).

6.

6.1 Une procédure d'approche aux instruments est une série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie jusqu'en un point à partir duquel

l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables (cf. Annexe 2 OACI, définitions).

Il s'agit donc d'une procédure composée de plusieurs segments, en principe cinq segments distincts, correspondant à des phases successives de vol (arrivée, approche initiale, approche intermédiaire, approche finale et approche interrompue), et utilisant des informations en azimuth, en site ou en distance. Ces différents segments sont délimités par des repères (ou "fix" ; p. ex. un point de cheminement RNAV ou la verticale d'une aide radio à la navigation), désignés selon le segment qu'ils précèdent (p. ex. le segment intermédiaire commence au repère intermédiaire) et définis soit en temps, soit en distance. En région terminale, ces repères comprennent, sans toutefois s'y limiter, le repère d'approche initiale (IAF), le repère d'approche intermédiaire (IF), le repère d'approche finale (FAF), le repère d'attente et, si nécessaire, un repère indiquant le point d'approche interrompue (MAPt) ou le point de virage (TP).

Ces différents segments sont réglementés par les PANS-OPS 8168, qui sont directement applicables en Suisse (cf. supra, consid. 4.2). La 5^{ème} édition des PANS-OPS 8168 comprend tous les amendements approuvés par le Conseil de l'OACI avant le 3 octobre 2006 et remplace toutes les éditions antérieures. Les derniers amendements applicables à la présente procédure remontent au 17 novembre 2011.

6.2 Le volume I ("Procédure de vol") des PANS-OPS 8168 décrit les procédures d'exploitation recommandées à titre de guide pour le personnel d'exploitation. Il indique également les différents paramètres sur lesquels sont fondés les critères du Volume II afin d'illustrer la nécessité de se conformer strictement aux procédures publiées de façon à obtenir et à maintenir un niveau acceptable de sécurité dans l'exploitation d'un aéroport. Le Volume II ("Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments") est destiné à servir de guide aux spécialistes des procédures et il décrit les besoins fondamentaux en matière d'aires et de marges de franchissement d'obstacles pour garantir la sécurité et la régularité des vols aux instruments. Il expose, à l'intention des Etats ainsi que des exploitants et des organismes qui éditent les cartes de vol aux instruments, les principes de base qui permettent de parvenir à des pratiques uniformes à tous les aérodromes où des procédures de vol aux instruments sont exécutées. Ces deux volumes présentent donc des "pratiques d'exploitations qui sortent du domaine des normes et des pratiques recommandées (SARP), mais pour lesquelles une certaine

uniformité est souhaitable sur le plan international" (cf. PANS-OPS 8168, vol. I, Avant-propos).

Le volume II, Partie I, expose les critères généraux qui s'appliquent aux procédures conventionnelles et aux procédures RNAV et basées sur satellites. La Section 2, Partie I, expose les critères généraux qui s'appliquent à toutes les phases de vol et la Section 4, Partie I, contient les procédures générales d'arrivée et d'approche. Ces procédures sont amendées régulièrement pour tenir compte, notamment, de l'évolution technique dans le domaine des aides de radionavigation normalisées.

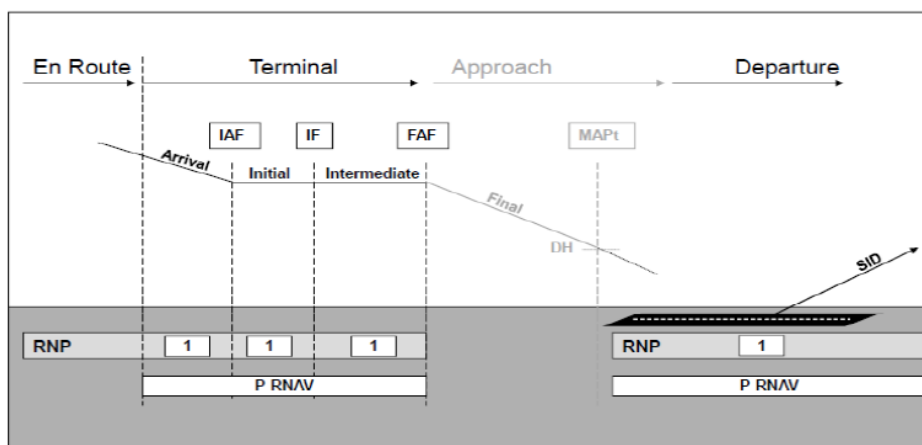
Le volume II, Partie II, décrit les procédures de navigation conventionnelle qui sont spécifiques au capteur. La Section I expose les critères pour les approches de précision. Les approches de précision ILS, mesurées dans des conditions météorologiques réelles de vol aux instruments, ainsi que les critères d'approche de précision MLS (catégorie I, II et III) (dès 1994) et au GBAS de catégorie I (dès 2004). La Section II expose les critères d'approche classique. La Section III expose les critères d'exploitation en route pour VOR et NDB. La Section IV expose les critères pour les procédures d'attente.

Le volume II, Partie III, expose les procédures RNAV et les procédures basées sur satellite. Les critères de navigation de surface (RNAV) pour procédure d'approche aux instruments furent introduits en 1993 pour VOR/DME. Des procédures d'approche pour DME/DME et GNSS de base suivirent en 1998. En 2004, des critères GLS Cat I (genre ILS) basés sur récepteurs GBAS furent introduits dans les PANS-OPS. Des critères GLS Cat II/III sont attendus après l'achèvement de SARP pour l'Annexe 10.

6.3 Selon les PANS-OPS 8168, le segment d'approche initiale d'une procédure d'approche aux instruments commence au repère d'approche initiale (IAF). Dans l'approche initiale, l'aéronef manœuvre pour entrer dans le segment intermédiaire. Le segment d'approche intermédiaire fait ensuite la liaison entre le segment d'approche initiale et le segment d'approche finale. C'est le segment dans lequel des ajustements de configuration, de vitesse et de positionnement de l'aéronef s'effectuent pour l'entrée dans le segment d'approche finale. Dans les deux cas, un guidage sur trajectoire sera fourni en rapprochement jusqu'au repère d'approche finale (FAF), où se termine le segment d'approche intermédiaire. La longueur du segment intermédiaire ne sera, en principe, pas supérieure à 28 km (15 NM) ni inférieure à 9.3 km (5.0 NM), mesurée le long de la trajectoire à suivre. Sa longueur optimale est de 19 km (10 NM). Une distance de plus de 19 km

(10 NM) ne devrait pas être utilisée, sauf si une augmentation de la distance est justifiée par un besoin d'exploitation (cf. PANS-OPS 8168, vol. II, partie I, section 4, chapitre 4, paragraphe 4.3.1.1).

6.4 En l'espèce, comme il résulte de la décision de renvoi, l'examen se rapportait à l'espace aérien utilisable en région "terminale" (TMA) et ne concernait pas les prescriptions "approche" ou en espace "en-route".



C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'analyse de Skyguide ne porte pas sur les prescriptions du segment final. La longueur du segment intermédiaire de la procédure d'approche actuelle en piste 23 de l'Aéroport international de Genève est de 5.72 NM (soit 4.53 NM + 1.19 NM ; cf. SKYGUIDE, Analysis of NLR's technical note NLR-ATSI-AF-01-13, p. 7 ch. 3.3.6 ; bordereau complémentaire de l'AIG du 10 juillet 2013, pièce n° 9), et non de 2.09 NM comme mentionné par la recourante (cf. mémoire de recours, p. 5 ch. 9, p. 11 ch. 33 et p. 14 ch. 46) ou de 1.2 NM comme mentionné par to70 (cf. réplique, p. 13 paragraphe non numéroté). Elle remplit dès lors les prescriptions générales de l'OACI

7.

Il convient à présent d'examiner différents griefs formels soulevés par la recourante, lesquelles tendent par ailleurs à se recouper.

7.1 A titre préalable, il sera relevé que la recourante a bénéficié d'un accès complet au dossier (cf. ordonnances de communication des pièces des 5 mars, 31 juillet et 17 octobre 2013) et qu'elle ne conteste pas avoir été mise en situation, aux conditions prévues par les art. 6a al. 1 LA et art. 3 al. 4 OSIA, de prendre connaissance de l'ensemble des bases légales et réglementaires pertinents. Elle s'est par ailleurs entourée des conseils de deux instituts spécialisés dans le domaine de l'aéronautique. Les

modifications touchant les normes, les recommandations et les prescriptions techniques sont en outre disponibles dans l'AIP (art. 3 al. 5 OSIA et art. 138 de l'ordonnance sur l'aviation du 14 novembre 1973 [OSAv, RS 748.01]). Contrairement à l'avis de la recourante, ces normes n'avaient dès lors pas à être publiées (cf. arrêts du Tribunal fédéral 2C_950/2012 du 8 août 2013 consid. 5.2, 2A.557/2000 du 4 mai 2001 consid. 4c ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3534/2012 du 7 octobre 2013 consid. 4.2).

7.2 La recourante se plaint d'une constatation manifestement inexacte des faits pertinents, consécutive à une mauvaise appréciation des preuves. L'autorité inférieure aurait rendu sa décision sur un état de fait incomplet résultant d'une instruction lacunaire. En substance, la recourante conteste toute valeur probante à l'étude de faisabilité réalisée par Skyguide ; en tant que société anonyme détenue par la Confédération, elle manquerait d'objectivité et son étude témoignerait d'une opinion préconçue de ses auteurs sur le dossier ; ces derniers auraient d'ailleurs omis d'analyser les spécifications P-RNAV, pourtant fondamentales à l'issue du litige.

Pour leur part, l'autorité inférieure et l'intimé estiment qu'il n'y a aucune raison objective de mettre en doute les compétences, l'indépendance et les qualifications des spécialistes de Skyguide et, partant, leur analyse.

7.2.1 En procédure administrative fédérale, la garantie constitutionnelle minimale du droit d'être entendu issue de l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999 (Cst., RS 101), est concrétisée, en particulier, par les art. 12 ss et 29 ss PA. Selon l'art. 12 PA, l'autorité constate les faits d'office et peut, notamment, ordonner la production de documents (let. a), demander des renseignements aux parties (let. b) et à des tiers (let. c), procéder à une visite des lieux (let. d) et ordonner des expertises (let. e). De plus, l'autorité admet les moyens de preuve offerts par les parties s'ils paraissent propres à élucider les faits (art. 33 al. 1 PA). Elle peut, par appréciation anticipée des preuves, mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction, sans être tenue par les offres de preuves des parties (art. 37 de la loi fédérale de procédure civile fédérale, du 4 décembre 1947 [PCF, RS 273], par renvoi de l'art. 19 PA ; cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-1006/2008 du 16 juin 2009 consid. 2.3).

7.2.2 Selon la jurisprudence, lors de l'examen de questions scientifiques ou techniques, l'autorité peut s'appuyer sur les rapports et prises de position des instances spécialisées instituées par le législateur (cf. arrêt du

Tribunal administratif fédéral A-1014/2010 du 30 novembre 2011 consid. 8 et réf. cit.). À cet égard, Skyguide est précisément chargée par le Conseil fédéral de l'examen régulier des routes et des procédures d'approche et de décollage selon les règles du vol aux instruments, ainsi que de leur élaboration et leur modification, à condition que cela réponde à une nécessité reconnue sous l'aspect opérationnel et que les services du contrôle de la circulation aérienne soient fournis par ses soins ou par un organe qu'elle a mandaté à cette fin (service d'évaluation des procédures ; cf. art. 2 al. 2 de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne, du 18 décembre 1995 [OSNA, RS 748.132.1], et son annexe 1 ch. 10).

Dans une telle constellation, lorsque Skyguide est amenée à se prononcer sur l'évaluation d'une procédure aéronautique, l'administration complémentaire de preuves sous la forme d'une expertise doit être ordonnée seulement lorsqu'il s'agit d'éclaircir des questions de fait litigieuses qui sont indispensables pour être en mesure de fonder l'appréciation juridique sur un raisonnement probatoire propre à lui conférer une base légale. La mise en œuvre du droit à la preuve n'oblige donc pas l'autorité inférieure, qui est elle-même une autorité spécialisée à même de se déterminer sur l'évaluation de Skyguide, à entreprendre des investigations systématiques, approfondies et contradictoires dans le but de découvrir d'hypothétiques manquements de Skyguide à des prescriptions techniques. Il n'existe, ainsi, pas de droit formel à une expertise menée par un institut externe. Le simple fait que Skyguide fournisse des prestations dans le domaine de la navigation aérienne civile et militaire, dans les secteurs qui lui sont attribués par la Confédération, n'est pas davantage pertinent pour écarter l'étude "CHIPS Project 007 – LSGG Segmented approach RWY23 feasibility study" (ci-après : étude CHIPS ou l'étude). Il est en effet constant que le fait qu'un spécialiste ou qu'une institution soit régulièrement mandaté par une autorité ne constitue pas, à lui seul, un motif suffisant pour conclure à un manque d'objectivité ou à la partialité, pas plus que le nombre d'expertises ou de rapports confiés ou que l'étendue des honoraires en résultant (cf. ATF 137 V 210 consid. 1.3.3 et réf. cit.).

7.2.3 Le grief de prévention que la recourante soulève contre les spécialistes de Skyguide (voire contre Skyguide elle-même) qui ont réalisé l'étude de faisabilité en cause ne constitue ensuite qu'un simple allégué. Le mandat confié par l'AIG à Skyguide est d'ailleurs ouvert et conforme au dispositif de l'arrêt de renvoi (cf. bordereau complémentaire de l'AIG du 10 juillet 2013, pièce n° 7). L'étude CHIPS apparaît de plus exempte de contradictions et convaincante. L'examen du segment intermédiaire de la

procédure d'approche a fait typiquement l'objet d'une étude circonstanciée, basée sur un examen approfondi de la situation. Les instituts mandatés par la recourante ne font d'ailleurs pas valoir d'erreurs factuelles, mais leur propre appréciation des prescriptions légales. Ces divergences résultent toutefois des termes du mandat confié par la recourante et de la volonté de celle-ci d'imposer ("shall") à ses mandataires la détermination de trajectoires comportant des longueurs de segments intermédiaires et finaux "minimaux" ("According to the contract, this study *shall* take into account *the minimal length* of the final stabilized ILS segment and *the minimum length* of the intermediate segment" [mise en évidence typographique par le Tribunal] ; cf. Note technique de NLR du 25 mars 2013, p. 9 [pièce n° 14 du bordereau complémentaire du 21 avril 2013]).

Skyguide a, pour sa part, la responsabilité de veiller à ce que toutes les procédures de vol aux instruments envisagées puissent être exécutées en sécurité par les aéronefs concernés. Or, la sécurité s'obtient non seulement par application des critères techniques des PANS-OPS et des dispositions apparentées de l'OACI, mais nécessite aussi des mesures pour contrôler la qualité du processus employé pour appliquer ces critères. En tant qu'autorité ATS compétente, elle ne saurait dès lors se satisfaire de la construction d'une voie d'approche bâtie sur les seules distances minimales. Il ressort, enfin, de l'objet même de l'étude (projet CH-wide Implementation Program for SESAR oriented Objectives, Activities and Technologies) que les spécifications PBN ont été prises en compte. Cet élément ressort également des spécifications – finalement laissées ouvertes – pour le segment d'approche finale (connexion ILS ou une connexion à une approche RNP BARO-VNAV ; soit une spécification PBN).

7.2.4 Dans ces circonstances, on ne saurait reprocher à l'autorité inférieure d'avoir accordé une pleine valeur probante à l'étude CHIPS de Skyguide. Il s'ensuit que, en considérant pour le surplus que le dossier de la cause était complet, l'autorité inférieure a procédé à une administration des preuves qui, propre à conférer à sa décision une base légale à ce titre, échappe à la critique.

7.3 Dans un autre grief d'ordre formel, la recourante estime que la procédure de consultation menée par l'autorité inférieure ne lui a pas permis de connaître la base et les principes PANS-OPS sur lesquels les éléments de fait de la décision à rendre se fonderaient. De même, les questions de droit n'auraient pas été abordées avec suffisamment de précision dans la décision attaquée, ni les possibilités de déroger aux

prescriptions internationales. Le principe d'égalité des armes n'aurait dès lors pas été respecté.

L'autorité inférieure et l'intimé concluent au rejet de ce grief.

7.3.1 Le moyen ainsi invoqué par la recourante concerne l'examen complet et contradictoire des éléments de fait et de droit du dossier par l'autorité inférieure, condition nécessaire, dont le défaut, qui se traduirait par une motivation insuffisante, viendrait priver la décision attaquée d'une base légale.

7.3.1.1 Conformément à l'art. 29 al. 1 Cst., toute personne a droit, dans une procédure judiciaire ou administrative, à ce que sa cause soit traitée équitablement et jugée dans un délai raisonnable. Ce principe requiert que chaque partie se voie offrir une possibilité raisonnable de présenter sa cause dans des conditions qui ne la placent pas dans une situation de net désavantage par rapport à son adversaire (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_391/2013 du 13 novembre 2013 consid. 2.1 ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3534/2012 du 7 octobre 2013 consid. 4.3.2 et réf. cit.). Quant au droit d'être entendu, tel qu'il est consacré par l'art. 29 al. 2 Cst. et l'art. 29 PA – déjà évoqué précédemment au titre de l'appréciation des preuves (cf. consid. 7.2.1) –, il garantit à toute personne le droit d'être informée et entendue avant qu'une décision ne soit prise à son détriment. Ainsi l'administré a-t-il, en particulier, le droit d'être informé de l'ouverture d'une procédure, de son déroulement, de son contenu et de s'expliquer (ATF 135 I 279 consid. 2.3, ATF 132 V 368 consid. 3.1 ; ATAF 2010/53 consid. 13.1). La jurisprudence a également déduit du droit d'être entendu l'obligation, pour l'autorité, de motiver sa décision, afin que son destinataire puisse la comprendre et l'attaquer utilement s'il y a lieu et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (ATF 136 I 229 consid. 5.2, ATF 136 V 351 consid. 4.2 ; ATAF 2010/35 consid. 4.1.2). L'autorité décisionnelle n'a cependant pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties ; il suffit qu'elle mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause. L'autorité peut ainsi se limiter aux questions décisives (ATF 136 I 229 consid. 5.2, ATF 136 I 184 consid. 2.2.1 et réf. cit. ; ATAF 2010/35 consid. 4.1.2).

7.3.1.2 En l'espèce, les faits et la motivation en droit retenus par l'autorité inférieure ne revêtent manifestement pas un caractère inattendu, imprévisible ou insolite pour la recourante, sur lesquels elle n'aurait jamais

eu l'occasion de s'exprimer. Les motifs et les règles juridiques qui s'appliquent au cas concret ont d'ailleurs été abordés par Skyguide dans l'étude de faisabilité et par l'autorité inférieure lors de l'ouverture de la procédure de consultation. Dans ces circonstances, le Tribunal considère que la recourante n'avait pas à être entendue de façon plus spécifique sur la portée à reconnaître aux règles de droit. Celles-ci lui étaient en outre accessibles, aux conditions prévues par les art. 6a al. 1 LA et art. 3 al. 4 OSIA (cf. supra, consid. 4.2).

7.3.2 Ensuite, et plus spécialement, le grief d'incomplétude et de carence dans l'examen des faits opposé à l'autorité inférieure n'est pas davantage fondé.

7.3.2.1 La recourante fait ainsi valoir que la CRINEN avait imposé à l'autorité inférieure de prendre en compte et d'examiner "d'autres éléments" que ceux examinés par Skyguide. Elle se plaint en particulier que l'autorité inférieure n'ait pas retenu et examiné sa proposition d'approche segmentée alternative FAF (cf. mémoire de recours, p. 5 ch. 11, p. 11 ch. 32, p. 13 ch. 41, p. 14 ch. 45, etc.). De l'avis de plusieurs commandants de bord qu'elle aurait recueillis, il serait en effet plus adéquat de prendre le point LEMAN comme point de repère d'approche final (Final approach Fix), et non le FAF choisi par Skyguide, qui, en pratique, ne servirait à rien.

L'autorité inférieure considère que la recourante adopte une interprétation "abusive" du dispositif de l'arrêt de renvoi. En effet, les "autres éléments" ne sont que des bases, à l'instar de l'étude CHIPS, pour statuer sur "cette mesure", à savoir l'approche segmentée empruntant le milieu du lac. De même, l'intimé estime que la "contre-proposition" FAF de la recourante n'entre pas dans le cadre de la présente procédure. L'autorité inférieure n'avait en effet ni le droit, ni la possibilité de se prononcer sur la faisabilité d'autres solutions réalisables.

7.3.2.2 En l'espèce, la recourante avait contesté devant la CRINEN, parmi d'autres griefs, la procédure d'approche actuelle en piste 23 et elle avait requis une procédure d'approche segmentée. La CRINEN lui a donné tort, en considérant que "différents éléments, techniques comme réglementaires, rendent [la] procédure [d'approche segmentée souhaitée par les différents recourants] inapplicable à l'heure actuelle". L'ancienne Commission fédérale a toutefois retenu que "l'idée de pouvoir épargner le survol d'une région en décalant la route d'approche sur le lac, que l'étude déclare possible sur le plan mathématique, mérite d'être poursuivie". Elle

a donc imposé à l'AIG de "réexaminer la faisabilité opérationnelle d'une procédure d'approche segmentée empruntant le milieu du lac [selon l'étude réalisée par Skyguide au cours de la procédure précédente], entre les deux rives et épargnant la pointe de Nernier, et de déposer un rapport à l'appui d'ici à 2010. [...]". Partant, c'est dans ce cadre qu'il faut comprendre l'invitation de la CRINEN, dans son arrêt de renvoi, de prendre en compte "d'autres éléments [que l'OFAC] jugerait opportun d'examiner". Autrement dit, la faisabilité opérationnelle d'une approche segmentée en piste 23, telle qu'examinée à raison par les spécialistes de Skyguide, était seule à réévaluer (cf. ég. prise de position de l'Office fédéral de l'environnement du 30 septembre 2013). Il ne saurait en effet être question, du fait de l'arrêt de renvoi, de rediscuter de l'ensemble des alternatives possibles et pour lesquelles la CRINEN était déjà en droit de statuer. Par ailleurs, la décision d'approbation du 31 mai 2001 réserve expressément la prise en compte de futures exigences en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

7.3.3 La recourante estime encore que la CRINEN avait imposé à l'AIG que la procédure d'approche segmentée se termine par une approche de précision de type ILS.

7.3.3.1 Ce faisant, la recourante perd de vue que le passage de l'arrêt de renvoi qui mentionne cette spécification ("La proposition des communes de la rive gauche consiste à ordonner aux avions de survoler la balise de Saint-Prex à 7000 pieds, d'intercepter la radiale 230 jusqu'à une distance de 10 NM et d'engager un virage à gauche pour intercepter l'ILS à environ 8.9 NM de la piste" ; cf. arrêt de renvoi, consid. 21.5.1) résume les moyens formés devant la CRINEN par certains recourants. Or ces moyens ont été rejetés dans la mesure où la CRINEN a retenu que "différents éléments, techniques comme réglementaires, rendent cette procédure inapplicable à l'heure actuelle (cf. arrêt de renvoi, consid. 21.5.2)."

7.3.3.2 Il s'ensuit que la CRINEN n'a pas réservé l'emploi d'une spécification d'aide à la navigation particulière, et encore moins un moyen d'aide à la navigation qui était déjà normalisé en 2001. Au contraire, l'ancienne Commission fédérale a réservé "l'évolution des techniques et des modes opérationnels" qui interviendraient entre 2001 et 2010 (cf. arrêt de renvoi, consid. 21.5.2 i. f.). C'est dès lors à juste titre que Skyguide a concentré son examen sur les prescriptions techniques relatives aux segments de l'espace "terminal" et a laissé ouvertes les spécifications techniques du segment final (espace en approche). Cette manière de faire ne désavantage au demeurant pas la recourante, dès lors que Skyguide a

expressément réservé une connexion ILS (comme le souhaite la recourante) ou une connexion RNP BARO-VNAV (soit une spécification PBN).

7.4 Il s'ensuit que les différents griefs formels soulevés par la recourante doivent être écartés.

8.

La recourante a requis du Tribunal qu'il ordonne la production des minutes des réunions de concertation tenues ces dernières années dans le cadre de l'accord de délégation franco-suisse et diligente une expertise afin de disposer d'une analyse neutre des arguments techniques des parties et qu'il appelle la production de certaines pièces.

8.1 À titre liminaire, il sied de rappeler que le principe de la libre appréciation des preuves est applicable à l'ensemble de la procédure administrative (art. 19 PA en relation avec l'art. 40 PCF; ATF 137 II 266 consid. 3.2, ATF 130 II 473 consid. 2 ; ATAF 2013/9 consid. 3.8.1, ATAF 2012/33 consid. 6.2.1, arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3235/2014 du 2 janvier 2015 consid. 3.3.2 et réf. cit.), y compris la procédure de recours de droit administratif (art. 37 LTAF; cf. ATAF 2013/9 consid. 3.8.1 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_556/2014 du 4 février 2015 consid. 3.1.2 et 9C_104/2014 du 30 mai 2014 consid. 4.1). Dès lors, le juge doit examiner de manière objective tous les moyens de preuve, quelle qu'en soit la provenance, puis décider si les documents à disposition permettent de porter un jugement valable sur le droit litigieux (cf. ATAF 2013/9 consid. 3.8.1 ; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3707/2013 du 24 novembre 2014 consid. 1.4.1 et réf. cit.).

8.2 En l'espèce, le Tribunal a dûment tenu compte de toutes les notes techniques produites ; aussi bien celles remises par la recourante (NLR, to70) que par l'intimé (Skyguide). Par ailleurs, il est apparu clairement au Tribunal que les différentes notes techniques de Skyguide, en réponse à l'ensemble des arguments de la recourante, permettaient de se prononcer en toute connaissance de cause sur l'objet du litige qui divise les parties. Il n'y avait dès lors pas lieu d'ordonner une expertise judiciaire ou de renvoyer le dossier à l'autorité inférieure pour qu'elle ordonne une expertise.

8.3 Enfin, les minutes des réunions de concertation tenues depuis 12 ans dans le cadre de l'accord de délégation franco-suisse du 22 juin 2001

n'apportaient aucun élément pertinent pour l'issue du litige. Le Tribunal a dès lors également renoncé à les requérir.

9.

Pour s'opposer à l'argumentation au fond de l'autorité inférieure, la recourante, se référant aux notes techniques des instituts qu'elle a mandatés, propose l'examen de différents segments d'approche intermédiaire (quatre options débutant par une spécification RNAV) associés à un segment final guidé par un ILS. Les différentes options de vol "approche segmentée" proposées prévoient toutes de voler le plus possible au milieu du lac Léman (à la hauteur environ de Nyon, respectivement de Messery) et, ainsi, plus loin de la côte française. Elles présentent un segment intermédiaire de 1.5 NM (option ILS 1), 2.0 NM (option ILS 2), 1.5 NM (option ILS 3) et 2.6 NM (option RNAV/ILS 4).

9.1 A cet égard, l'autorité inférieure s'est en particulier fondée sur le rapport du 25 mars 2010 de Skyguide, dont il résulte qu'une approche segmentée en piste 23 de l'AIG est réalisable ("feasible"), à la condition que l'OFAC, en sa qualité d'autorité de surveillance, accepte d'accorder une dérogation par rapport aux PANS-OPS 8168. Il s'agissait d'autoriser un segment de vol intermédiaire (pour rejoindre l'axe d'atterrissage) de l'ordre de 2.09 NM (2.1 NM) au lieu des 5 NM prescrits au vol. II, partie I, section 4, chapitre 4, paragraphe 4.3.1.1 des PANS-OPS 8168. La teneur de cette disposition est la suivante :

"Partie I. Généralités

Section 4 Procédures d'arrivée et d'approche

Chapitre 4 Segment d'approche intermédiaire

4.3 Segment d'approche intermédiaire basé sur un alignement de trajectoire en ligne droite

4.3.1 Aire

4.3.1.1 Longueur

4.3.1.1.1 La longueur du segment d'approche intermédiaire ne sera pas supérieure à 28 km (15 NM) ni inférieure à 9,3 km (5,0 NM) (sauf indication contraire dans les sections ILS, MLS, RNAV [DME/DME, VOR/DME et GNSS] et radar), mesurée le long de la trajectoire à suivre.

4.3.1.1.2 La longueur optimale est de 19 km (10 NM). Une distance de plus de 19 km (10 NM) ne devrait pas être utilisée, sauf si une augmentation de la distance est justifiée par un besoin d'exploitation. [...] "

Selon les PANS-OPS 8168, la conception d'une procédure d'approche aux instruments est en général dictée par la topographie autour de l'aérodrome,

le type d'exploitation envisagé et les aéronefs appelés à utiliser cette procédure. Ces facteurs influent, à leur tour, sur le type et l'implantation des aides de navigation par rapport à la piste ou à l'aérodrome. Des restrictions d'espace aérien peuvent aussi influencer sur l'implantation des aides de navigation (cf. PANS-OPS, vol. I, partie 1, section 4, chapitre 1, paragraphe 1.2.1).

9.2 En une jurisprudence bien établie, la garantie de la sécurité revêt dans ce cadre une importance centrale, passant avant les intérêts d'économie et de mobilité, de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire (cf. ATAF 2008/17 consid. 17.4.1, arrêt du Tribunal administratif fédéral A-564672008 du 13 août 2009 consid. 8.1 ; KASPAR PLÜSS, Öffentliche Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen, 2007, p. 224 s. et p. 240). La sécurité aéronautique met en effet en jeu nombre de vies humaines, et ce directement et immédiatement en cas de défaut (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_1019/2013 du 2 juin 2014 consid. 7.5).

De même, selon la volonté exprimée par le Conseil fédéral, autorité de surveillance de l'aviation (art. 3 LA), dans la mesure où la situation le justifie et en vue d'optimiser la sécurité aérienne, il convient de veiller à maintenir un niveau de sécurité élevé en comparaison européenne (cf. Rapport du Conseil fédéral du 10 décembre 2004 sur la politique aéronautique de la Suisse 2004, in : FF 2005 1655, 1675 et 1688). À ce titre, l'autorité inférieure doit exercer une surveillance immédiate accrue des normes de sécurité. L'Office fédéral ne peut plus attendre des professionnels du secteur qu'ils financent eux-mêmes un niveau de sécurité élevé ou s'appuyer sur leur responsabilité individuelle, comme c'était encore le cas auparavant. Il doit, au contraire, entretenir un cercle de qualité destiné à assurer une amélioration continue de la sécurité aérienne, conformément à l'objectif de la garantie d'un niveau de sécurité élevé de l'aviation civile suisse (FF 2005 1655, 1689).

L'autorité inférieure possède, à cet égard, une grande marge de manœuvre quant à la manière dont elle intervient afin d'assurer un meilleur niveau de sécurité possible, en tenant compte de l'état de la technique reconnue sur le plan international et de l'impact économique de ses prescriptions et décisions (art. 108a al. 1 LA et art. 3b al. 2 LA ; cf. arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3534/2012 du 7 octobre 2013 consid. 8.2.2). Le Tribunal ne saurait, par conséquent, imposer ses propres vues à la place de l'appréciation de l'autorité compétente. Une décision sera, ainsi, confirmée lorsqu'elle paraît appropriée aux circonstances,

indépendamment du fait que d'autres solutions peuvent sembler également adéquates (cf. supra, consid. 2.2.2). A cet égard, il sera en particulier attentif à ce qui s'avère susceptible de compromettre la continuité et la sécurité du trafic aérien et qui porterait ainsi à l'intérêt général une atteinte d'une particulière gravité.

9.3 Dans ce cadre, le Tribunal entend accorder en particulier de l'importance aux éléments suivants au cas d'espèce.

9.3.1 Premièrement, le franchissement des obstacles est la considération primordiale de sécurité lorsqu'il s'agit d'élaborer des procédures d'approche aux instruments ; en raison de facteurs variables comme la topographie, les caractéristiques des aéronefs effectivement disponibles et l'habileté des pilotes, les procédures détaillées exposées dans les PANS-OPS sont basées sur le matériel normal et les méthodes du présent. Il faut dès lors considérer les marges prescrites comme des minimums. On ne saurait les réduire sans compromettre la sécurité. À titre d'exemple, la transition RNAV-ILS diffère selon les types de constructeurs. Les différentes prescriptions des PANS-OPS sont en effet basées sur des études théoriques combinées à des résultats de simulation. Il peut dès lors y avoir certaines différences entre les systèmes de navigation, car les algorithmes utilisés dans ces systèmes sont complexes et les PANS-OPS reposent sur des simplifications. Une transition RNAV-ILS est ainsi possible avec un Embraer 190, mais pas avec un Dash 8-400 (cf. SKYGUIDE, CHIPS – Segmented approach LSGG RWY23 – Kick-off meeting ; pièce n° 10/4 du bordereau complémentaire de l'AIG du 10 juillet 2013).

De plus, au cours des dernières décennies, l'un des problèmes les plus importants qui ont accompagné l'utilisation de la RNAV classique a été le comportement des aéronefs dans les phases de transition, en particulier les virages, où les experts de l'OACI ont constaté des différences importantes entre les aéronefs et selon les conditions, notamment de vent. La dispersion des erreurs de navigation, surtout pendant les virages, oblige donc à appliquer un espacement fondé sur de grands volumes d'espace aérien (cf. Document OACI AN-Conf/12-WP/10, Appendice C : Module n° B1-10 – Amélioration des opérations grâce à des routes ATS optimales, disponible sur le site "<http://www.icao.net>").

Enfin, malgré l'amélioration de la technologie, la possibilité de pannes latentes continue d'exister et la vigilance est de mise dans toutes les opérations de mise en œuvre ("facteur humain"). La sécurité de l'ensemble

des opérations doit cependant être assurée en tout instant et lors de chaque phase de vol.

9.3.2 Au vu des éléments qui précèdent, le Tribunal ne saurait souscrire au but du mandat confié par la recourante à NLR ("According to the contract, this study *shall* take into account *the minimal length* of the final stabilized ILS segment and *the minimum length* of the intermediate segment" [mise en évidence typographique par le Tribunal]; cf. Note technique de NLR du 25 mars 2013, p. 9 [pièce n° 14 du bordereau complémentaire du 21 avril 2013]). La précédente procédure menée devant la CRINEN avait d'ailleurs déjà démontré qu'il est théoriquement possible de définir des prescriptions minimales conformes aux PANS-OPS. Pour autant, différents éléments, techniques comme réglementaires, rendaient cette procédure inapplicable à l'époque déjà (cf. arrêt de renvoi, consid. 21.5.2). Or, il n'en va pas différemment aujourd'hui.

9.3.3 Selon les PANS-OPS 8168, le segment d'approche intermédiaire pour l'ILS (souhaité par la recourante) diffère des critères généraux en ceci que l'alignement coïncide avec l'axe de l'alignement de piste, la longueur de ce segment peut être réduite et, dans certains cas, les aires secondaires peuvent être supprimées (cf. PANS-OPS 8168, vol. II, partie II, section 1, chapitre 1, paragraphe 1.3.1.1). La longueur optimale du segment d'approche intermédiaire est de 9 km (5 NM) (cf. PANS-OPS 8168, vol. II, partie II, section 1, chapitre 1, paragraphe 1.3.3.1). Comme le rappelle le paragraphe 1.3.3.3, l'on ne saurait en outre autoriser une dérogation à cette valeur "optimale" que si l'espace aérien utilisable est "restreint" :

Partie II. Procédures conventionnelles

Section 1. Approches de précision

Chapitre 1. Système d'atterrissage aux instruments (ILS)

1.3 Segment d'approche intermédiaire

1.3.3 Longueurs du segment d'approche intermédiaire

1.3.3.1 La longueur optimale du segment d'approche intermédiaire est de 9 km (5 NM). Ce segment permettra d'intercepter l'alignement de piste et l'alignement de descente.

1.3.3.2 La longueur du segment devrait être suffisante pour permettre aux aéronefs de se stabiliser et de s'établir sur l'alignement de piste avant d'intercepter l'alignement de descente, compte tenu de l'angle d'interception de l'alignement de piste.

1.3.3.3 Des valeurs minimales de la distance entre l'interception de l'alignement de piste et l'interception de l'alignement de descente sont spécifiées dans le Tableau II-1-1-1 (Angle d'interception de l'alignement de piste [en degrés] : 0 – 15 : 2.8 km [1.5 NM], 16 – 30 : 3.7 km [2.0 NM], etc.) ; ces valeurs minimales ne devraient cependant être utilisées que si l'espace aérien utilisable est restreint. La

longueur maximale du segment est régie par le fait qu'il doit être situé entièrement à l'intérieur du volume de service du signal d'alignement de piste, et normalement à une distance ne dépassant pas 46 km (25 NM) de l'antenne du radiophare d'alignement de piste.

9.3.4

9.3.4.1 Dans ses différentes écritures, la recourante affirme, en se basant sur les notes techniques de NLR et to70, que l'espace utilisable de l'aéroport de Genève est restreint. En premier lieu, dans la mesure où l'étude demandée par la CRINEN a pour but d'éviter le survol de la pointe de Nernier, elle estime "légitime" de penser que cette charge correspond à une restriction de l'espace aérien. Selon NLR, la construction d'une procédure d'approche doit en deuxième lieu prendre en compte une aire de protection de chaque côté de l'approche nominale. Cette aire de protection s'étendrait, dans le cas d'espèce, au-delà des rives du lac Léman, ce qui obligerait à prendre en compte les montagnes avoisinantes qui, de ce fait, restreindraient l'espace aérien utilisable. L'espace aérien utilisable serait, enfin, restreint à cause du trafic aérien. Les routes KONIL 3D/5A/5C longent le nord du lac Léman à environ 6 km de l'approche actuelle en piste 23. Or une telle séparation serait inférieure aux prescriptions de l'OACI.

L'autorité inférieure et l'intimé affirment que l'espace aérien utilisable autour de l'aéroport de Genève n'est pas restreint.

9.3.4.2 Il n'existe pas une définition au niveau international ou national d'un espace aérien utilisable restreint. Selon l'art. 13a de l'ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs, du 4 mai 1981 (ORA, RS 748.121.11), l'autorité inférieure peut, dans le cadre de l'aménagement de l'espace aérien, établir des zones restreintes et des zones dangereuses afin de garantir la sécurité aérienne. Or l'espace aérien utilisable autour de l'aéroport de Genève ne présente pas des dangers spécifiques. L'autorité inférieure et l'AIG relèvent, à juste titre, qu'il se situe, au contraire, sur un plan vertical sans restriction particulière liée à la configuration du terrain avoisinant. L'approche finale actuelle de la piste 23 située entre SPR et le seuil de piste 23 n'est typiquement pas influencée négativement par le relief. Il en va de même de l'approche segmentée envisagée dans toutes ses variantes (cf. mémo de Skyguide du 18 février 2014, p. 2 ; pièce n° 14 du bordereau complémentaire de l'intimé du 21 février 2014). A défaut d'un motif sérieux pour douter de la pertinence de

cette analyse, le Tribunal s'en remettra à l'appréciation convaincante des autorités spécialisées.

Skyguide souligne ensuite, de manière convaincante, que "la coexistence de l'approche de la piste 23 et les routes de départ KONIL n'est pas problématique dans [cet] environnement [bénéficiant d'un système de surveillance ATS], puisqu'elles sont séparées par le contrôleur aérien" (cf. mémo de Skyguide précité, p. 2). Dans ces circonstances particulières, l'on peut dès lors écarter d'emblée que la notion d'espace aérien utilisable restreint englobe le propre trafic aérien de l'aéroport de Genève.

Il ne ressort, enfin, pas des considérants de l'arrêt de renvoi que l'ancienne Commission fédérale a restreint l'espace aérien utilisable autour de l'aéroport de Genève.

9.3.5 Au vu des considérants qui précèdent, l'autorité inférieure a pu considérer à bon droit qu'il n'y avait pas lieu de déroger à la longueur "optimale" de 5 NM (cf. PANS-OPS, vol. II, partie II, section 1, chapitre 1, paragraphe 1.3.3.1), "dès lors qu'aucun problème de sécurité n'implique et n'autorise une telle réduction" (cf. mémo de Skyguide précité, p. 3). De là, il suit déjà que l'autorité inférieure a légalement justifié la décision attaquée.

9.4

9.4.1 Par surabondance, l'on relèvera que les procédures d'approche proposées par NLR nécessitent un changement ("switch") des spécifications RNAV à l'ILS. Il s'agit là d'une opération supplémentaire que doit effectuer l'équipage. Or l'atterrissage reste une manœuvre délicate et cette transition a pour caractéristique de n'être ni stable ni sûre pour l'aéronef. Il peut également y avoir certaines différences entre les divers systèmes de navigation embarqués, car les algorithmes utilisés sont complexes et les PANS-OPS reposent sur des simplifications. Tous les aéronefs ne sont donc pas nécessairement en mesure d'effectuer cette transition (cf. pièce n°10/4 du bordereau complémentaire de l'AIG du 10 juillet 2013) ; du moins pas sans difficulté. Cette transition peut ainsi entraîner des restrictions d'utilisation. Cette manœuvre augmente par conséquent le risque d'une interruption de la procédure d'atterrissage et elle crée une plus grande charge de travail pour l'équipage. La note technique NLR mentionne d'ailleurs l'importance d'effectuer cette manœuvre au moment opportun

(cf. bordereau complémentaire de la recourante du 21 avril 2013, pièce n° 14, p. 8).

Il est de plus actuellement impossible d'évaluer scientifiquement, sur la base des PANS-OPS, et de façon rigide l'influence de chacun de ces critères sur les manœuvres de stabilisation et d'alignement et, partant, sur la longueur du segment d'approche intermédiaire (cf. écriture du 10 juillet 2013 de l'OFAC, p. 10). Des experts du groupe de travail "Performance-based Navigation & New Criteria" du panel des procédures de vol aux instruments de l'OACI examinent d'ailleurs depuis plusieurs années cette problématique et ils n'ont toujours pas achevé leurs travaux relatifs aux règles sur la transition RNAV-ILS (cf. mémo de Skyguide précité, p. 4). Il apparaît dès lors "indispensable de laisser une marge de sécurité suffisante et une longueur adéquate pour que le segment intermédiaire puisse effectivement remplir sa fonction" (cf. écriture du 10 juillet 2013 de l'OFAC, p. 10). En d'autres termes, pour éviter que des points de cheminement avec virage soient si rapprochés l'un de l'autre que les systèmes de navigation ne puissent les calculer, une distance minimale entre points de cheminement successifs (RNAV) doit être prise en compte. À ce titre, selon les calculs de Skyguide, la distance minimale du segment intermédiaire devrait être d'au moins 2.5 NM (2 NM + 0.49 NM ; cf. SKYGUIDE, LSGG : Segmented approach RWY 23 – Analysis of NLR's technical note NLR-ATSI-AF-01-13, p. 8 ch. 3.4 ; pièce n° 9 du bordereau complémentaire de l'intimé du 10 juillet 2013). Les minimums exposés au paragraphe 1.3.3.3 (PANS-OPS 8168, vol. II, partie II, sect. 1, chap. 1) ne sont dès lors pas applicables pour l'AIG, en l'état.

Au vu des éléments qui précèdent et à défaut d'une prescription des PANS-OPS expressément applicable à la transition RNAV-ILS, l'on ne saurait faire grief à l'autorité inférieure de s'être basée sur les critères communs à tous les types de procédures d'arrivée et d'approche aux instruments (cf. PANS-OPS 8168, vol. II, partie I, section 4, chapitre 4, paragraphe 4.3.1.1) et d'avoir retenu que la longueur du segment d'approche ne doit pas être inférieure à 9.3 km (5.0 NM), mesurée le long de la trajectoire à suivre. Les différents griefs de la recourante doivent dès lors être rejetés pour ce motif également.

9.4.2 Enfin, les nouvelles technologies mentionnées par la recourante et celles mises en place actuellement en phase test dans différents aéroports de Suisse, notamment les spécifications RNAV avec GBAS, sont en cours d'examen auprès de différents groupes de travail de l'OACI (cf. PANS-OPS 8168, vol. II, Partie III, section 1 chapitre 1, note insérée au paragraphe

1.1.2 et le chapitre 6 "à rédiger"). Les éventuelles futures modifications des PANS-OPS ne sauraient dès lors être prises en considération en l'état. En effet, s'agissant de prescriptions touchant à la sécurité aéronautique, un effet anticipé des prescriptions futures est exclu (cf. arrêt A-3534/2012 précité consid. 8.3.1).

9.5 En conclusion, il convient de retenir qu'il n'y a pas d'alternative actuelle en termes de sécurité à l'application d'une longueur du segment intermédiaire d'au moins 5 NM à Genève, dont le respect s'avère nécessaire à ce titre. Cela conduit à reconnaître que la décision attaquée est justifiée en droit et, partant, à rejeter le recours.

10.

Il suit des considérants qui précèdent le rejet du recours 1 dans la mesure où il est recevable, et l'irrecevabilité des recours 2 et 3.

10.1 En règle générale, les frais de procédure sont mis à la charge de la partie qui succombe ; ils sont réduits si celle-ci n'est déboutée que partiellement (art. 63 al. 1 PA) ; aucun frais de procédure n'est mis à la charge des autorités inférieures ou des autorités fédérales recourantes ou déboutées (art. 63 al. 2 1^{ère} phrase PA), alors que, si l'autorité recourante qui succombe n'est pas une autorité fédérale, les frais de procédure sont mis à sa charge dans la mesure où le litige porte sur des intérêts pécuniaires de collectivités ou d'établissements autonomes (art. 63 al. 2 2^{ème} phrase PA).

En l'espèce, vu l'issue de la cause, les recourants 1, 2 et 3 (solidairement entre eux) supportent la totalité des frais de procédure, qui s'élèvent à 3'000 francs, somme qui sera prélevée sur le montant de l'avance de frais versé.

10.2 Selon l'art. 64 al. 1 PA et l'art. 7 al. 1 et 2 du règlement concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral, du 21 février 2008 (FITAF, RS 173.320.2), la partie qui obtient gain de cause a droit à des dépens pour les frais nécessaires occasionnés par le litige et, lorsqu'une partie n'obtient que partiellement gain de cause, les dépens auxquels elle peut prétendre sont réduits en proportion. L'autorité inférieure n'a elle-même pas droit à des dépens (art. 7 al. 3 FITAF). En l'occurrence, l'intimé, qui n'est pas représenté par un avocat, n'aura pas droit à des dépens (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-3534/2012 consid. 11.2 et A-5781/2011 du 7 juin 2013 consid. 8.2).

(le dispositif est porté à la page suivante)

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.

Le recours 1 est rejeté, dans la mesure où il est recevable.

2.

Les recours 2 et 3 sont irrecevables.

3.

Les frais de la présente procédure, fixés à 3'000 francs, sont mis à la charge des recourants 1, 2 et 3, solidairement entre eux. Ils seront entièrement prélevés sur l'avance de frais du même montant déjà effectuée.

4.

Il n'est pas alloué de dépens.

5.

Le présent arrêt est adressé :

- aux recourants 1, 2 et 3 (Acte judiciaire)
- à l'intimé (Acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (Acte judiciaire)
- au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Acte judiciaire)

Il sera également adressé (en courrier A) :

- à l'Office fédéral de l'environnement
- à la République et canton de Genève, Département de l'urbanisme
- à Skyguide
- à la Commune de Nernier (France)
- à la Commune de Messery (France)
- à la Commune de Chens sur Léman (France)
- à la Direction générale de l'aviation civile française, Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Centre-Est
- à la Commune de Cartigny
- à D. _____
- à feu E. _____ et consorts
- par Me Gérald Page :
 - à l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève,
 - à la Commune de Chevy (France)

- à la Commune de Divonne (France)
- à la Commune de Ferney-Voltaire (France)
- à la Commune de Prévessin-Moëns (France)
- à la Commune d'Ornex (France)
- à la Commune de Saint-Genis-Pouilly (France)
- à la Commune de Sergy (France)
- à la Commune de Versonnex (France)
- à la Commune de Sauverny (France)
- à la Commune de Pougny (France)
- à la Communauté des Communes du Pays de Gex (France)
- à la Commune de Mies
- à la Commune de Chavannes-des-Bois
- à la Commune de Coppet
- à la Commune de Vernier
- à la Commune de Satigny
- à l'Association Gessienne contre les Nuisances des Avions (AGCNA)

Le président du collège :

Le greffier :

Jérôme Candrian

Olivier Bleicker

Indication des voies de droit :

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 LTF). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains du recourant (art. 42 LTF).

Expédition :