



3003 Berne, le 1^{er} septembre 2014

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Remplacement et agrandissement de la toiture de la station de pompage
Saraco

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 et l'agrandissement de la toiture de la station de pompage de l'entreprise d'avitaillement Saraco.

1.2 *Description du projet*

La station de pompage, située entre la piste et la voie de circulation pour aéronef *OUTER*, contient l'équipement nécessaire pour alimenter en kérosène le système hydrante et les pits d'avitaillement situés sur le tarmac. Concrètement, le projet consiste à démonter la toiture ondulée contenant de l'amiante, d'une emprise de 71,85 m de long et de 6,78 m de large, à poser de nouvelles plaques ondulées en fibres-ciment ainsi qu'à agrandir la surface du toit de 6,45 m sur 6,78 m.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remplacer la toiture ondulée contenant de l'amiante par une toiture ondulée en fibres-ciment ainsi que d'avoir une plus grande surface disponible pour abriter de l'équipement en agrandissant le toit.

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 documents suivants :
 - Rapport technique élaboré par Saraco SA en avril 2014 ;
 - Formulaire « Demande d'autorisation de construire », du 4 avril 2014 ;
 - Attestation substances dangereuses, du 4 avril 2014 ;
 - Questionnaire Sécurité – Incendie, du 16 avril 2014 ;
 - Expertise amiante avant travaux, élaboré par Easy Amiante SA le 3 mars 2014 ;
 - Extrait du plan cadastral, parcelles n° 2256 et 13116, du 20 mars 2014, échelle 1:1'000^{ème} ;

- Vue aérienne SITG, du 20 mars 2014 ;
- Vue d'ensemble avec les dimensions et vue en détail (taille en rapport d'une personne), du 16 avril 2014 ;
- Plan n° 541 6426-01, du 6 mars 2014, échelle 1:150^{ème}.

Le dossier ne contient aucune indication s'agissant de l'impact du projet sur les installations de communication ou de navigation de Skyguide.

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 dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du DETEC.

En date du 7 mai 2014, le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), soit pour lui la Direction des autorisations de construire, a été appelé à se prononcer. Cette dernière 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 n'a pas été mise à l'enquête publique, partant aucun avis n'a été publié dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO), ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 17 juillet 2014 comprenant les préavis des services cantonaux et de la Commune suivants :
 - Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA), préavis sans

- condition du 9 juillet 2014 ;
- Commune du Grand-Saconnex, préavis sans condition du 3 juin 2014 ;
 - Police du feu, préavis du 10 juin 2014 ;
 - Direction générale de la nature et du paysage, préavis sans condition du 22 mai 2014 ;
 - Direction de la mensuration officielle, préavis du 13 mai 2014 ;
 - OFAC, examen aéronautique du 9 juillet 2014.

L'instruction du dossier s'est achevée le 17 juillet 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 et l'agrandissement de la toiture de la station de pompage Saraco située dans la zone aéroportuaire, qui permet l'avitaillement des avions en kérosène et qui, partant, est à l'évidence une installation d'aéroport. 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'aéroport.

La procédure simplifiée d'approbation des plans, en particulier, est régie par l'art. 37i LA. Selon cette disposition, la procédure simplifiée s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un nombre restreint et bien défini de personnes et aux installations dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

En l'occurrence, le projet consiste à remplacer la toiture ondulée et à agrandir la surface du toit de la station de pompage. Il affecte un espace limité et ne touche pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

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. 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 la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste à remplacer la toiture ondulée contenant de l'amiante et à agrandir la surface du toit qui permet d'abriter l'équipement extérieur de la station de pompage.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

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

2.4 *Responsabilité de l'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^{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. Ces exigences ont été transmises en date du 31 juillet 2014 au requérant qui ne les a pas contestées. L'autorité de céans les estime pertinentes et justifiées. Elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.5.1 *Projet fini*

La nouvelle toiture agrandie sera au même niveau que les constructions existantes. Aucune modification du projet ne s'impose par conséquent au regard des exigences aéronautiques.

2.5.2 *Chantier*

2.5.2.1 *Accès au chantier*

Tel qu'il ressort du dossier, aucun accès au chantier n'a encore été défini. Vue la position centrale du chantier par rapport au trafic des aéronefs, l'accès au chantier

traversera forcément les aires de manœuvre. Il convient par conséquent d'éviter que ces dernières ne soient contaminées par les poussières soulevées par les véhicules se rendant sur le chantier. De plus, les conducteurs ainsi que le personnel concernés devront être formés suffisamment à l'avance.

2.5.2.2 Réduction des poussières

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

2.5.2.3 Distances de sécurité

L'OFAC relève que l'ensemble des travaux se déroule à une distance de 30-38 m de l'axe de la voie de circulation *OUTER*, soit à l'intérieur de la bande de voies de circulation. Pour les aéronefs correspondant à la lettre de code E (d'une envergure maximale de 65 m), cette dernière doit s'étendre de part et d'autre de l'axe de la voie de circulation jusqu'à une distance de l'axe au moins égale à 47,5 m (paragraphe 3.11.2 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI en relation avec le tableau 3-1 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI). Attendu qu'à cet endroit les postes de stationnement sont situés à 45 m (et même à 42,5 m) de l'axe de voie de circulation, soit à des distances inférieures à celle prescrite, des distances inférieures peuvent également être admises de l'autre côté de la voie de circulation. Cependant, aucun objet saillant ne doit se trouver dans cette portion de la bande de voie de circulation à moins que le trafic ne soit soumis à restriction sur la voie *OUTER* entre les *links* 2 et 3.

Ainsi, le requérant adressera à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux un document justificatif comprenant une vue en coupe et certifiant qu'aucun objet saillant ne se trouvera, durant les travaux, à l'intérieur de la bande de circulation de la voie *OUTER* aussi longtemps que celle-ci sera utilisable sans restriction par les aéronefs correspondant à la lettre de code E. Sinon, il conviendra soit de limiter l'accès au tronçon de voie de circulation concerné aux aéronefs correspondant à la lettre de code C au plus, soit de réaliser les travaux en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport.

Le chantier étant situé en bordure de bande de piste, le requérant veillera à ce qu'aucun obstacle (machines de chantier comprises) ne se trouve dans la bande de piste, laquelle s'étend sur une distance de 150 m par rapport à la ligne axiale de la piste.

2.5.2.4 Programme des travaux et évaluation de la sécurité (*safety assessment*)

Pour autant que le trafic aérien en soit affecté de quelque manière que ce soit, le requérant soumettra un programme des travaux à l'OFAC pour examen et validation

six semaines au plus tard avant le début des travaux. Il réalisera en outre une évaluation de la sécurité (*safety assessment*) puisque le projet d'agrandissement constitue un changement temporaire au sens de la directive AD I-003 de l'OFAC.

2.5.2.5 Dégagement d'obstacles et installations de communication ou de navigation aérienne

L'OFAC relève que le dossier ne contient aucune indication s'agissant de l'impact du chantier sur les installations de communication ou de navigation de Skyguide.

Ainsi, le requérant devra solliciter l'aval de Skyguide six semaines au plus tard avant le début des travaux. Au cas où le chantier serait susceptible de causer des perturbations inacceptables, le requérant prendra les dispositions qui s'imposent afin qu'elles soient éliminées et en informera l'OFAC.

Par ailleurs, le requérant annoncera à l'OFAC – par la voie ordinaire et en produisant toutes les pièces justificatives relatives aux perturbations des installations de communication, navigation et surveillance (CNS) et des procédures de vol – toute machine de chantier ou grue qui fait saillie au-dessus des surfaces de limitation d'obstacles mentionnées dans le plan de la zone de sécurité en vigueur et constitue de ce fait un obstacle à la navigation aérienne.

2.5.3 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.

2.5.4 Début et fin des travaux

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

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*

Aucune exigence liée à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage n'a été émise par les services consultés.

2.8 *Exigences techniques cantonales*

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 17 juillet 2014, préavisant favorablement le projet, la Direction des autorisations de construire genevois a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des Services cantonaux et de la Commune concernés. Sous réserve des services listés ci-dessous, les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

2.8.1 Police du feu

La Police du feu du Canton de Genève, dans sa prise de position du 10 juin 2014, a préavisé favorablement le dossier sous réserve du respect des exigences suivantes.

La Police du feu exige que dossier soit soumis à la Commission interdépartementale sur les risques majeurs (CIRMA). Par courrier électronique du 30 juillet 2014, la Direction des autorisations de construire a précisé que le dossier a effectivement été transmis au Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA), secteur accidents majeurs, qui reprend le rôle de la CIRMA. Comme indiqué au point A.2.2 ci-dessus, le SERMA a transmis un préavis favorable, daté du 9 juillet 2014, que la Direction des autorisations de construire a joint à son préavis de synthèse du 17 juillet 2014.

Ainsi, l'exigence émise par la Police du feu concernant la soumission du dossier à la CIRMA est déjà remplie et ne sera donc pas reprise sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

La Police du feu exige également que la station de pompage soit pourvue d'une installation de protection contre la foudre conformément aux directives techniques en vigueur.

Finalement, la Police du feu exige que toutes les dispositions soient prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'art. 72 de la Norme et de la Directive n° 11-03 « Prévention incendie, sécurité dans les exploitations et sur les chantiers » (AEAI).

Ces exigences ont été transmises en date du 31 juillet 2014 au requérant qui ne les a pas contestées. Sauf en ce qui concerne la première exigence (soumission du dossier à la CIRMA), l'autorité de céans les estime pertinentes et justifiées. Elles se-

ront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.8.2 Direction de la mensuration officielle

Le 13 mai 2014, la Direction de la mensuration officielle (DMO) a également préavisé favorablement le dossier sous respect de l'exigence suivante.

Le plan du Registre Foncier devra être mis à jour. A cet effet, le propriétaire devra faire mettre à jour, à ses frais et dans un délai de trois mois, par un spécialiste en mensuration qualifié, les données de la mensuration officielle après toutes modifications de l'état des lieux de sa parcelle (bâtiment, véranda, couvert, mur, aménagement, etc.).

Cette exigence a été transmise en date du 31 juillet 2014 au requérant qui ne l'a pas contestée. L'autorité de céans l'estime pertinente et justifiée. Elle sera ainsi reprise sous forme de charge 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'avia-

tion 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 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. Par délégation du 18 décembre 2013, la Conseillère fédérale Doris Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA. 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 à la requérante. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées.

La présente décision n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

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 et d'agrandir la toiture de la station de pompage Saraco.

1. De la portée

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

- Rapport technique élaboré par Saraco SA en avril 2014 ;
- Expertise amiante avant travaux, élaboré par Easy Amiante SA le 3 mars 2014 ;
- Plan n° 541 6426-01, du 6 mars 2014, échelle 1:150^{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 Chantier

2.1.1.1 Accès au chantier

- Les aires de manœuvre 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.

2.1.1.2 Réduction des poussières

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

2.1.1.3 Distances de sécurité

- Le requérant devra adresser à l'OFAC, au plus tard six semaines avant le début des travaux, un document justificatif comprenant une vue en coupe certifiant qu'aucun objet saillant ne se trouvera durant les travaux à l'intérieur de la bande de circulation de la voie *OUTER* aussi longtemps que celle-ci sera utilisable sans restriction par les aéronefs correspondant à la lettre de code E. Sinon, l'accès au tronçon de voie de circulation concerné devra être limité aux aéronefs correspondant à la lettre de code C au plus ou les travaux devront être réalisés en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport.
- Le requérant devra veiller à ce qu'aucun obstacle (machines de chantier comprises) ne se trouve dans la bande de piste, laquelle s'étend sur une distance de 150 m par rapport à la ligne axiale de la piste.

2.1.1.4 Programme des travaux et évaluation de la sécurité (*safety assessment*)

- Pour autant que le trafic aérien en soit affecté de quelque manière que ce soit, le requérant devra soumettre un programme des travaux à l'OFAC pour examen et validation six semaines au plus tard avant le début des travaux.
- Le requérant devra réaliser une évaluation de la sécurité (*safety assessment*).

2.1.1.5 Dégagement d'obstacles et installations de communication ou de navigation aérienne

- Le requérant devra solliciter l'aval de Skyguide six semaines au plus tard avant le début des travaux.
- Au cas où le chantier serait susceptible de causer des perturbations inacceptables, le requérant devra prendre les dispositions qui s'imposent afin qu'elles soient éliminées et en informera l'OFAC.
- Le requérant devra annoncer à l'OFAC toute machine de chantier ou grue qui fait saillie au-dessus des surfaces de limitation d'obstacles mentionnées dans le plan de la zone de sécurité en vigueur et constitue de ce fait un obstacle à la navigation aérienne.

2.1.2 Publications

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

2.2 Exigences techniques cantonales

2.2.1 Police du feu

- La station de pompage devra être pourvue d'une installation de protection contre la foudre conformément aux directives techniques en vigueur.
- Toutes les dispositions devront être prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier.

2.2.2 Direction de la mensuration officielle

- Le propriétaire devra faire mettre à jour, à ses frais et dans un délai de trois mois, par un spécialiste en mensuration qualifié, les données de la mensuration officielle après toutes modifications de l'état des lieux de sa parcelle (bâtiment, véranda, couvert, mur, aménagement, etc.).

2.3 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.
- 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 indé-

pendante.

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 documents approuvés.

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- DALE, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8.

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

sig. Peter Müller
Directeur

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.