



3003 Berne, le 27 novembre 2015

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

Tour radar PSR et MSSR

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Le 31 mars 2015, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève (ci-après : le requérant), a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour la tour radar PSR et MSSR.

#### 1.2 *Description du projet*

Le projet vise à ériger une tour métallique d'une trentaine de mètres de hauteur à 200 mètres en direction du nord-ouest des bâtiments existants de l'aire nord de l'aéroport de Genève. Sur cette tour seront installés un radar de surveillance primaire (en anglais : *primary surveillance radar* ; PSR) et un radar de surveillance secondaire (en anglais : *monopulse secondary surveillance radar* ; MSSR). Par ailleurs, un local technique (longueur 12,2 mètres, largeur 6,1 mètres et hauteur 3,07 mètres) sera installé au pied de la tour et un chemin d'accès sera aménagé. Enfin, la clôture de la limite de l'aéroport sera adaptée en conséquence, tout en restant à l'intérieur du périmètre de l'aéroport.

Après la mise en service de ces deux nouveaux radars, les deux radars actuels, situés à une centaine de mètres du projet, seront mis hors service, mais la tour qui les supporte sera conservée.

#### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remplacer les radars actuels qui arrivent en fin de vie, tout en garantissant le maintien du service des radars durant la phase de transition.

#### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 31 mars 2015 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 31 mars 2015 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des chapitres suivants :
  - Chapitre 0 : Présentation du projet ;
  - Chapitre 1 : Cadastre, composé des documents suivants :

- Plan d'ensemble, du 11 mars 2015, échelle 1:2'500 ;
- Plan « Coupes et gabarits : Coupe A-A », du 11 mars 2015, échelle 1:250 ;
- Extrait du plan cadastral, du 11 mars 2015, échelle 1:250 ;
- Chapitre 2 : Formulaire cantonal, composé des documents suivants :
  - Demande d'autorisation de construire ;
  - Courrier d'accord du propriétaire de la parcelle voisine, du 27 février 2015 ;
- Chapitre 3 : Environnement, composé du document suivant :
  - Matrice d'identification des impacts potentiels sur l'environnement, du 27 février 2015 ;
- Chapitre 4 : Implantation, composé des documents suivants :
  - Plan d'implantation au sol, non daté, échelle 1:1'000 ;
  - Plan d'implantation au sol, non daté, échelle 1:500 ;
- Chapitre 5 : Descriptif du projet, du 5 décembre 2014 ;
- Chapitre 6 : Etude d'impact, composé des documents suivants :
  - Etude d'impact sur les installations aéroportuaires (TN-sepro, plan ops), du 16 décembre 2014 ;
  - Certificat de conformité aux exigences ORNI, de décembre 2014 ;
- Chapitre 7 : Safety Assessment, composé des documents suivants :
  - Initial Safety Assessment n° 005-2015, du 9 février 2015 ;
  - Safety Contrôle Qualité, du 16 février 2015 ;
- Chapitre 8 : Antenne ;
- Chapitre 9 : Formulaires Gaznat, composé des documents suivants :
  - Formulaire de demande d'autorisation de construire ;
  - Fiche technique des distances minimales de sécurité par rapport aux installations de transport par conduites ;
  - Feuille d'information pour projets de construction de tiers ;
- Chapitre 10 : Planification du projet, du 12 décembre 2014 ;
- Chapitre 11 : Plans, composé des documents suivants :
  - Plan n° 4793-001 « Situation et coupes : Avant-projet », du 16 mars 2015, échelles 1:500 et 1:50 ;
  - Plan n° 4793-002 « Situation et coupes : Autorisation », du 16 mars 2015, échelles 1:500 et 1:50 ;
  - Plan n° 4793-003 « Axonométrie », du 16 mars 2015, sans échelle.

En date du 5 mai 2015, le Canton de Genève a demandé un complément de plans. Le 20 mai 2015, l'AIG a donc fait parvenir le nouveau plan suivant :

- Plan n° 4793-004 « Situation - élévation : autorisation », du 12 mai 2015, échelles 1:500 et 1:50.

Le 6 juillet 2015, l'OFAC a demandé au requérant de corriger certaines données erronées concernant la conformité à l'ordonnance sur la protection contre le rayon-

nement non ionisant (ORNI ; RS 814.710). Le même jour, l'AIG a ainsi fait parvenir le nouveau document suivant :

- Certificat de conformité aux exigences ORNI, de juillet 2015, qui annule et remplace le document « Certificat de conformité aux exigences ORNI, de décembre 2014 ».

### 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*

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

En date du 13 avril 2015, le Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève (DALE), 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.

Le 30 juillet 2015, l'OFAC a requis l'avis de l'Inspection fédérale des pipelines (IFP).

Durant l'instruction, les services internes de l'OFAC ont également examiné la présente demande.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni 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 syn-

thèse du 17 juillet 2015 comprenant les préavis des services cantonaux et de la commune concernés suivants :

- Inspecteur de la construction, préavis avec exigences du 18 mai 2015 ;
- Administration fédérale des douanes, préavis du 2 juin 2015 ;
- GAZNAT, préavis avec exigences du 2 juin 2015 ;
- SWISSGRID (ALPIQ), préavis du 3 juin 2015 ;
- Direction de la planification directrice cantonale et régionale, préavis du 4 juin 2015 ;
- Direction générale de l'eau, préavis avec exigences du 8 juin 2015 ;
- Commune de Meyrin, préavis du 9 juin 2015 ;
- Commission d'architecture, préavis du 17 juin 2015 ;
- Direction générale de la nature et du paysage, préavis avec exigences du 19 juin 2015 ;
- Direction générale de l'agriculture, préavis du 19 juin 2015 ;
- Police du feu, préavis avec exigence du 23 juin 2015 ;
- Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, préavis du 1<sup>er</sup> juillet 2015 ;
- Service de géologie, sols et déchets, préavis avec exigences du 16 juillet 2015 ;
- OFAC, prise de position du 13 juillet 2015 et examen aéronautique du 25 août 2015 ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP), préavis du 4 septembre 2015.

### 2.3 *Observations finales*

En date du 8 septembre 2015, l'OFAC a fait parvenir les prises de position mentionnées ci-dessus au requérant en l'invitant à lui faire part de ses éventuelles observations finales jusqu'au 23 septembre 2015. Le requérant n'a formulé aucune observation dans le délai imparti.

L'instruction du dossier s'est achevée le 23 septembre 2015.

## B. En droit

### 1. A la forme

#### 1.1 *Autorité compétente*

Selon 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 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 (aérodrome 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 la construction d'une tour radar servant à l'évidence à l'exploitation d'un 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'aérodrome.

La procédure ordinaire d'approbation des plans en particulier est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA et ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respec-

tées de sorte que ce type de procédure peut être appliqué. Par ailleurs, l'accord de tiers touchés a été donné.

### 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. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées et cantonales qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer ces avis. Cette évaluation est explicitée ci-après.

### 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 projet permettra de remplacer le radar existant qui arrive en fin de vie, ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité du trafic autour de l'aéroport de Genève.

### 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<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 octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Ce faisant, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 25 août 2015 dans lequel il a formulé les exigences listées ci-dessous. Le 8 septembre 2015, 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 sous forme de charges.

#### 2.5.1 *Limitation d'obstacles*

Le sommet de la structure, y compris avec les radars, se trouve 50 cm en-dessous de la limite admissible selon la zone de sécurité de l'aéroport. Néanmoins, et à juste titre, il est prévu, selon l'*Initial Safety Assessment* de l'AIG, de baliser l'objet, notamment en raison de la proximité des opérations hélicoptères. Toutefois, ce balisage ne figure pas sur les plans reçus.

Les plans devront être complétés avec les feux d'obstacles fixes et de couleur rouge. Par ailleurs, l'objet sera annoncé conformément à la procédure de l'art. 63



OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'AIG ou Skyguide transmettra une proposition de balisage. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.

#### 2.5.2 Influence sur les procédures IFR

Selon les analyses faites par Skyguide, ce projet est sans influence au niveau des procédures de vol IFR (PANS-OPS).

#### 2.5.3 Influence sur les équipements CNS

Selon les analyses faites par Skyguide, ce projet n'a pas de conséquence sur les systèmes de communication et de navigation aériennes.

Au niveau des installations de surveillance, Skyguide a identifié un certain nombre de conséquences potentielles au sujet de la compatibilité des fréquences radio et des effets de masque. Des mesures de mitigation sont également listées, toutefois sans caractère définitif.

Dans le document de Skyguide « *Impact on ATM equipment and procedures* », il est question d'un *workshop safety* qui s'est tenu le 30 septembre 2014, mais dont le procès-verbal est absent du dossier.

Ainsi, l'AIG ou Skyguide transmettra le procès-verbal du *workshop safety* qui s'est tenu le 30 septembre 2014 ainsi que les mesures de mitigation choisies afin de pallier les risques identifiés suite à la mise en place du nouveau site avec les radars PSR et MSSR. Les documents auront été remis à l'OFAC au plus tard huit semaines avant le début des travaux. L'OFAC se réserve le droit d'exiger d'autres mesures de mitigation.

#### 2.5.4 Technologie des radars

Selon le descriptif de Skyguide, les nouveaux radars seront dotés de la même technologie que le système actuel. Sachant que le radar actuel présente, dans certains cas, des incompatibilités avec des projets d'éoliennes, le dossier ne se prononce pas sur cette question, même si elle n'est pas directement liée à la faisabilité du projet.

Skyguide devra donc se prononcer sur les impacts possibles des éoliennes (projet connu, respectivement traité par le service technique de Skyguide) sur le nouveau radar ainsi que sur la sensibilité de ce nouveau système par rapport à l'ancien. Les documents auront été remis à l'OFAC au plus tard huit semaines avant le début des travaux. L'OFAC se réserve le droit d'exiger, si nécessaire, des mesures de mitiga-

tion.

#### 2.5.5 Service de la navigation aérienne

Les risques de la phase pérenne doivent être identifiés et analysés dans une évaluation de la sécurité. Par ailleurs, cette étude comprendra également les phases de transition afin que les opérations puissent se dérouler sans interruption. L'OFAC sera rapidement impliqué dans ce processus et les documents nécessaires lui seront transmis dans les délais usuels, comme cela est prévu dans les processus Skyguide/SAF V3 et OFAC/SOAP V2.1.

Skyguide devra donc transmettre à l'OFAC les documents nécessaires au plus tard huit semaines avant le début des travaux.

Pour le service de la navigation aérienne, les procédures établies en tel cas - remplacement d'une installation de surveillance - sont à suivre et à documenter respectivement communiquer par le biais de l'ATMM (*Air Traffic Management Manual*), d'ordres de service mais aussi en formation continue, notamment des ATCO.

#### 2.5.6 Période de travaux

Selon le planning de Skyguide, les travaux auront lieu en 2016, les radars seront mis en service début 2017 et l'ancien site sera démonté fin 2017.

Durant la période de chantier, les zones concernées seront le cas échéant clairement délimitées de l'aire de mouvements active. Elles seront alors balisées, y compris de nuit.

La logistique du chantier respectera les critères en matière de sûreté applicables à une zone totalement *airside* alors que le projet se trouve juste à côté de la clôture aéroportuaire. Les exigences du *security assessment* de l'AIG font foi.

Tous les travaux en lien avec les radars seront effectués ou surveillés par du personnel ATSEP (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*).

Les équipements de chantier (grues, grues sur pneus, silos, etc.) seront annoncés et autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 OSIA. Toute annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables des équipements CNS (communication, navigation et surveillance aériennes) de Skyguide. L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. L'OFAC se réserve la possibilité d'imposer certains travaux aux heures de fermeture de l'aéroport.

### 2.5.7 Aspects opérationnels et documentation

Les interfaces entre les différents partenaires de l'AIG ont été définies et documentées.

Les mesures de réduction des risques listées au point 1.7 de l'*Initial Safety Assessment* n° 005-2015 seront mises en place.

Pour les thèmes qui touchent Skyguide, le processus *Safety Oversight in ANS Provision* fait foi et les délais impartis sont à convenir le cas échéant avec la division *Safety* de Skyguide.

Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG seront adaptés en tenant compte de la nouvelle situation.

### 2.5.8 Publications aéronautiques

Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'AIG est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

### 2.5.9 Début, fin et réception des travaux

Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section Plan sectoriel et installations, ainsi qu'à l'adresse e-mail aerodromes@bazl.admin.ch.

Les modalités de la mise en service seront thématiques entre l'AIG, Skyguide et l'OFAC. Des inspections en cours de chantier sont réservées.

La notification du respect des charges sera communiquée à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations).

## 2.6 Exigences techniques liées aux conduites

La conformité du projet aux normes techniques en matière de conduite a été examinée par l'IFP. Cet examen est consigné dans une prise de position rédigée en la

forme d'une autorisation de travaux de tiers et mentionne certaines exigences qui sont explicitées ci-dessous. 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 sous forme de charges.

Tout d'abord, l'IFP exige que la mise à terre de la tour respecte une distance de 5 m depuis le gazoduc enterré à proximité du projet.

Ensuite, il n'y aura pas de réduction du recouvrement du gazoduc sur toute la longueur du projet.

Les installations de chantier dans les 10 m de part et d'autre du gazoduc sont à soumettre à l'IFP avant le début des travaux.

La dalle de protection sur le gazoduc doit être prolongée jusqu'à 10 m après les fondations de la tour.

Le bâtiment ne doit pas être occupé par des personnes selon l'art. 12 de l'ordonnance concernant les prescriptions de sécurité pour les installations de transport par conduites (OSITC ; RS 746.12).

L'IFP attire l'attention aux prescriptions de l'annexe de l'OSITC, respectivement l'annexe 19 de l'ordonnance sur les lignes électriques (OLEI ; RS 734.31). Ces annexes contiennent des distances minimales selon le type d'installations électriques prévues.

L'autorisation de l'IFP ne vaut que pour l'implantation d'un radar primaire d'approche à proximité de la conduite de carburant selon les plans contenus dans le dossier de demande d'approbation des plans. Elle s'ajoute à celle des autorités locales.

L'exploitant devra repérer l'axe de la conduite avant le début des travaux et en effectuer le piquetage. Il veillera à ce que ce piquetage reste en place pendant toute la durée des travaux. Le titulaire de l'autorisation de l'IFP n'a le droit de déplacer ou d'enlever ces piquetages qu'avec l'accord formel de l'exploitant (Gaznat SA).

Avant le début du chantier, les travaux sont à discuter sur place entre l'entreprise réalisant les travaux et l'exploitant de la conduite. Toutes les entreprises nouvellement impliquées et tous les sous-traitants devront être informés par l'exploitant des mesures de précaution à prendre. L'exploitant devra être avisé immédiatement en cas d'endommagement de la conduite, du revêtement ou du câble de transmission des données.

L'exploitant surveillera les travaux de construction dans la zone de la conduite. Tous

les travaux de fouille se déroulant dans une bande de 2 m de chaque côté de la conduite devront être effectués sous surveillance de l'exploitant. Dans cette bande, le creusement manuel reste la seule méthode autorisée. Selon accord avec l'exploitant, cette distance peut être réduite d'après le règlement de l'exploitant.

Quand des parties de la conduite doivent être dégagées, le titulaire de l'autorisation de l'IFP devra veiller, en accord avec l'exploitant, à une protection mécanique massive contre les actions de tiers. Avant de ré-enfouir la conduite, il faudra donner la possibilité de la contrôler par l'exploitant.

Entre le pipeline et des fondations, des arbres de haute futaie ou des infrastructures comme lignes électriques, égouts, lignes de services gaz et/ou eau, etc., une distance horizontale minimale de 2 m est à respecter. Pour des poses souterraines en parallèle sans fouille, une distance minimale de 3 m est à respecter. Dans une zone allant jusqu'à 2 m des deux côtés du pipeline, aucun puits, clôture ou objet similaire n'a le droit d'être construit.

Le recouvrement du pipeline devra mesurer au minimum un mètre et au maximum quatre mètres.

Lors de croisement entre la conduite et d'autres conduites d'eau, d'eaux usées et autres, une distance libre d'au moins 0.3 m et lors de croisements avec des conduites électriques à courant faible une distance d'au moins 0.5 m sont à respecter.

Le recouvrement du pipeline dans la zone d'une route doit comporter au moins 2 m et le recouvrement dans la zone d'un chemin au moins 1.5 m. Dans la zone d'autres surfaces à consolider, la conduite doit être protégée par des plaques de protection mécanique, si le recouvrement mesure moins de 1.5 m.

Dans la zone de 2 m de part et d'autre du pipeline, aucun hauban de tente/sardine ne doit être posé respectivement planté.

Tout travail à l'explosif est à soumettre au préalable à l'IFP.

Toutes les installations de construction devront respecter un espace libre horizontal minimum de 2 m.

Entre le bord d'une fosse et la conduite, un espace libre horizontal minimal de 2 m est à respecter. La pente maximale du talus ne devra pas dépasser la proportion 1:1.

Le porteur de l'autorisation de construire devra annoncer à l'exploitant l'achèvement des travaux et lui mettra à disposition les données pertinentes de mesurage.

L'autorisation de l'IFP perd sa validité si la mise en œuvre des travaux autorisés n'a pas débuté avant la date butoir mentionnée.

L'exploitant rapportera l'avancée des travaux à l'IFP. De nouveaux croisements et de nouveaux tracés parallèles avec d'autres installations ainsi que l'érection de constructions à l'intérieur de la distance de sécurité seront à consigner dans les plans de l'installation.

L'exploitant devra être avisé téléphoniquement au moins trois jours ouvrables avant le début des travaux.

A noter que la conformité du projet aux normes techniques en matière de conduite a également été examinée par l'entreprise Gaznat SA qui a formulé les exigences suivantes.

Une demande d'autorisation pour travaux de tiers sera déposée auprès de l'IFP, via Gaznat SA, avant le début des travaux. Cette demande sera accompagnée des plans d'exécution utiles à leur compréhension.

Le préavis de Gaznat SA est conditionné à la délivrance de cette autorisation pour travaux de tiers de l'IFP.

A ce sujet, l'OFAC a fait parvenir un exemplaire de la demande d'approbation des plans à l'IFP, en date du 30 juillet 2015. Le 4 septembre 2015, l'IFP a formulé une prise de position correspondant à une autorisation pour travaux de tiers. Ainsi, la demande de Gaznat SA a été remplie et ne sera pas reprise sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

Lors de la demande d'autorisation pour travaux de tiers, le requérant devra préciser l'occupation et l'utilisation du bureau dans les locaux à proximité du radar. Selon l'art. 12 de l'ordonnance concernant les prescriptions de sécurité pour les installations de transport par conduite (OSITC ; RS 746.12), les bâtiments occupés par des personnes (plus d'une heure par jour) doivent respecter une distance de 10 m par rapport au gazoduc.

Lors de la demande d'autorisation pour travaux de tiers, le requérant devra fournir un descriptif des locaux électriques A et B, notamment la présence d'installations à courant fort. Ces locaux doivent respecter les distances minimales indiquées dans le tableau 4 de la fiche technique des distances minimales de sécurité.

Les prescriptions de sécurité présentes dans le dossier (Chapitre 9) feront partie intégrante de l'autorisation délivrée.

Ces demandes concernant l'autorisation pour travaux de tiers délivrée par l'IFP dans sa prise de position du 4 septembre 2015, elles ne seront pas reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

Les distances minimales de sécurité de la fiche technique présente dans le dossier (Chapitre 9) seront respectées.

Cette dernière exigence a été confirmée par l'IFP dans son préavis du 4 septembre 2015 et sera donc reprise sous forme de charge 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*

La conformité du projet aux normes de protection de l'environnement, de la nature et du paysage a été examinée par les services cantonaux, à savoir la Direction générale de la nature et du paysage (DGNP), de la Direction générale de l'eau (DGeau), du Service de géologie, sols et déchets (GESDEC) et de la Direction générale de l'agriculture, qui ont individuellement formulé des exigences consignées dans leur préavis respectifs. Ces préavis ont été intégrés dans un préavis de synthèse élaboré par la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève. Ces exigences, détaillées ci-dessous, ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

### 2.8.1 Nature et paysage

La Direction générale de la nature et du paysage (DGNP) a formulé l'exigence suivante.

Les surfaces herbeuses sur la zone de la tranchée devront être mises de côté au début des travaux. Elles devront être réinstallées à la fin du chantier.

### 2.8.2 Protection des eaux

La Direction générale de l'eau (DGeau) a formulé les exigences suivantes.

Les eaux pluviales issues du projet (voie d'accès et tour du radar) seront infiltrées selon les plans annexés dans la demande d'approbation des plans.

De plus, les eaux non polluées météorites ou de l'assainissement du terrain ne seront pas dirigées sur les voies publiques existantes (art. 66 de la loi sur les routes, LRoutes ; L 1.10).

Par ailleurs, l'écoulement des eaux de toiture sur le terrain ne devra pas présenter une gêne pour le voisinage. Demeurent réservées à ce sujet les dispositions du code civil suisse (CCS).

Finalement, la DGeau exige que, lors de la réalisation du projet faisant l'objet de la présente autorisation de construire, le requérant s'assure que toutes les installations existantes et à construire sont conformes aux dispositions légales suivantes : l'art. 59a LPE ; la loi sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20) ; l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201) ; la loi cantonale sur les eaux (LEaux-GE ; L 2 05) ; le règlement d'exécution de la loi sur les eaux (REaux-GE ; L 2 05.01) ; le règlement relatif aux taxes d'épuration et d'écoulement des eaux (RTAss ; L 2 05.21) ; les directives, normes et recommandations techniques établies par les offices fédéraux, les services du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) du Canton de Genève et les organisations professionnelles concernées.

### 2.8.3 Déchets et substances

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, le Service de géologie, sols et déchets (GESDEC) a formulé l'exigence suivante.

L'excavation devra être suivie afin de s'assurer de la non-pollution des terrains.

### 2.8.4 Agriculture

La Direction générale de l'agriculture a préavisé favorablement le dossier en formulant les remarques suivantes.

La Direction générale de l'agriculture note que le projet consiste au remplacement d'un radar primaire d'approche et que les aménagements projetés sont imposés par leur destination et d'intérêt public.

Elle tient toutefois à rappeler que toute emprise sur des surfaces agricoles est soumise à des compensations financières selon l'art. 22 de la loi sur la promotion de l'agriculture (M 2 05) et de l'art. 35 de son règlement d'application (M 2 05.01). De plus, elle tient à signaler que, contrairement à ce qui est annoncé au point 4 du



document de présentation du projet « Coordination du projet avec les exigences de l'aménagement du territoire », le projet se trouve en zone agricole, de surcroît sur des surfaces d'assolement, et non en zone aéroportuaire comme annoncé.

Après un contact téléphonique entre l'OFAC et la Direction générale de l'agriculture, en date du 17 août 2015, il apparaît que ces remarques ont été uniquement formulées à l'attention de l'administration cantonale. Etant donné que les aménagements projetés sont imposés par leur destination et d'intérêt public, la Direction générale de l'agriculture n'émet aucune remarque ou exigence à l'attention du requérant.

Ainsi, aucune charge relative à l'agriculture ne sera reprise dans le dispositif de la présente décision.

## 2.9 *Exigences techniques liées à la protection contre le rayonnement non ionisant*

La conformité du projet aux normes techniques en matière de protection contre le rayonnement non ionisant a été examinée par les services internes de l'OFAC qui confirme que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (RS 814.710 ; ORNI) sont respectées.

## 2.10 *Exigences techniques cantonales*

La conformité du projet aux normes techniques cantonales et communales a été examinée par les services cantonaux et la commune concernée, à savoir la Police du feu, la Commission d'architecture, l'Inspecteur des constructions et la Commune de Meyrin, qui ont individuellement rédigé un préavis. Ces préavis ont été intégrés dans le préavis de synthèse élaboré par la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève. Les exigences formulées dans ces préavis sont détaillées ci-dessous et ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

### 2.10.1 Police du feu

La Police du feu a formulé l'exigence suivante.

Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'art. 58 de la Norme AEAI et de la Directive n° 12-15 « Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle » AEAI. Au besoin, le requérant prendra contact à ce sujet avec le Service de l'inspection des chantiers.

## 2.10.2 Commission d'architecture

La Commission d'architecture est favorable au projet, pour autant que la teinte choisie soit discrète et adaptée à l'environnement.

## 2.10.3 Inspecteur des constructions

L'Inspecteur des constructions a formulé la remarque et l'exigence suivante.

Les escaliers de 90 cm avec une pente d'environ 45° ne sont pas conformes à l'art. 52 du règlement d'application de la loi cantonale sur les constructions et les installations diverses (RCI ; L 5 05.01), mais étant donné le type de construction particulière, cela ne pose pas de problème si la Police du feu est favorable.

Tel que cela ressort du point B.2.10.1 ci-dessus, la Police du feu est favorable au projet sous réserve du respect de l'exigence concernant les dispositions à prendre pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier.

La Police du feu étant favorable au projet, la remarque émise par l'Inspecteur des constructions devient caduque et aucune charge concernant ce domaine ne sera reprise dans le dispositif de la présente décision.

## 2.11 *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/ communales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

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

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

## 4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 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'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur de l'OFAC.

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

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

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, 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 31 mars 2015 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de construire une tour radar PSR et MSSR.

### 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 :

- Plan n° 4793-001 « Situation et coupes : Avant-projet », du 16 mars 2015, échelles 1:500 et 1:50 ;
- Plan n° 4793-002 « Situation et coupes : Autorisation », du 16 mars 2015, échelles 1:500 et 1:50 ;
- Plan n° 4793-004 « Situation - élévation : autorisation », du 12 mai 2015, échelles 1:500 et 1:50.

### 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 Limitation d'obstacles

- Les plans devront être complétés avec les feux d'obstacles fixes et de couleur rouge. Par ailleurs, l'objet sera annoncé conformément à la procédure de l'art. 63 OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'AIG ou Skyguide transmettra une proposition de balisage. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.

##### 2.1.2 Influence sur les équipements CNS

- L'AIG ou Skyguide transmettra le procès-verbal du *workshop safety* qui s'est tenu le 30 septembre 2014 ainsi que les mesures de mitigation choisies afin de

pallier les risques identifiés suite à la mise en place du nouveau site avec les radars PSR et MSSR. Les documents auront été remis à l'OFAC au plus tard huit semaines avant le début des travaux. L'OFAC se réserve le droit d'exiger d'autres mesures de mitigation.

### 2.1.3 Technologie des radars

- Skyguide devra se prononcer sur les impacts possibles des éoliennes (projet connu, respectivement traité par le service technique de Skyguide) sur le nouveau radar ainsi que sur la sensibilité de ce nouveau système par rapport à l'ancien. Les documents auront été remis à l'OFAC au plus tard huit semaines avant le début des travaux. L'OFAC se réserve le droit d'exiger, si nécessaire, des mesures de mitigation.

### 2.1.4 Service de la navigation aérienne

- Skyguide devra transmettre à l'OFAC les documents nécessaires au plus tard huit semaines avant le début des travaux.
- Pour le service de la navigation aérienne, les procédures établies en tel cas - remplacement d'une installation de surveillance - sont à suivre et à documenter respectivement communiquer par le biais de l'ATMM (*Air Traffic Management Manual*), d'ordres de service mais aussi en formation continue, notamment des ATCO.

### 2.1.5 Période de travaux

- Durant la période de chantier, les zones concernées seront le cas échéant clairement délimitées de l'aire de mouvements active. Elles seront alors balisées, y compris de nuit.
- La logistique du chantier respectera les critères en matière de sûreté applicables à une zone totalement *airside* alors que le projet se trouve juste à côté de la clôture aéroportuaire. Les exigences du *security assessment* de l'AIG font foi.
- Tous les travaux en lien avec les radars seront effectués ou surveillés par du personnel ATSEP (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*). Les équipements de chantier (grues, grues sur pneus, silos, etc.) seront annoncés et autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 OSIA. Toute annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables des équipements CNS (communication, navigation et surveillance aériennes) de Skyguide. L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce. L'OFAC se réserve la possibilité d'imposer certains travaux aux heures de fermeture de l'aéroport.

### 2.1.6 Aspects opérationnels et documentation

- Les mesures de réduction des risques listées au point 1.7 de l'*Initial Safety Assessment* n° 005-2015 seront mises en place.
- Pour les thèmes qui touchent Skyguide, le processus *Safety Oversight in ANS Provision* fait foi et les délais impartis sont à convenir le cas échéant avec la division *Safety* de Skyguide.
- Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG seront adaptés en tenant compte de la nouvelle situation.

### 2.1.7 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'AIG est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

### 2.1.8 Début, fin et réception des travaux

- Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section Plan sectoriel et installations, ainsi qu'à l'adresse e-mail aerodromes@bazl.admin.ch.
- Les modalités de la mise en service seront thématiques entre l'AIG, Skyguide et l'OFAC. Des inspections en cours de chantier sont réservées.
- La notification du respect des charges sera communiquée à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations).

## 2.2 Exigences techniques liées aux conduites

- La mise à terre de la tour devra respecter une distance de 5 m depuis le gazoduc.
- Il n'y aura pas de réduction du recouvrement du gazoduc sur toute la longueur du projet.
- Les installations de chantier dans les 10 m de part et d'autre du gazoduc sont à soumettre à l'IFP avant le début des travaux.
- La dalle de protection sur le gazoduc devra être prolongée jusqu'à 10 m après les fondations de la tour.
- Le bâtiment ne devra pas être occupé par des personnes selon l'art. 12 OSITC.
- Les prescriptions de l'annexe de l'OSITC, respectivement l'annexe 19 de l'OLEI,

devront être respectées. L'autorisation de l'IFP ne vaut que pour l'implantation d'un radar primaire d'approche à proximité de la conduite de carburant selon les plans contenus dans le dossier de demande d'approbation des plans. Elle s'ajoute à celle des autorités locales.

- L'exploitant devra repérer l'axe de la conduite avant le début des travaux et en effectuer le piquetage. Il veillera à ce que ce piquetage reste en place pendant toute la durée des travaux. Le titulaire de l'autorisation de l'IFP n'a le droit de déplacer ou d'enlever ces piquetages qu'avec l'accord formel de l'exploitant (Gaznat SA).
- Avant le début du chantier, les travaux sont à discuter sur place entre l'entreprise et l'exploitant de la conduite. Toutes les entreprises nouvellement impliquées et tous les sous-traitants devront être informés par l'exploitant des mesures de précaution à prendre. L'exploitant devra être avisé immédiatement en cas d'endommagement de la conduite, du revêtement ou du câble de transmission des données.
- L'exploitant surveillera les travaux de construction dans la zone de la conduite. Tous les travaux de fouille se déroulant dans une bande de 2 m de chaque côté de la conduite devront être effectués sous surveillance de l'exploitant. Dans cette bande, le creusement manuel reste la seule méthode autorisée. Selon accord avec l'exploitant, cette distance peut être réduite d'après le règlement de l'exploitant.
- Quand des parties de la conduite doivent être dégagées, le titulaire de l'autorisation de l'IFP devra veiller, en accord avec l'exploitant, à une protection mécanique massive contre les actions de tiers. Avant de ré-enfouir la conduite, il faudra donner la possibilité de la contrôler par l'exploitant.
- Entre le pipeline et des fondations, des arbres de haute futaie ou des infrastructures comme lignes électriques, égouts, lignes de services gaz et/ou eau, etc., une distance horizontale minimale de 2 m est à respecter. Pour des poses souterraines en parallèle sans fouille, une distance minimale de 3 m est à respecter. Dans une zone allant jusqu'à 2 m des deux côtés du pipeline, aucun puits, clôture ou objet similaire n'a le droit d'être construit.
- Le recouvrement du pipeline devra mesurer au minimum un mètre et au maximum quatre mètres.
- Lors de croisement entre la conduite et d'autres conduites d'eau, d'eaux usées et autres, une distance libre d'au moins 0.3 m et lors de croisements avec des conduites électriques à courant faible une distance d'au moins 0.5 m sont à respecter.
- Le recouvrement du pipeline dans la zone d'une route doit comporter au moins 2 m et le recouvrement dans la zone d'un chemin au moins 1.5 m. Dans la zone d'autres surfaces à consolider, la conduite doit être protégée par des plaques de protection mécanique, si le recouvrement mesure moins de 1.5 m.
- Dans la zone de 2 m de part et d'autre du pipeline, aucun hauban de tente/sardine ne doit être posé respectivement planté.



- Tout travail à l'explosif est à soumettre au préalable à l'IFP.
- Toutes les installations de construction devront respecter un espace libre horizontal minimum de 2 m.
- Entre le bord d'une fosse et la conduite, un espace libre horizontal minimal de 2 m est à respecter. La pente maximale du talus ne devra pas dépasser la proportion 1:1.
- Le porteur de l'autorisation de construire devra annoncer à l'exploitant. l'achèvement des travaux et lui mettra à disposition les données pertinentes de mesurage.
- L'autorisation de l'IFP perd sa validité si la mise en œuvre des travaux autorisés n'a pas débuté avant la date butoir mentionnée.
- L'exploitant rapportera l'avancée des travaux à l'IFP. De nouveaux croisements et de nouveaux tracés parallèles avec d'autres installations ainsi que l'érection de constructions à l'intérieur de la distance de sécurité seront à consigner dans les plans de l'installation.
- L'exploitant devra être avisé téléphoniquement au moins trois jours ouvrables avant le début des travaux.
- Les distances minimales de sécurité de la fiche technique présente dans le dossier (Chapitre 9) seront respectées.

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

### 2.3.1 Nature et paysage

- Les surfaces herbeuses sur la zone de la tranchée devront être mises de côté au début des travaux. Elles devront être réinstallées à la fin du chantier.

### 2.3.2 Protection des eaux

- Les eaux pluviales issues du projet (voie d'accès et tour du radar) seront infiltrées selon les plans annexés dans la demande d'approbation des plans.
- Les eaux non polluées météorites ou de l'assainissement du terrain ne seront pas dirigées sur les voies publiques existantes (art. 66 de la loi sur les routes, LRoutes ; L 1.10).
- L'écoulement des eaux de toiture sur le terrain ne devra pas présenter une gêne pour le voisinage. Demeurent réservées à ce sujet les dispositions du code civil suisse (CCS).
- Lors de la réalisation du projet faisant l'objet de la présente autorisation de construire, le requérant devra s'assurer que toutes les installations existantes et à construire sont conformes aux dispositions légales suivantes : l'art. 59a LPE ; LEaux ; OEaux ; LEaux-GE ; REaux-GE ; RTAss ; les directives, normes et recommandations techniques établies par les offices fédéraux, les services du DETA et les organisations professionnelles concernées.

### 2.3.3 Déchets et substances

- L'excavation devra être suivie afin de s'assurer de la non-pollution des terrains.

## 2.4 Exigences techniques cantonales

### 2.4.1 Police du feu

- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'art. 58 de la Norme AEAI et de la Directive n° 12-15 « Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle » AEAI. Au besoin, le requérant prendra contact à ce sujet avec le Service de l'inspection des chantiers.

### 2.4.2 Commission d'architecture

- La teinte choisie devra être discrète et adaptée à l'environnement.

## 2.5 Autres exigences

- La Direction des autorisations de construire 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 l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d OEmol-OFAC. 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 et l'annexe).

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

- OFAC, 3003 Berne ;
- IFP, Richtistrasse 15, Case postale 594, 8304 Wallisellen ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- DALE, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, case postale 22, Rue David-Dufour 5, 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 de l'OFAC

***(Voie de droit sur la page suivante)***

### **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 18 décembre au 2 janvier 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.