



3003 Berne, le 29 juillet 2014

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

Remplacement des équipements radio analogiques

---

## **A. En fait**

### **1. De la demande**

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Le 2 mai 2014, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une demande d'approbation des plans pour le remplacement des équipements radio analogiques.

#### *1.2 Description du projet*

La construction projetée consiste à remplacer le mât n° 3 situé sur la toiture de l'aérogare par un nouveau mât de même dimension et de même hauteur. De plus, il est prévu de remplacer quatre antennes : deux sont situées actuellement sur le mât n° 3 et y resteront, tandis que les deux autres antennes, situées actuellement sur un autre mât de l'aérogare principale, seront déplacées sur le mât existant « Tetra » n° 11 situé sur le bâtiment du Fret.

#### *1.3 Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de garantir la disponibilité du service découlant du réseau radio, d'uniformiser le matériel utilisé, de simplifier l'exploitation et d'améliorer les services aux utilisateurs. En effet, l'AIG précise exploiter actuellement deux différents réseaux radio : un réseau numérique basé sur la norme TETRA et un réseau analogique. Le réseau radio analogique est utilisé notamment pour le guidage des avions et la gestion des véhicules sur le tarmac, pour la sûreté et pour des activités de maintenance. Ce réseau est basé sur des équipements en fin de vie, largement hétérogènes et qui ne sont soit plus maintenus soit impossibles à faire évoluer.

#### *1.4 Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 2 mai 2014 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 2 mai 2014 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des chapitres suivants :
  - Chapitre 1 : Document de base, du 19 décembre 2013 ;
  - Chapitre 2 : Dossier technique, du 19 décembre 2013 ;
  - Chapitre 3 : Environnement, du 19 décembre 2013, contenant l'élément suivant :
    - Matrice d'identification des impacts potentiels sur l'environnement datée

du 19 décembre 2013 ;

- Chapitre 4 : Radio transmission et ORNI, du 19 décembre 2013 ;
- Chapitre 5 : Annexe 1- Dossier technique, du 20 décembre 2013, composée des documents suivants :
  - Formulaire du Canton de Genève « Demande d'autorisation, Procédure accélérée », du 20 décembre 2013 ;
  - Formulaire du Canton de Genève « Formulaire statistique A.P.A, Demande d'autorisation procédure accélérée », du 19 décembre 2013 ;
  - Formulaire du Canton de Genève « Formulaire d'auto-évaluation », du 19 décembre 2013 ;
- Chapitre 6 : Annexe 2 – Cadastre, du 20 décembre 2013, contenant les documents suivants :
  - Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier, du 22 novembre 2013 ;
  - Extrait du plan cadastral n° 20, 21, 27, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, parcelle n° 2256, Commune du Grand-Saconnex, échelle 1:1000<sup>ème</sup>, du 8 octobre 2013 ;
  - Extrait du plan d'ensemble n° 35, 36, parcelle n° 2256, Commune du Grand-Saconnex, échelle 1:2500<sup>ème</sup>, du 8 octobre 2013 ;
  - Extrait du plan d'ensemble n° 35, 36, parcelle n° 2256, Commune du Grand-Saconnex, échelle 1:2500<sup>ème</sup>, du 9 octobre 2013 ;
  - Extrait du plan cadastral n° 20, 21, 27, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, parcelle n° 2256, Commune du Grand-Saconnex, échelle 1:1000<sup>ème</sup>, du 9 octobre 2013 ;
- Chapitre 7 : Annexe 3 – Plans du projet, du 20 décembre 2013, contenant les plans suivants :
  - Mât M3 – Terminal 1, Situation\_00, échelle du cadastre 1:1000<sup>ème</sup>, échelle du plan de situation 1:25000<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture générale\_01, échelle 1:250<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture côté Sud-Ouest\_02, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture centrale\_03, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture côté Nord-Est\_04, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Elévation Principale\_05, échelle 1:250<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Elévation A\_06, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Elévation B\_07, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M3 – Terminal 1, Isométrie\_08, sans échelle, indice B, du 9

- décembre 2013 ;
- Mât M11 – Bâtiment du FRET, Situation\_00, échelle du cadastre 1:1000<sup>ème</sup>, échelle du plan de situation 1:25000<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M11 – Bâtiment du FRET, Plan de la toiture\_01, échelle 1:200<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M11 – Bâtiment du FRET, Elévation A\_02, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M11 – Bâtiment du FRET, Elévation B\_03, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
  - Mât M11 – Bâtiment du FRET, Isométrie\_04, sans échelle, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Chapitre 8 : Annexe 4 – Calcul ORNI, du 20 décembre 2013, contenant les documents suivants :
- Fiche de données spécifique au site pour les stations émettrices de radiodiffusion et de radiomessagerie (1), concernant le bâtiment de l'Aérogare, du 18 décembre 2013 ;
  - Fiche de données spécifique au site pour les stations émettrices de radiodiffusion et de radiomessagerie (1), concernant le bâtiment du FRET, du 13 décembre 2013 ;
- Chapitre 9 : Annexe 5 – Impact sur les installations de communication et de navigation aérienne, du 20 décembre 2013, contenant le document suivant :
- Echange de courriel avec Skyguide, du 4 décembre et du 16 décembre 2013 ;
- Chapitre 10 : Annexe 6 – Safety assessment, du 20 décembre 2013, contenant le document suivant :
- Initial Safety Assessment (ISA), du 10 décembre 2013.

Tel qu'il ressort du chapitre 9 « Annexe 5 – Impact sur les installations de communication et de navigation aérienne », Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'impact sur les installations de la sécurité aérienne.

#### 1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

#### 1.6 *Droits réels*

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

## 2. De l'instruction

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

Le projet en question a tout d'abord fait l'objet, de manière incorrecte, d'une demande d'autorisation de construire auprès des autorités du Canton de Genève. Informé de cette demande, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a indiqué par courrier du 28 février 2014, être l'autorité compétente en la matière, en application des normes de droit fédéral (cf. ci-dessous B.1.1).

Ainsi, le dossier est traité par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Le 15 mai 2014, l'OFAC a requis l'avis de ses services internes. Le Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), s'est prononcé dans le cadre de la procédure initiée au niveau cantonal. 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 mise à l'enquête publique du 7 février 2014 au 10 mars 2014 par publication dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève du 7 février 2014.

### 2.2 Oppositions

Aucune opposition n'a été formulée durant la mise à l'enquête publique du projet.

### 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 du 21 mars 2014 comprenant les préavis des services cantonaux concernés suivants :
  - Direction des plans d'affectation et requêtes, préavis du 16 janvier 2014 ;
  - Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, préavis du 5 février 2014 ;
  - Commission d'architecture, préavis du 6 février 2014 ;
  - Commune du Grand-Saconnex, préavis du 21 février 2014 ;
- OFAC, Examen aéronautique du 20 juin 2014 ;
- OFAC, Section Environnement (LEUW), prise de position du 30 juin 2014 ;

L'instruction du dossier s'est achevée le 30 juin 2014.

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

Aux termes de l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Selon l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aéroports au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique de Genève est un aéroport et la présente demande tend à autoriser le remplacement d'équipements radio analogiques utilisés notamment pour le guidage des avions et la gestion des véhicules sur le tarmac, pour la sûreté et pour des activités de maintenance. Il s'agit donc d'installation d'aéroport et, partant, l'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

#### *1.2 Procédure applicable*

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

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

La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment par l'art. 37i LA et ne s'applique qu'à certaines conditions. En l'occurrence, ces conditions ne sont pas remplies de sorte que c'est la procédure ordinaire qui doit s'appliquer à la présente demande d'approbation des plans. Ainsi, la demande doit notamment être publiée et mise à l'enquête publique.

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, force est d'admettre que le fait de remplacer un mât et d'ajouter deux nouvelles antennes sur un mât existant n'impacte pas l'environnement au point qu'une EIE soit nécessaire.

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

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

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

## 2. **Au fond**

### 2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. 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. 27<sup>e</sup> 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 (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet). Elle est acceptée. En effet, le remplacement d'équipements radio analogiques vétustes permettra de garantir la disponibilité du service qui découle de ce réseau.

## 2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA. Le protocole de coordination sera élaboré dans un délai raisonnable.

Le projet de remplacement des équipements radio analogiques 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 par conséquent avec le cadre général fixé par le PSIA.

## 2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

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<sup>bis</sup> 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.

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a effectué un examen aéronautique en date du 20 juin 2014 dans lequel il a formulé certaines exigences. Le 2 juillet 2014, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la



présente décision.

## 2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

## 2.7 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage – Rayonnement non ionisant*

Dans le cadre de cette procédure, tant les services internes de l'OFAC que les services du Canton de Genève se sont prononcés en matière de rayonnement non ionisant.

Ainsi, dans sa prise de position du 5 février 2014, le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants du Canton de Genève (SABRA) constate qu'il n'y a pas de lieux normalement accessibles où la valeur limite (VL) est dépassée. Le SABRA exige toutefois que les parties de la superstructure accessibles pour l'entretien, où la VL est dépassée, soient dûment protégées.

Par ailleurs, concernant la valeur limite de l'installation (VLInst), le SABRA indique que le requérant a évalué les immissions dans les LUS exposés et que la VLInst y est respectée. Cependant, pour le point d'évaluation du site « Aérogare », « 7 : Tour de contrôle », les immissions sont supérieures à 80 % de la VLInst dans des directions proches du rayon principal. Dans ce cas, conformément à la recommandation d'exécution de l'ORNI, chapitre 2.1.8 (OFEFP 2002), l'exploitant de l'installation doit effectuer, lors de la réception, des mesurages à ses frais. Ces mesurages seront faits conformément aux recommandations en vigueur.

Ainsi, le SABRA considère que l'installation de messagerie « Fret » du 13 décembre 2013 et l'installation de messagerie « Aérogare » du 18 décembre 2013 sont conformes à l'ORNI et au règlement K 1 70.07. Par conséquent, sous réserve des remarques ci-dessus, le Service cantonal préavise favorablement le projet.

Dans sa prise de position du 30 juin 2014, l'OFAC a émis des remarques semblables au sujet du rayonnement non ionisant. L'Office relève que le remplacement des équipements radio analogiques est soumis à l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI ; RS 814.710) et précise qu'il s'agit ici d'une nouvelle installation.

L'Office indique que le dossier de la demande d'approbation des plans « remplacement des équipements radio analogiques » soumis par la société A. contient toutes les données techniques nécessaires au calcul du rayonnement non ionisant des antennes. Dans l'annexe 4 du dossier le calcul selon ORNI a été établi correctement. D'abord, le rayonnement dans le lieu de séjour momentané (LSM) le plus chargé sur le toit près de l'échelle d'accès aux antennes est de 11.23 V/m (valeur limite = 28 V/m). Ensuite, l'intensité du champ électrique dans les lieux à utilisation sensible (LUS) les plus chargés sont les suivants :

- Tour de contrôle : 2.75 V/m (valeur limite 3 V/m).
- Restaurant : 1.31 V/m (valeur limite 3 V/m).
- Restaurant : 1.1 V/m (valeur limite 3 V/m).

En conclusion, l'OFAC considère que les valeurs limites de l'ORNI sont respectées.

Les exigences formulées en matière de rayonnement non ionisant ont été transmises au requérant le 2 juillet 2014 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charges.

## 2.8 *Exigences techniques cantonales – Commission d'architecture*

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 21 mars 2014, préavisant favorablement le projet, la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a fait parvenir à l'OFAC les préavis des services cantonaux et communes concernés. Sous réserve des exigences liées à l'environnement listées ci-dessus, la commune et les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

## 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, 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 frais

Les frais relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les frais relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

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

## 4. De la délégation de signature

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

La présente décision sera ainsi signée par le Directeur de l'OFAC, en application de

cette délégation.

## **5. De la notification et de la communication**

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées, ainsi qu'à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

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

## C. Décision

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

vu la demande du 2 mai 2014 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de remplacer les équipements radio analogiques.

### 1. De la portée

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

- Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture générale\_01, échelle 1:250<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture côté Sud-Ouest\_02, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture centrale\_03, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M3 – Terminal 1, Plan de la toiture côté Nord-Est\_04, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M3 – Terminal 1, Elévation Principale\_05, échelle 1:250<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M3 – Terminal 1, Elévation A\_06, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M3 – Terminal 1, Elévation B\_07, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M3 – Terminal 1, Isométrie\_08, sans échelle, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M11 – Bâtiment du FRET, Plan de la toiture\_01, échelle 1:200<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M11 – Bâtiment du FRET, Elévation A\_02, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M11 – Bâtiment du FRET, Elévation B\_03, échelle 1:100<sup>ème</sup>, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Mât M11 – Bâtiment du FRET, Isométrie\_04, sans échelle, indice B, du 9 décembre 2013 ;
- Fiche de données spécifique au site pour les stations émettrices de

radiodiffusion et de radiomessagerie (1), concernant le bâtiment de l'Aérogare, du 18 décembre 2013 ;

- Fiche de données spécifique au site pour les stations émettrices de radiodiffusion et de radiomessagerie (1), concernant le bâtiment du FRET, du 13 décembre 2013.

## 2. Des charges

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

### 2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

Le requérant devra respecter les charges n° 1 à 2 formulées dans l'examen aéronautique « Aéroport de Genève : Remplacement des équipements radio analogiques » du 20 juin 2014, annexé à la présente décision.

### 2.2 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage – Rayonnement non ionisant

- Les parties de la superstructure accessibles pour l'entretien, où la VL est dépassée, doivent être dûment protégées.
- Pour le point d'évaluation du site « Aérogare », « 7 : Tour de contrôle », les immissions sont supérieures à 80 % de la VLInst dans des directions proches du rayon principal. Dans ce cas, conformément à la recommandation d'exécution de l'ORNI, chapitre 2.1.8 (OFEFP 2002), l'exploitant de l'installation doit effectuer, lors de la réception, des mesurages à ses frais.
- Ces mesurages seront faits conformément aux recommandations en vigueur.

### 2.3 Autres exigences

- La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En 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 le requérant, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

### **3. Des frais**

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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

### **4. De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, case postale 100, 1215 Genève (avec les documents approuvés et l'annexe).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne (avec l'annexe);
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), 3003 Berne (avec l'annexe);
- Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève (DALE), Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, case postale 22, Rue David-Dufour 5, 1211 Genève 8 (avec l'annexe).

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

Sign. Peter Müller  
Directeur de l'OFAC

*L'annexe et la voie de droit figurent à la page suivante.*

**Annexe**

- OFAC, Examen aéronautique du 20 juin 2014.

**Voie de droit**

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

Le délai ne court pas du 15 juillet au 15 août inclusivement.

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