

3003 Berne, le 13 juin 2013

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Modification du système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 5 février 2013, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour la modification du système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste en une modification du système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs. Concrètement, un nouveau système hydrant (conduite et *pits*) sera construit entre la chambre K22 et la conduite 12'' existante qui mène à la chambre K14.

De plus, les chambres K9, K11 et K12A seront mises hors service et remplacées par des chambres à vannes, dénommées K9.1, K11.1, respectivement K12.1. Cette dernière chambre sera réalisée sur la position 19 et fera, plus particulièrement, le lien entre le nouveau système et la conduite existante 12''.

Enfin, lors des travaux de pose du nouveau système hydrant, le dallage des positions avions sera réparé ou renouvelé en fonction de son état (maintenance du tarmac).

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'adapter le système hydrant actuel au concept de positionnement des avions aux abords des futures salles d'embarquement de l'« Aile Est ». Par ailleurs, la chambre à vanne K12.1 permettra de mettre hors service le *pit* situé dans l'enceinte actuelle du chantier de la Route Douanière.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 5 février 2013 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement du 5 février 2013 ;
- Descriptif du projet du 17 décembre 2012 ;
- Dossier Technique DU, accompagné des annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Données générales :

- Formulaire de demande d'autorisation de construire du Canton de Genève du 14 janvier 2013 ;
- Formulaire statistique du 14 janvier 2013 ;
- Annexe 2 : Cadastre :
 - Extrait du Registre foncier pour l'article 2256 de la Commune du Grand-Saconnex ;
 - Extrait du plan du Registre foncier ;
- Annexe 3 : Service de l'environnement des entreprises : Formulaire d'auto-évaluation du 28 janvier 2013 ;
- Annexe 4 : Eau : Traitement des eaux de chantier ;
- Rapport technique du 11 décembre 2012, accompagné des annexes suivantes :
 - Coordination Phasage Projets « HRS 1965 / Aile Est » du 11 décembre 2012 ;
 - Organigramme Organisation de Projet de mars 2012 ;
- Notice d'impact sur l'environnement (RIE) « HRS Aile Est » du 11 décembre 2012, accompagnée des annexes suivantes :
 - Plan de situation du cadastre des sites pollués, Evaluation préliminaire des sites pollués ;
 - Plan n° 6017-097 « Situation environnementale » du 24 mars 2011, échelle 1:2'500^{ème} ;
- Plans du projet :
 - Carte de vue d'ensemble n° 2340-01 du 25 octobre 2012, échelle 1:25'000^{ème} ;
 - Plan d'ensemble n° 2342-02 du 28 mai 2012, échelle 1:2'500^{ème} ;
 - Plan de situation et profil en long n° 2342-03 indice a du 19 septembre 2012, échelles diverses ;
 - Plan de tuyauterie Chambre K11.1 n° 2344-01 indice a du 3 décembre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
 - Plan de tuyauterie Chambre K12.1 n° 2344-02 du 30 octobre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
 - Plan de tuyauterie Chambre K9.1 n° 2344-03 du 14 novembre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
 - Plan des profils types n° 2339-01 indice b du 12 décembre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
 - Plan KKS schéma n° 2331-03 indice a du 13 novembre 2012 ;
 - Plan Zone Ex n° 2339-02 indice a du 12 décembre 2012, échelle 1:100^{ème} ;
 - Plan détail « Chambre typique » n° 2339-03 indice a du 12 décembre 2012, échelle 1:10^{ème} ;
 - Plan détail « Tuyauterie typique » n° 2339-06 du 3 août 2012, échelle 1:25^{ème} ;
- *Safety Assessment.*

En date du 23 avril 2013, l'AIG a apporté le complément suivant au dossier :

- *Safety Assessment* n° 130020 « Création chambre K12.1 » du 15 mars 2013.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effet significatif sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

2. **De l'instruction**

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

La demande est traitée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du DETEC.

Le 13 février 2013, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et de l'Inspection fédérale des *pipelines* (IFP).

Le même jour, le Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'urbanisme (DU), a été appelé à se prononcer. La Direction des autorisations de construire a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

La demande d'approbation des plans a été publiée dans la Feuille d'avis officielle (FAO) du Canton Genève du 26 février 2013 ainsi que dans la Feuille fédérale 2013 1517 du même jour. Le dossier a ainsi été mis à l'enquête publique du 27 février au 28 mars 2013 et a pu être consulté auprès de la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève.

2.2 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse favorable du 11 avril 2013 comprenant les préavis suivants :
 - Préavis de la Commune du Grand-Saconnex du 21 mars 2013 ;
 - Préavis du Service d'étude de l'impact sur l'environnement (SEIE) du 2 avril 2013 ;
- IFP, prise de position du 29 avril 2013 ;

- OFEN, prise de position du 6 mai 2013 ;
- Services internes de l'OFAC, deux prises de position du 21 mai 2013 ;
- OFEV, prise de position du 23 mai 2013.

L'instruction du dossier s'est achevée le 23 mai 2013.

B. En droit

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

Il ressort de l'art. 36a, al. 1, de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que l'installation aéronautique de Genève est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

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

En l'espèce, la demande tend à autoriser la modification du système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs. L'instruction est ainsi sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 *Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est prévue aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA. Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Aucune autorisation relevant du droit cantonal n'est requise. Au sens de l'art. 37 al. 4 LA, le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA.

Dans la mesure où ce projet requiert une étude de l'impact sur l'environnement (cf. ci-dessous), la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

Aux termes de l'art. 10a de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement (EIE), les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le

respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), la modification d'une installation mentionnée dans l'annexe de l'ordonnance précitée est soumise à une EIE si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation et si elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation.

Dans le cas d'espèce, comme l'a confirmé l'OFEV durant la phase d'instruction du dossier, il y a lieu de soumettre le projet à une EIE en application du chiffre 22.1 de l'annexe de l'OEIE. En effet, il est question, dans ce projet, d'ériger de nouvelles conduites en remplacement de celles existantes.

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

2. Au fond

2.1 Conditions d'approbation

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

La justification donnée par le requérant est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet permet l'adaptation du système hydrant actuel au concept de positionnement des avions aux abords des futures salles d'embarquement de l'« Aile Est ».

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domai-

nes du PSIA. Le protocole de coordination sera élaboré dans un délai raisonnable. Le présent objet est sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome, et n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

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

Après examen, l'OFAC rappelle qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

2.5.1 *Projet définitif*

L'OFAC relève que le dossier fait état du réaménagement de plusieurs oléoprises. Cependant, les plans remis ne mentionnent pas les aéronefs susceptibles d'occuper les postes de stationnement 14 à 19, ni les positions d'arrêt respectives. Il est, dès lors, impossible d'évaluer si la position des oléoprises est appropriée pour tous les aéronefs et permet d'effectuer correctement les opérations d'avitaillement au moyen de l'oléoréseau enterré.

Ainsi, l'AIG devra démontrer, pour tous les types d'aéronefs susceptibles d'occuper les postes 14 à 19, que les oléoprises qu'il est prévu d'aménager seront placées de manière à permettre l'avitaillement au moyen d'oléoserveurs. Cette démonstration pourra être apportée soit par des moyens graphiques, soit par une matrice présentant les positions d'arrêt prévues pour les différents types d'aéronefs.

2.5.2 Chantier

2.5.2.1 Accès au chantier

D'après le dossier remis, l'OFAC constate que l'accès au chantier n'a pas encore été défini. Dès lors, il conviendra d'éviter que les routes d'accès ne soient contaminées par les poussières soulevées par les véhicules se rendant sur le chantier et de former les conducteurs ainsi que le personnel concernés suffisamment à l'avance.

2.5.2.2 Réduction des poussières

Lors des travaux, des mesures de réduction des poussières devront être définies et respectées.

2.5.2.3 Distances de sécurité

Il est pris note que les travaux liés à la chambre K12.1 se dérouleront à l'intérieur de l'*aircraft stand safety line* du poste de stationnement 19.

L'ensemble des travaux devra donc se dérouler à plus de 42,5 m de l'axe de la voie *Inner*, si tant est que celle-ci continue d'être utilisable sans restriction par les aéronefs correspondant à la lettre de code E.

2.5.2.4 Délimitation et balisage lumineux du chantier

Le chantier devra être clairement séparé de l'aire de mouvement par une clôture appropriée. Un balisage lumineux répondant aux exigences du paragraphe 7.4.4 et du Supplément A, section 13 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI devra également être prévu. Le périmètre du chantier sur l'aire de trafic sera ainsi clairement identifiable.

2.5.2.5 Suppression des marques de voies de circulation

Les marques de voies de circulation qui mèneront à un chantier en activité devront être supprimées ou, à défaut, les voies de circulation devront être dotées de marques de zone fermée (croix jaune), conformément à la figure 7-1 schéma b) de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI.

2.5.2.6 Dégagement d'obstacles

Le requérant devra annoncer à l'OFAC toute machine de chantier ou grue qui percevra les surfaces de limitation d'obstacles mentionnées dans le plan de la zone de sécurité en vigueur et qui constitue, de ce fait, un obstacle à la navigation aérienne. Cette annonce se fera par la voie ordinaire prévue à l'art. 63 OSIA et en produisant

toutes les pièces justificatives relatives aux perturbations des installations de communication, navigation et surveillance (CNS) et des procédures de vol.

2.5.2.7 Installations de communication ou de navigation aérienne

L'OFAC constate que le dossier est muet sur les perturbations que le chantier est susceptible de causer aux installations de communication ou de navigation aérienne de Skyguide.

Ainsi, le requérant devra solliciter l'accord de Skyguide avant d'ouvrir le chantier. S'il apparaît que celui-ci sera de nature à provoquer des perturbations inacceptables, le requérant devra prendre les mesures qui s'imposent et en aviser l'OFAC.

2.5.2.8 *Safety Assessment*

Les mesures d'atténuation exposées dans le *Safety Assessment* n° 130020 « création chambre K12.1 » du 15 mars 2013 devront être pleinement appliquées.

2.5.3 Phases de travaux ultérieures

Comme le formule le *Safety Assessment* original « HRS 1965 Phase 1 », les différentes phases de travaux, qui seront réalisées dans les cinq à sept ans à venir, feront l'objet d'une évaluation de la sécurité distincte, comme cela a été effectué avec le *Safety Assessment* n° 130020 « création chambre K12.1 » du 15 mars 2013.

La charge énoncée à ce propos dans le cadre de l'approbation des plans du 1^{er} mars 2013 concernant le remplacement du système hydrant dans le périmètre des satellites 20, 30 et 40 (HRS 1965) conserve donc sa validité.

Ainsi, si tant est que les opérations de vol soient touchées d'une manière ou d'une autre, il conviendra d'adresser à l'OFAC pour examen et validation, six semaines au plus tard avant le début de chaque nouvelle phase de travaux, un programme des travaux comprenant des plans à l'échelle. En outre et comme convenu, il conviendra de réaliser dans chaque cas un *Safety Assessment* au moins, puisqu'il s'agit de *changes* temporaires au sens de la directive AD I-003 de l'OFAC.

2.5.4 Publications

Toute modification ou restriction de l'exploitation sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.5.5 Début et fin des travaux

Le début et la fin des travaux seront communiqués à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installation). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée sera effectué dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

2.5.6 Conclusion

Les éléments signalés dans ce chapitre 2.5 sont pertinents et devront tous être respectés. Ils seront repris en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.6 Exigences techniques liées à l'énergie

Dans leurs prises de position du 26 avril et du 6 mai 2013, l'IFP et l'OFEN ont émis les exigences suivantes.

2.6.1 Rapport technique

Au point 2.3 « Bases de dimensionnement » du rapport technique, il est indiqué un *maximal incidental pressure* (MIP) de 25 bar. Le MIP représente la pression limite qui s'installe si un élément de sécurité est entré en action. L'IFP doute fortement que le MIP puisse avoir une valeur de 25 bar comme indiqué dans le rapport.

L'IFP exige donc que le MIP des nouvelles installations soit revu.

De plus, au point 3.5 du rapport, l'IFP note qu'une pression de dimensionnement de 25 bar est indiquée. Toutefois, le projet prévoit des éléments de la norme ANSI 150 qui ne permettent qu'une pression de 20 bar.

2.6.2 Plans

Concernant le plan de situation et profil en long n° 2342-03, l'IFP note qu'un objet inconnu semble se trouver au-dessous du *pit* n° 019.293. De plus, la bifurcation n° 139 en direction du *pit* n° 015.181 se trouve dans le plan de situation, mais ne se retrouve pas dans le profil en long. L'IFP relève également que le diamètre de la conduite existante au Nord-Est de la chambre K12.1 est de 12" et non, comme indiqué, de 18".

Toujours concernant ce plan n° 2342-03, l'IFP exige que les parties du système hydrant actuel qui seront mises hors service soient démontées et enlevées si elles sont plus proches que 2 m des installations actives du système.

L'IFP demande encore que les listes des pièces (phases de construction) soient ajoutées aux plans suivants :

- Plan de tuyauterie Chambre K11.1 n° 2344-01 indice a du 3 décembre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
- Plan de tuyauterie Chambre K12.1 n° 2344-02 du 30 octobre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
- Plan de tuyauterie Chambre K9.1 n° 2344-03 du 14 novembre 2012, échelle 1:25^{ème}.

Conformément à l'art. 17 OITC, les plans de constructions devront être soumis pour validation à l'OFEN, par l'intermédiaire de l'IFP.

Toujours selon le même art. 17 OITC, les certificats et les listes des pièces devront être joints à la remise des plans de construction.

De plus, avant leur mise en service, les nouvelles installations devront être reprises dans les plans de Saraco. Concrètement, il s'agira de revoir les plans de lignes et les profils en long, conformément à l'art. 11 OITC.

Les nouvelles installations pourront être mises en service avec l'accord de l'IFP. Cette dernière autorité ne pourra donner son accord seulement si les plans d'exécution sont établis. Ainsi, l'AIG soumettra les plans d'exécution à l'IFP, pour validation, avant la mise en service des nouvelles installations.

En ce qui concerne les plans typiques (n° 2339-01 Indice b, n° 2339-03 et 2339-06), l'IFP relève qu'il s'agit de constructions types pour l'ensemble des nouveaux projets actuels de conduites d'avitaillement sur l'aéroport de Genève. Ces plans types ont déjà fait l'objet d'une analyse par l'IFP dans le cadre de la décision d'approbation des plans pour le projet HRS 1965 (décision du DETEC du 1^{er} mars 2013). Dans le cadre de l'exécution de ses tâches, l'IFP a reçu les plans typiques en question mis à jour en fonction de l'évolution du projet HRS 1965 et comportant de nouveaux indices. Dans la mesure où il s'agit de constructions types standardisées, qui sont utilisées à la fois dans le cadre du présent projet et dans celui de HRS 1965, leurs plans n'auront pas à être approuvés une seconde fois dans le cadre de cette décision, ceci afin d'éviter un mélange des différentes versions. Toutefois, comme le relève l'IFP, les plans typiques de HRS 1965 devront être utilisés dans le contexte de la modification du système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs.

Il en va de même pour les plans KKS schéma n° 2331-03 et Zone Ex n° 2339-02.

2.6.3 Exigences supplémentaires

Les surfaces d'acier devront être nettoyées avec un système de sablage avant la

pose de l'isolation. Le degré demandé sera SA 2^{1/2}.

Les spécifications pour les tubes et les armatures, les travaux de soudure, du contrôle non destructif, d'isolation des soudures, ainsi que la protection cathodique devront être soumis à l'IFP avant le début des travaux. Ceci ne sera pas nécessaire si les spécifications déjà approuvées le 1^{er} mars 2013 seront utilisées et applicables. L'IFP exige également que le système de contrôle d'étanchéité soit à nouveau calibré après la mise en service des nouvelles installations.

2.6.4 Conclusion

Les exigences ci-dessus sont pertinentes et seront donc reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.7 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

2.8 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 11 avril 2013, la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a fait parvenir la prise de position du Service cantonal d'étude de l'impact sur l'environnement (SEIE). L'OFEV a, quant à lui, transmis sa prise de position le 23 mai 2013 après avoir pris connaissance du préavis cantonal.

A titre préliminaire, l'OFEV exige que les mesures prévues dans le RIE du 11 décembre 2012, intitulé « Notice d'impact sur l'environnement », soient mises en œuvre conformément à l'art. 10c, al.1, LPE.

Par ailleurs, l'OFEV et le SEIE ont émis des exigences dont le détail est développé ci-dessous.

2.8.1 Protection des eaux

L'OFEV souligne que le projet est sommairement documenté en ce qui concerne la protection des eaux souterraines. Cette autorité relève également que l'office spécialisé du Canton de Genève n'a pas de demande particulière. L'OFEV rappelle donc sa prise de position du 6 novembre 2012 émise dans le cadre de la procédure d'ap-

probation des plans pour le remplacement du système hydrant dans le périmètre des satellites 20, 30 et 40 (décision du DETEC du 1^{er} mars 2013) et n'a pas d'autre remarque à formuler.

Ainsi, l'OFEV exige notamment que les installations respectent la fiche L4, édition CCE 2008 : [http://www.kvu.ch/files/nxt_projects/23_12_2008_01_29_38-L4\(Juin2008\).pdf](http://www.kvu.ch/files/nxt_projects/23_12_2008_01_29_38-L4(Juin2008).pdf).

2.8.2 Bruit et vibrations

Le SEIE exige que la liste des mesures pour limiter les impacts du chantier soit transmise à la Direction générale de l'environnement (DGE), Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), Monsieur X., Avenue de Sainte-Clothilde 23, 1205 Genève, au minimum 30 jours ouvrables avant l'ouverture du chantier.

De plus, le SEIE recommande le respect de la directive sur le bruit des chantiers (2000, actualisée en 2006) et de l'ordonnance fédérale sur le bruit des machines (OBMa ; RS 814.412.2).

Le SEIE demande également l'application du niveau B de la directive fédérale Air Chantiers ainsi que la mise en œuvre des mesures s'y référant.

En cas de fuite du système hydrant pour la prise de kérosène lors de l'avitaillement, des composés organiques volatils pourraient être émis dans l'air. Par conséquent, les exigences de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1) devront être respectées en matière de distribution de kérosène (notamment annexe 2, chiffre 3, OPair).

2.8.3 Déchets, eaux et substances

Le SEIE demande que les documents cités ci-dessous soient transmis aux services mentionnés dans les délais indiqués.

A la DGE, Service de géologie, sols et déchets (GESDEC), Madame Y., Quai du Rhône 12, 1205 Genève, avant l'ouverture du chantier :

- Le concept d'élimination des déchets qui devra également inclure les matériaux d'excavation qui seront réutilisés sur place pour le remblayage.

A la Direction générale de l'eau (DGEau), Service de l'écologie de l'eau, secteur inspection, Monsieur Z., Chemin de la Verseuve 17, 1219 Aïre :

- Un rapport bimestriel établi par le Service de l'espace rural (SER) et envoyé pendant les travaux, au plus tard le vendredi qui suit un week-end plein du mois.

Ce rapport devra comprendre :

- Les rapports d'analyses effectuées bi-hebdomadairement sur les évacuations des eaux claires et usées ;
- Le récapitulatif sur les volumes d'eau évacués dans les canalisations d'eaux claires et usées ;
- Les moyens mis en place afin de garantir une évacuation conforme à la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier ;
- Un plan du réseau de canalisation avec une numérotation des regards ;
- Les problèmes rencontrés ainsi que les solutions apportées ;
- Le PV de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier qui sera envoyé pendant les travaux ;
- L'attestation de curage et de nettoyage final de systèmes d'assainissement privés et publics établie par l'entreprise qui a été mandatée pour effectuer ces travaux et envoyée après les travaux, au moins 20 jours ouvrés avant la première utilisation des installations construites dans le cadre de cette autorisation.

Le SEIE exige également que, lors du stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produits pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers soient placés dans des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites (voir fiches techniques G1 et G2, édition CCE mars 2010, téléchargeable sous : http://etat.geneve.ch/dt/eau/a_votre_service_directives_direction_generale_eau-1860.html).

De plus, lors de la modification du système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs, la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier (d'après la recommandation SIA/VSA 431) devra être respectée en tout temps.

Les eaux de condensation des chambres, quant à elles, devront être évacuées au réseau d'assainissement des eaux usées, pour autant qu'ils satisfassent en tout temps aux valeurs définies par l'annexe 3.2 de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201). Dans le cas contraire, ces condensats devront être évacués comme déchet spécial auprès d'un repreneur agréé.

L'OFEV, pour sa part, note que les demandes formulées par le service cantonal concernant tant la phase de chantier que la période d'exploitation sont légitimes et devront être respectées car elles permettent de répondre aux exigences concernant les eaux à évacuer.

L'OFEV exige donc que, concernant l'évacuation des eaux, les demandes formulées par le service cantonal, dans son préavis du 2 avril 2013, soient respectées.

2.8.4 Accident majeur

Le SEIE exige que le document suivant soit transmis au Service de l'environnement des entreprises (SEN), Monsieur W., Avenue Sainte-Clothilde 23, 1205 Genève, au minimum 20 jours ouvrables avant l'ouverture du chantier :

- Une copie du chapitre des instructions de sécurité (mentionnées au chapitre 5.11 du RIE) traitant des procédures à suivre dans le cadre de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012).

L'OFEV, pour sa part, relève que, dans le RIE, le requérant mentionne que les conséquences sur l'environnement seront insignifiantes. Il note, en renvoyant à un échange de courriels du 8 septembre 2008 entre l'OFAC et l'OFEV, qu'un rapport succinct n'est donc pas nécessaire, le projet ne présentant pas un changement sensible au sens de l'art. 5, al. 3 de l'OPAM.

Comme mesure de sécurité, le requérant a prévu d'élaborer des instructions de sécurité adaptées à la situation et à la nature du chantier.

L'OFEV indique que les documents soumis sont suffisants pour évaluer l'aspect de la prévention des accidents majeurs.

L'Office relève également que le service cantonal concerné a préavisé positivement le dossier. Il soutient la demande du canton, à savoir qu'une copie des instructions de sécurité traitant des procédures à suivre dans le cadre de l'OPAM, comme mentionné au chapitre 5.11 du RIE, soit remise au SEN.

L'OFEV juge, comme pour le projet similaire « HRS 1965 » sur lequel cette autorité a pris position le 6 novembre 2012, que les changements de l'oléoréseau Saraco imposés par le projet qui fait l'objet de la présente décision ne représentent pas un changement majeur au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Donc, il ne sera pas nécessaire d'adapter le rapport succinct.

Du point de vue de la prévention des accidents majeurs, l'OFEV approuve donc le projet sous réserve de l'exigence ci-dessous.

L'OFEV soutient la demande du canton et exige donc qu'une copie des instructions de sécurité soit remise au service cantonal concerné.

2.8.5 Sites contaminés

Le SEIE rappelle que la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a la compétence pour tout ce qui concerne les sites pollués dans l'enceinte de l'AIG. Toutefois, en cas de découverte de pollution, un courriel d'information devra

être transmis au GESDEC par courriel.

2.8.6 Conclusion

Après examen du dossier, l'OFAC, pour sa part, n'a pas émis de remarques supplémentaires concernant la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

Ainsi, étant pertinentes, les exigences de l'OFEV et du SEIE mentionnées ci-dessus seront reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.9 *Autres exigences*

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

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

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

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

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

2.10 *Conclusion*

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent

aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49, al. 1, let. *d*, de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

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

4. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales, cantonales et communales concernées.

De plus, conformément à l'art. 20 OEIE, le rapport d'impact, l'évaluation du service spécialisé de la protection de l'environnement, les résultats de la consultation de l'OFEV ainsi que le texte de la décision finale peuvent être consultés auprès de l'OFAC, Section Plan sectoriel et installations, Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen durant 30 jours dès le lendemain de la publication de l'avis y relatif dans la FF.

C. Décision

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

vu la demande du 5 février 2013 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de modifier le système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs.

1. De la portée

L'approbation des plans autorise l'AIG, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à réaliser les travaux en vue de procéder aux aménagements tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC et constitué des plans suivants :

- Plan d'ensemble n° 2342-02 du 28 mai 2012, échelle 1:2'500^{ème} ;
- Plan de situation et profil en long n° 2342-03 indice a du 19 septembre 2012, échelles diverses ;
- Plan de tuyauterie Chambre K11.1 n° 2344-01 indice a du 3 décembre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
- Plan de tuyauterie Chambre K12.1 n° 2344-02 du 30 octobre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
- Plan de tuyauterie Chambre K9.1 n° 2344-03 du 14 novembre 2012, échelle 1:25^{ème}.

2. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

2.1.1 Projet définitif

- L'AIG devra démontrer, pour tous les types d'aéronefs susceptibles d'occuper les postes 14 à 19, que les oléoprises prévues seront placées de manière à permettre l'avitaillement au moyen d'oléoserveurs.

2.1.2 Chantier

2.1.2.1 Accès au chantier

- Les routes d'accès ne devront pas être contaminées par les poussières soulevées par les véhicules se rendant sur le chantier.
- Les conducteurs ainsi que le personnel concernés devront être formés suffisamment à l'avance.

2.1.2.2 Réduction des poussières

- Lors des travaux, des mesures de réduction des poussières devront être définies et respectées.

2.1.2.3 Distances de sécurité

- L'ensemble des travaux devra se dérouler à plus de 42,5 m de la voie *Inner*, si tant est que celle-ci continue d'être utilisable sans restriction par les aéronefs correspondant à la lettre de code E.

2.1.2.4 Délimitation et balisage lumineux du chantier

- Le chantier devra être clairement séparé de l'aire de mouvement par une clôture appropriée.
- Un balisage lumineux répondant aux exigences du paragraphe 7.4.4 et du Supplément A, section 13 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI devra être prévu.

2.1.2.5 Suppression des marques de voies de circulation

- Les marques de voies de circulation qui mèneront à un chantier en activité devront être supprimées ou, à défaut, les voies de circulation devront être dotées de marques de zone fermée.

2.1.2.6 Dégagement d'obstacles

- Le requérant devra annoncer à l'OFAC toute machine de chantier ou grue qui percera les surfaces de limitation d'obstacles mentionnées dans le plan de la zone de sécurité en vigueur et qui constituera, de ce fait, un obstacle à la navigation aérienne.

2.1.2.7 Installations de communication ou de navigation aérienne

- Le requérant devra solliciter l'accord de Skyguide sur le présent projet avant

d'ouvrir le chantier.

- S'il apparaît que le chantier sera de nature à provoquer des perturbations inacceptables, le requérant devra prendre les mesures qui s'imposent et en aviser l'OFAC.

2.1.2.8 *Safety Assessment*

- Les mesures d'atténuation exposées dans le *Safety Assessment* n° 130020 « création chambre K12.1 » devront être pleinement appliquées.

2.1.2.9 Phases de travaux ultérieures

- Les différentes phases de travaux devront faire l'objet d'une évaluation de la sécurité distincte.
- Si tant est que les opérations de vol soient touchées d'une manière ou d'une autre, l'AIG devra adresser à l'OFAC, pour examen et validation, six semaines au plus tard avant le début de chaque nouvelle phase de travaux, un programme des travaux comprenant des plans à l'échelle.
- Dans chaque cas, un *Safety Assessment* au moins devra être réalisé.

2.1.2.10 Publications

- Toute modification ou restriction de l'exploitation devra être publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.1.2.11 Début et fin des travaux

- Le début et la fin des travaux devront être communiqués à temps à l'OFAC.

2.2 *Exigences techniques liées à l'énergie*

2.2.1 Rapport technique

- Le MIP des nouvelles installations devra être revu.

2.2.2 Plans

- Dans le plan de situation et profil en long n° 2342-03, les parties du système hydrant actuel qui seront mises hors service devront être démontées et enlevées si elles sont plus proches que 2 m des installations actives du système.
- Les plans de constructions devront être soumis pour validation à l'OFEN, par l'intermédiaire de l'IFP.

- Les certificats et les listes des pièces devront être joints à la remise des plans de construction.
- Avant la mise en service, les nouvelles installations devront être reprises dans les plans de Saraco. Il s'agit des plans de lignes et profils en long.
- Les listes des pièces (phases de construction) devront être ajoutées aux plans suivants :
 - Plan de tuyauterie Chambre K11.1 n° 2344-01 indice a du 3 décembre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
 - Plan de tuyauterie Chambre K12.1 n° 2344-02 du 30 octobre 2012, échelle 1:25^{ème} ;
 - Plan de tuyauterie Chambre K9.1 n° 2344-03 du 14 novembre 2012, échelle 1:25^{ème} .
- L'AIG devra soumettre les plans d'exécution à l'IFP, pour validation, avant la mise en service des nouvelles installations.

2.2.3 Exigences supplémentaires

- Les surfaces d'acier devront être nettoyées avec un système de sablage avant la pose de l'isolation. Le degré demandé est SA 2^{1/2}.
- Les spécifications pour les tubes et les armatures, les travaux de soudure, du contrôle non destructif, d'isolation des soudures, ainsi que la protection cathodique devront être soumis à l'IFP avant le début des travaux.
- Le système de contrôle d'étanchéité devra à nouveau être calibré après la mise en service des nouvelles installations.
- Les plans typiques du projet HRS 1965 devront être utilisés dans le cadre du présent projet.

2.3 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

- Les mesures prévues dans le RIE du 11 décembre 2012 devront être mises en œuvre conformément à l'art. 10c, al. 1, LPE.

2.3.1 Protection des eaux

- Les installations devront respecter la fiche L4, édition CCE 2008.

2.3.2 Bruit et vibrations

- La liste des mesures pour limiter les impacts du chantier devra être transmise à la DGE, SABRA, au minimum 30 jours ouvrables avant l'ouverture du chantier.
- La directive sur le bruit des chantiers et l'OBMa devront être respectés.
- Le niveau B de la directive fédérale Air Chantiers devra être appliqué.
- Les mesures se référant à la directive fédérale Air Chantiers devront être mises

en œuvre.

- Les exigences de l'OPair devront être respectées en matière de distribution de kérosène.

2.3.3 Déchets, eaux et substances

- Les documents suivants devront être transmis aux services mentionnés dans les délais indiqués :
 - A la DGE, GESDEC, le concept d'élimination des déchets qui devra inclure les matériaux d'excavation qui seront réutilisés sur place pour le remblayage, avant l'ouverture du chantier ;
 - A la DGEau, Service de l'écologie de l'eau, secteur inspection :
 - Un rapport bimestriel établi par le SER, envoyé pendant les travaux, au plus tard le vendredi qui suit un week-end plein du mois composé des documents listés au considérant B.2.8.3 ;
 - Le PV de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier qui sera envoyé pendant les travaux ;
 - L'attestation de curage et de nettoyage final de systèmes d'assainissement privés et publics établie par l'entreprise qui a été mandatée pour effectuer ces travaux et envoyée après lesdits travaux, au moins 20 jours ouvrés avant la première utilisation des installations construites dans le cadre de cette autorisation.
- Lors du stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produits pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers devront être placés dans des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites.
- La directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier devra être respectée en tout temps.
- Les eaux de condensation des chambres devront être évacuées au réseau d'assainissement des eaux usées, pour autant que les valeurs définies par l'annexe 3.2 de l'OEaux soient respectées en tout temps. Sinon, ces condensats devront être évacués comme déchet spécial auprès d'un repreneur agréé.

2.3.4 Accident majeur

- Une copie du chapitre des instructions de sécurité traitant des procédures à suivre dans le cadre de l'OPAM devra être transmise au SEN, au minimum 20 jours ouvrables avant l'ouverture du chantier.

2.3.5 Sites contaminés

- En cas de découverte de pollution, un courriel d'information devra être transmis au GESDEC.

2.4 Autres exigences

- La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49, al. 1, let. *d* de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

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

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

- Office fédéral de l'aviation civile, section Aéroports et obstacles à la navigation aérienne, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'aviation civile, section Environnement, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement, section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;

- Office fédéral de l'énergie, Division droit et sécurité, Section Droit du nucléaire et du transport par conduite, 3003 Berne ;
- Inspection fédérale des pipelines, Richtistrasse 15, Case postale 594, 8304 Wal-lisellen ;
- Département de l'urbanisme, Office de l'urbanisme, Direction des auto-risations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8 ;
- Ville du Grand-Saconnex, Route de Colovrex 18, Case postale 127, 1218 le Grand-Saconnex.

Un avis de consultation de la décision est publié dans la Feuille fédérale.

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

Véronique Gigon
Secrétaire générale suppléante

Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 St-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le mémoire de recours sera rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.