



3003 Berne, le 27 avril 2016

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans**

Transformation du hall de distribution des bagages

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Le 28 mai 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 transformation du hall de distribution des bagages.

#### 1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à modifier, sur plusieurs niveaux le hall de distribution des bagages, les locaux périphériques liés à son exploitation ainsi que les locaux administratifs de services et techniques aux alentours.

Concrètement, au niveau « Arrivée », un front linéaire commun sera organisé. Cette nouvelle façade sera composée d'un ensemble multimédia proposant publicité et informations pour les passagers. Ce principe est appliqué également à la façade qui se situe du côté du tarmac. Le nouveau front englobera la douane, les litiges bagages, le lounge arrivée de même que les services bancaires. Le projet intègre une vision à long terme en proposant un dixième carrousel à bagages. Il nécessite le déplacement de la cage d'ascenseur desservant les étages supérieurs. Par ailleurs, de nouveaux sanitaires seront installés.

Au niveau « Départ », les installations techniques nécessaires à la distribution des bagages devront être modifiées. De plus, l'aménagement du passage vers le « secteur France » de l'aéroport sera modifié.

Au niveau « SS-02 », de nouveaux locaux seront créés, principalement des vestiaires, une sous-station technique, un dépôt pour les bagages ainsi que d'autres locaux de réserves et de dépôt « Airside ».

Aux étages, le déplacement de la cage d'ascenseur permettra de répondre aux normes AEAI du bâtiment principal et nécessitera des modifications mineures.

#### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'améliorer globalement le service et le confort des passagers dont le nombre est en augmentation dans cette

zone qui devient trop exiguë.

#### 1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 28 mai 2015 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 28 mai 2015 ;
- Un dossier de demande d’approbation des plans composé des chapitres suivants :
  - Chapitre A : Document base, du 1<sup>er</sup> avril 2015 ;
  - Chapitre B : Dossier technique DALE, du 1<sup>er</sup> avril 2015 ;
  - Chapitre C : Listes des plans et des pièces du dossier d’autorisation de construire ;
  - Chapitre D : Formulaire de demande d’autorisation de construire et formulaire statistique bâtiment (B04) ;
  - Chapitre E : Cadastre, composé des documents suivants :
    - Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier, du 5 février 2015 ;
    - Plan cadastral n° THB\_EST-351, du 9 février 2015, échelle 1:1'000 ;
    - Plan de base n° THB\_EST-352, du 9 février 2015, échelle 1:2'500 ;
  - Chapitre F : Plans de construction, composé des documents suivants :
    - Photo montage « état existant - état futur : niveau sous-sol -1 », du 15 décembre 2014 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-311-H « Niveau arrivée », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-312-E « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-313-G « Niveau enregistrement », du 27 mars 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-314-B « Niveau étage 01 », du 16 mars 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-315-B « Niveau étage 02-03-04/05-A », du 20 février 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-316-D « Coupe transversale », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-317 « Coupe longitudinale », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-318 « Façades », du 10 février 2015, échelle 1:200 ;
    - Plan de construction n° THB\_EST-319 « Photomontage », du 30 mars 2015, sans échelle ;
  - Chapitre D : Formulaire de demande d’autorisation de démolir et formulaire statistique bâtiment (B05 - Démolition) ;
  - Chapitre H : Plans de démolition, composé des documents suivants :

- Plan de démolition n° THB\_EST-301-C « Niveau arrivée », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-302-D « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-303-D « Niveau enregistrement », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-304-A « Niveau étage 01 », du 30 janvier 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-305-A « Niveau étages 02-03-04/05-A », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-306 « Coupe transversale », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-307 « Coupe longitudinale », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-308 « Façades », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
- Chapitre IJ : Attestation substances dangereuses, du 20 avril 2015 ;
- Chapitre K : Sécurité incendie, composé des documents suivants :
  - Questionnaire « Sécurité - incendie » ;
  - Concept de désenfumage « Modélisation arrivée bagage », élaboré par Swissi SA, le 14 avril 2015 ;
  - Concept de protection incendie, élaboré par Swissi SA, le 24 février 2015 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-321-J « Niveau arrivée », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-322-H « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-323-G « Niveau enregistrement », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-324-F « Niveau étage 1 », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-325-E « Niveau étages 02-03-04/05-A », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
- Chapitre L : Evacuation des eaux, composé des documents suivants :
  - Formulaire « Traitement des eaux de chantier », du 13 mars 2015 ;
  - Calculs pour le raccordement ;
  - Plan de construction n° THB\_EST-320 « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol - Canalisations », du 1<sup>er</sup> avril 2015, échelle 1:100 ;
- Chapitre M : Sûreté aéroportuaire, composé des documents suivants :
  - Plan sûreté n° THB\_EST-331-D « Niveau arrivée », du 16 mars 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sûreté n° THB\_EST-332-F « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;

- Plan sûreté n° THB\_EST-333-D « Niveau enregistrement », du 16 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan sûreté n° THB\_EST-334-C « Niveau étage 1 », du 16 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Chapitre N : Phasage des travaux, composé du document suivant :
  - Plan de phasage n° THB\_EST-353, du 31 mars 2015, échelle 1:600 ;
- Chapitre O : Energie, rapport du 1<sup>er</sup> avril 2015, accompagné des annexes suivantes :
  - Formulaire EN-a2 ;
  - Formulaire EN-GE4 ;
  - Calcul pièce par pièce d'après SIA 382/2 ;
  - PV réunion à l'OCEN ;
- Chapitre PQ : OCIRT, composé des documents suivants :
  - Etat descriptif concernant la construction, l'aménagement et la transformation, du 1<sup>er</sup> avril 2015 ;
  - Formulaire d'auto-évaluation, du 13 mars 2015 ;
  - Préavis favorable de l'OCIRT, du 12 février 2015 ;
  - Copie des plans de construction validés par l'OCIRT le 11 février 2015 ;
- Chapitre R : Courant fort et ORNI, du 1<sup>er</sup> avril 2015 ;
- Chapitre S : Périmètres sûreté et douanier, du 1<sup>er</sup> avril 2015 ;
- Chapitre T : Safety analysis, du 1<sup>er</sup> avril 2015.

### 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 29 juin 2015, l'OFAC a requis l'avis de l'Administration fédérale des douanes (AFD) et du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO).

Le 29 juin 2015 également, 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. L'Office des autorisations de construire a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux spécialisés 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, ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) ni dans la Feuille fédérale (FF).

Par ailleurs, l'OFAC a fait parvenir, en date du 6 juillet 2015, un courrier à la Direction générale de l'Aviation civile française (DGAC) l'informant du projet de modification du hall de distribution des bagages qui entraînera des transformations des locaux et des points de contrôle douanier dans la zone entre le secteur suisse et le secteur français.

## 2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- SECO, préavis du 16 juillet 2015 ;
- OFAC, préavis du 18 août 2015 ;
- AFD, préavis du 11 septembre 2015 ;
- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 10 septembre 2015 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés et des communes concernées suivants :
  - Direction de la mensuration officielle, du 20 juillet 2015 ;
  - Direction des ponts et chaussées, du 22 juillet 2015 ;
  - Service de l'environnement et des risques majeurs, du 23 juillet 2015 ;
  - Commune de Meyrin, du 28 juillet 2015 ;
  - Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, du 29 juillet 2015 ;
  - Direction de la planification directrice cantonale et régionale, du 30 juillet 2015 ;
  - Commune du Grand-Saconnex, du 30 juillet 2015 ;
  - Police du feu, du 3 août 2015 ;
  - Direction générale de la nature et du paysage du 11 août 2015 ;
  - Direction générale de l'eau du 28 août 2015.

## 2.3 *Observations finales*

En date du 17 février 2016, 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. Par courrier électronique du 18 mars 2016, le requérant a informé l'OFAC

qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 18 mars 2016.

## **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 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. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que 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 (aéroport au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à transformer le hall de distribution des bagages. Dans la mesure où cette installation sert à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'une installation d'aéroport dont la réalisation, respectivement la modification, doivent être approuvées par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est un aéroport concessionné.

#### *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 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, le projet en question, notamment, n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Ainsi, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées de sorte que ce type de procédure peut être appliqué.

### 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 les cantons qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer ces avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

### 2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3). Elle est acceptée. En effet, cette transformation du hall de distribution des bagages permettra d'améliorer globalement le service et le confort des passagers dont le nombre

est en augmentation dans cette zone qui devient trop exiguë.

### 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 la sûreté aéronautique*

L'OFAC a examiné les aspects liés à la sûreté et a préavisé favorablement le projet sous réserve de l'exigence suivante. Dans le cadre des observations finales, cette exigence a été transmise au requérant qui ne l'a pas contestée. Le DETEC l'estime justifiée et proportionnée ; elle sera ainsi intégrée à la présente décision.

Les ascenseurs, transportant des personnes et des biens entre les différents étages du bâtiment, doivent être équipés d'un système de sécurité pour assurer le respect des procédures de contrôles de sûreté nécessaires. En effet, tous les étages ne se trouvent pas dans la zone sécurisée et il est donc indispensable de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les contrôles pour accéder aux zones sécurisées (CPSRA – *critical parts of security restricted area*) par les passagers, le personnel et les marchandises soient réalisés conformément aux prescriptions contenues dans le Programme national de sûreté de l'aviation (NASP).

### 2.6 *Exigences techniques*

#### 2.6.1 Exigences liées aux douanes

Dans le cadre de la présente procédure, l'AFD a examiné la conformité du projet aux normes applicables qui relèvent de son domaine de compétence. Cet examen est consigné dans une prise de position qui mentionne certaines exigences qui seront

explicitées ci-dessous. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision.

Tout d'abord, l'AFD demande l'adaptation géométrique de la zone post-douanière par extension de la surface de 30 à 35 m<sup>2</sup> entre les deux sorties.

Les chicanes visuelles en sorties des passagers devront être maintenues.

Le couloir de sortie axe 25 devra être déplacé vers l'axe 26, réduisant l'espace prévu initialement pour le bureau des formalités douanières et le transformant ainsi en un simple bureau d'isolement.

Le bureau des formalités douanières devra être ramené au sein de l'espace de travail, il se composera d'un simple guichet et il devra être attenant à la porte d'entrée du service qui est accessible depuis le hall d'arrivée des passagers.

Le couloir de sortie axe 17 devra être organisé en zone rouge/verte (dito au couloir axe 25).

Les deux zones rouges donneront directement sur le guichet qui est déplacé en façade donnant sur le hall des bagages.

Les deux bureaux administratifs (cloisonnés) devront être déplacés côté hall d'arrivée.

Un espace WC à l'usage exclusif du personnel de la douane est exigé.

Un poste d'eau dans l'espace de contrôle des marchandises devra être installé.

Les surfaces résiduelles adjacentes au couloir axe 25 seront attribuées au stockage des marchandises séquestrées.

La surface résiduelle disponible côté axe 17 sera destinée au local des frigos (bahuts).

Les dépôts situés en amont du hall de distribution des bagages peuvent être supprimés, sous réserve de la mise à disposition d'une surface de 21 m<sup>2</sup> au deuxième sous-sol qui sera dédiée au stockage à long-terme.

La paroi entre les voies de douane rouge et verte ne devra pas comporter d'inscription (par exemple publicité, promotion pour la ville de Genève, panneau de bienvenue, etc.).

Un voyant lumineux doit être installé afin de guider les passagers vers les voies rouge et verte.

Afin de garantir la sécurité, la zone douanière doit comporter, par exemple, des vitres teintées qui empêchent les passagers de voir à l'intérieur.

Il est obligatoire d'installer deux sanitaires pour le personnel (selon le sexe) dans les futurs locaux.

Il est nécessaire de mettre en place un système de vidéo-surveillance qui inclut la salle des bagages et qui puisse être géré depuis le bureau de douane. Les collaborateurs doivent être en mesure de surveiller l'ensemble de la salle ainsi que les différents tapis à bagages.

La salle des bagages dans son ensemble doit être considérée comme faisant partie de la zone douanière. En conséquence, l'entrée de la salle doit être placée sous la surveillance de la douane. Les portes du « secteur France » ne remplissent toutefois pas cette condition. En effet, elles sont accessibles à tous et non uniquement aux passagers. C'est pourquoi ces portes devront à l'avenir être fermées.

## 2.6.2 Exigences liées à la protection des travailleurs

Dans le cadre de la présente procédure, le SECO a examiné la conformité du projet aux normes applicables qui relèvent de son domaine de compétence. Cet examen est consigné dans une prise de position qui mentionne certaines exigences qui seront explicitées ci-dessous. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision.

### 2.6.2.1 Amiante

Avant toute transformation, la présence de substances particulièrement dangereuses pour la santé, tel l'amiante, qui pourraient être libérées durant les travaux devra être contrôlée.

Si la présence de telles substances est suspectée, les dangers devront être immédiatement identifiés et les risques correspondants évalués. Les mesures devront être planifiées en conséquence. Pour l'amiante, il faudra prendre en compte les dispositions de la directive CFST 6503.

Si une substance particulièrement dangereuse pour la santé est trouvée inopinément au cours des travaux de construction, ces derniers devront être suspendus jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises.

Le dépliant Suva 84024 « Identifier et manipuler correctement les produits contenant de l'amiante » donne des indications sur la façon d'identifier l'amiante.

#### 2.6.2.2 Bâtiments

##### a) Sols

Les sols ne devront pas être glissants. Des indications concernant les caractéristiques de différents revêtements de sol figurent dans le commentaire SECO du tableau 314 de l'art. 14 de l'ordonnance 3 relative à la loi sur le travail (OLT 3 ; RS 822.113) et dans la liste de contrôle Suva 67012.

Les obstacles qui ne peuvent être supprimés seront signalés de façon bien visible. Les caniveaux et les évidements du sol seront couverts de façon à éviter tout risque d'accident. Les couvercles devront supporter les charges envisageables et être conçus de façon à ne pas glisser, bouger ou basculer.

Des indications concernant la prévention d'accidents dus à une glissade, un trébuchement ou une chute figurent dans les listes de contrôle Suva 67178, 67179 et 67189.

##### b) Portes sur les voies d'évacuation

Les portes sur les voies d'évacuation devront répondre à l'objectif de protection défini à l'art. 10 de l'ordonnance 4 relative à la loi sur le travail (OLT 4 ; RS 822.114) et à l'art. 20 de l'ordonnance sur la prévention des accidents (OPA ; RS 832.30).

Les portes des voies d'évacuation devront pouvoir, en tout temps, être reconnues en tant que telles, être ouvertes rapidement dans le sens de la sortie sans recourir à des moyens auxiliaire et être utilisées en toute sécurité. Des informations sur les portes des voies d'évacuation se trouvent dans le commentaire SECO de l'OLT 4, dans l'annexe de l'art. 10.

Le sens d'ouverture devra être inversé pour les portes du local technique Electricité E702 du niveau enregistrement et des locaux Electricité 17,5 et 18 m<sup>2</sup> du niveau arrivée.

Les portes à battant(s) donnant sur des voies d'évacuation devront pouvoir s'ouvrir en direction de la sortie. Cette disposition ne s'applique pas aux portes à battant(s) de petits locaux faiblement occupés ne présentant pas de dangers particuliers, comme des bureaux, toilettes, locaux d'entretien, locaux d'entreposage et vestiaires de petite taille, etc. Sont considérés comme petits et faiblement occupés les locaux n'accueillant pas plus de six personnes simultanément et dont la surface ne dépasse

pas 30 m<sup>2</sup>.

Les fermetures des portes à battant(s) devront être conçues de manière à permettre de déverrouiller les portes en direction de la sortie en moins d'une seconde par un seul mouvement de la main, sans nécessiter l'utilisation d'une clé ou d'un autre objet similaire.

Les portes équipées de fermetures conformes aux normes SN EN 179 « Quincaillerie pour le bâtiment - Fermetures d'urgence pour issues de secours manœuvrées par une béquille ou une plaque de poussée, destinées à être utilisées sur des voies d'évacuation » et SN EN 1125 « Quincaillerie pour le bâtiment - Fermetures anti-panique manœuvrées par une barre horizontale, destinée à être utilisée sur des voies d'évacuation » répondent à ces exigences.

Le SECO invite le requérant à consulter l'annexe au commentaire SECO de l'art. 10 OLT 4.

c) Portes coulissantes sur les voies d'évacuation et portes automatiques sur les voies d'évacuation

Les portes coulissantes sont admises comme voies d'évacuation de petits locaux faiblement occupés ne présentant pas de dangers particuliers, à condition de pouvoir être ouvertes rapidement à une seule main sans moyen auxiliaire.

Les systèmes de portes automatiques (portes coulissantes automatiques, portes à ouverture rapide, portes à rouleaux) sur des voies d'évacuation sont admis pour les locaux ne présentant pas de dangers particuliers, à condition de pouvoir s'ouvrir automatiquement grâce à l'énergie stockée dans les portes (batterie, ressort) en cas de panne électrique ou de défaillance, ou de disposer d'une poignée d'ouverture d'urgence actionnable à une main et permettant de débloquer les portes en une seconde.

Le dispositif d'ouverture d'urgence (boutons poussoirs électriques, éléments de déverrouillage mécanique) des systèmes de portes automatiques sur des voies d'évacuation devra être clairement identifiable comme tel et être placé à proximité immédiate de la porte de façon à pouvoir être aisément actionné, y compris par des personnes handicapées en fauteuil roulant (montage à une hauteur comprise entre 0,8 et 1,2 m par rapport au sol et distance latérale maximale de 0,6 m avec le cadre de la porte).

A ce sujet, le SECO recommande de consulter l'annexe à l'art. 10 dans le commentaire SECO de l'OLT 4.

#### d) Eclairage de secours

Dans les locaux où l'éclairage naturel est insuffisant ou inexistant, un éclairage de secours indépendant du réseau sera installé. Il devra s'enclencher automatiquement en cas de panne du réseau et permettre de trouver la voie d'évacuation d'une façon sûre (se référer à la norme SN EN 1838 « Eclairagisme - Eclairage de secours »).

Les locaux ayant une surface importante, les locaux techniques et les zones des voies de circulation sans éclairage naturel seront pourvus d'un éclairage de secours indépendant du réseau, s'enclenchant automatiquement en cas de panne de ce dernier et garantissant un accès sûr aux voies d'évacuation et aux sorties.

Dans les locaux de petite taille offrant une bonne visibilité, accueillant un nombre de personnes restreint et ne présentant pas de dangers particuliers, une signalisation par un marquage photoluminescent peut également remplacer l'éclairage de secours.

L'éclairage de secours sera désigné comme tel et cela d'une façon bien visible depuis le sol. Il y aura lieu de veiller à son entretien et de contrôler périodiquement son bon fonctionnement.

#### e) Vestiaires

Lorsque les collaboratrices et collaborateurs doivent porter des vêtements de travail spécifiques dans le cadre de leur activité, des vestiaires devront être mis à leur disposition.

La dimension des vestiaires devra être calculée de telle manière à ce que chaque travailleur dispose d'une surface au sol d'au moins 0,80 m<sup>2</sup>.

Chaque travailleur disposera d'une armoire à vêtements fermant à clef, suffisamment spacieuse et aérée (au minimum 30x50 cm), ou d'une penderie ouverte pour les vêtements et d'un casier fermant à clef. Pour se changer, les travailleurs disposeront de sièges.

Les vestiaires sans fenêtre seront ventilés artificiellement directement sur l'extérieur.

#### f) Toilettes

Les toilettes accessibles au public, par exemple dans les hôtels-restaurants, les grands magasins, les gares ou les hôpitaux, ne doivent pas faire office de toilettes du personnel.

#### g) Réfectoires et locaux de séjour

Un réfectoire calme, aménagé convenablement et éclairé naturellement sera mis à la disposition des travailleurs.

Les installations nécessaires pour réchauffer et conserver les aliments, ainsi que pour nettoyer et ranger la vaisselle seront mises à disposition des travailleurs.

Lorsqu'ils travaillent de nuit ou en équipes, des endroits pour se reposer seront aménagés pour les travailleurs.

#### 2.6.2.3 Voies de circulation

Les installations et les équipements devront être aménagés de sorte que les voies de circulation soient toujours facilement praticables et que les manipulations nécessaires puissent être exécutées sans danger.

#### 2.6.2.4 Postes de travail

Les postes de travail devront disposer de suffisamment d'espace libre pour que les travailleurs puissent se mouvoir sans être gênés, y compris en marche particulière, telles que travaux d'entretien ou de réparation (voir le commentaire du SECO de l'art. 24 OLT 3).

Le bâtiment et les installations devront arborer des couleurs appropriées. A ce sujet, les aspects de sécurité liés au choix des couleurs sont à prendre en considération (voir le commentaire SECO de l'art. 23 OLT3).

Chaque poste de travail devra disposer d'une surface de mouvements libre d'au moins 1,50 m<sup>2</sup>.

Les postes de travail devront être aménagés de telle façon qu'ils n'occasionnent aucune posture forcée.

Les organes de commande et équipements de travail devant être manipulés fréquemment avec des mouvements importants devront être groupés à portée de main et adaptés à l'anatomie des personnes.

Dans la mesure du possible, la manipulation des charges devra être effectuée, ou au moins facilitée, au moyen d'équipements de travail (appareils de levage, transporteurs à bandes ou à roulettes, etc.). Concernant la manipulation des charges et leur poids admissible, se référer au commentaire SECO de l'art. 25 OLT 3.



Si le travail ne peut être exécuté qu'en position debout, des sièges appropriés devront être mis à disposition afin d'être utilisés par intermittence. Se référer à la brochure SECO 710.077 « Travailleur debout ».

#### 2.6.2.5 Equipements de travail (machines, installations, appareils, outils)

La déclaration de conformité de chaque machine ou la preuve de la sécurité de l'ensemble de l'installation devra être produite à la demande des organes d'exécution. Elle devra contenir des indications sur les prescriptions et normes appliquées ou sur les appréciations du risque sur lesquelles elle est basée.

#### 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 compétents du Canton de Genève. Ces services ont émis des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, les exigences 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 Protection des eaux

Lors de la modification du hall des bagages, la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier (d'après la recommandation SIA/VSA 431) devra être respectée en tout temps.

Les rejets d'eaux résiduelles industrielles devront satisfaire, en tout temps, aux valeurs définies dans la législation susvisée.

Lors de stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produits pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers devront être placés dans des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites (voir fiches techniques G1 et G2, édition CCE mars 2010).

Les déchets spéciaux devront être évacués vers un centre preneur agréé, ceci conformément à l'ordonnance sur les mouvements de déchets (OMoD ; RS 814.610).

En fonction des activités exercées dans le bâtiment, le département se réserve, en tout temps, le droit d'exiger des aménagements complémentaires.

Les eaux polluées des nouvelles installations sanitaires et les eaux non polluées des toitures seront écoulées au réseau approprié existant du bâtiment.

Toutefois, les eaux non polluées provenant des surfaces extérieures et des toitures ne seront en aucun cas évacuées vers les réseaux de drainages, conformément aux prescriptions de la norme Suisse SN 592'000-2012. Le cas échéant, un nouveau réseau distinct sera réalisé pour séparer les eaux pluviales des eaux de drainages.

Les réseaux de canalisations d'eaux polluées et non polluées seront totalement indépendants l'un de l'autre (regards de visite et d'entretien distincts).

Préalablement au branchement des canalisations d'eaux polluées et non polluées, le requérant, respectivement son mandataire, sera tenu de vérifier l'état, le bon fonctionnement et la capacité hydraulique des équipements privés susmentionnés jusqu'aux équipements publics. Le cas échéant, les travaux de réfection, d'adaptation, voire de reconstruction seront entrepris dans le cadre de ceux faisant l'objet de la présente requête, d'entente avec le service de la planification de l'eau (SPDE).

Le « procès-verbal de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier » sera envoyé chaque semaine par fax à la Direction générale de l'eau (DGE) au numéro suivant : \_\_\_\_\_.

L'attestation de curage et de nettoyage final des systèmes d'assainissements privés et publics établie par l'entreprise qui a été mandatée pour effectuer ces travaux devra être envoyée à l'adresse suivante au moins 20 jours ouvrés avant la première utilisation des installations construites dans le cadre de cette autorisation : DETA - Direction générale de l'eau, Service de l'écologie de l'eau, secteur inspection, Monsieur \_\_\_\_\_, Chemin de la Verseuse 17, 1219 Aïre.

Les plans conformes à l'exécution, établis par un ingénieur-géomètre officiel, des installations d'évacuation des eaux polluées existantes et réalisées jusqu'aux points de déversement au système public d'assainissement des eaux, avec indication des canalisations intérieures et extérieures, des niveaux et des diamètres, des regards ainsi que des éventuels pompes et ouvrages de gestion des eaux non polluées. Ces documents devront être envoyés en un exemplaire ou en version PDF à l'adresse suivante, en y mentionnant clairement le numéro de l'autorisation de construire : DETA - Direction générale de l'eau, secteur coordination et préavis, Monsieur

\_\_\_\_\_, Rue David-Dufour n° 1, CP 206 - 1211 Genève 8 (e-mail : \_\_\_\_\_).

Pour information, la facture de la taxe unique de raccordement sera adressée au requérant par le secteur du Fonds intercommunal d'assainissement de la DGE après la fin du délai de recours de la présente décision.

## 2.8.2 Bruit et vibrations

La norme SIA 181 édition 2006 (art. 32 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, OPB ; RS 814.41) pour les éléments concernés (ascenseur, équipements techniques) devra être respectée.

Les valeurs de planification pour les nouvelles installations fixes génératrices de bruit (art. 7 OPB) devront également être respectées.

## 2.9 Exigences techniques cantonales

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse préavisant favorablement le projet, l'Office des autorisations de construire genevois a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des services cantonaux spécialisés et des communes concernées, relatives aux normes cantonales. Sous réserve de la Police du feu dont les exigences sont reprises ci-dessous, les services et communes consultés n'ont émis aucune réserve au projet. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées dans la présente décision.

La Police du feu relève tout d'abord que les exigences de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT) demeurent réservées. Ainsi, les exigences émises par l'OCIRT dans son préavis du 12 février 2015, intégré au chapitre PQ du dossier de demande d'approbation des plans, devront être respectées.

Par ailleurs la Police du feu exige que les mesures définies dans le concept de sécurité incendie établi par Swissi, en date du 24 février 2015, soient respectées. Pour le surplus, les prescriptions de l'AEAI seront appliquées, de même que les conditions ci-dessous. Toute modification du projet fera l'objet d'une adaptation du concept précité.

Une alarme interne permettant d'ordonner l'évacuation des occupants devra être installée conformément à la Directive n° 2 du F 4 05.01.

Pour les installations d'extraction de fumée et de chaleur, la conception, l'exécution et l'obligation de résultats seront garanties par un bureau d'ingénieur, ou une entre-

prise, spécialisé dans le domaine.

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 « Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle » /12-15 (AEAI). Au besoin, prendre contact à ce sujet avec le Service de l'inspection des chantiers.

#### 2.10 *Autres exigences*

L'Office 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, 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.

#### 2.11 *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 28 mai 2015 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de transformer le hall de distribution des bagages.

### 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 de construction n° THB\_EST-311-H « Niveau arrivée », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de construction n° THB\_EST-312-E « Niveau 2° sous-sol », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de construction n° THB\_EST-313-G « Niveau enregistrement », du 27 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de construction n° THB\_EST-314-B « Niveau étage 01 », du 16 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de construction n° THB\_EST-315-B « Niveau étage 02-03-04/05-A », du 20 février 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de construction n° THB\_EST-316-D « Coupe transversale », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de construction n° THB\_EST-317 « Coupe longitudinale », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de construction n° THB\_EST-318 « Façades », du 10 février 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-301-C « Niveau arrivée », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-302-D « Niveau 2° sous-sol », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-303-D « Niveau enregistrement », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-304-A « Niveau étage 01 », du 30 janvier 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-305-A « Niveau étages 02-03-04/05-A », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-306 « Coupe transversale », du 27 février 2015,

- échelle 1:200 ;
- Plan de démolition n° THB\_EST-307 « Coupe longitudinale », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan de démolition n° THB\_EST-308 « Façades », du 27 février 2015, échelle 1:200 ;
  - Concept de désenfumage « Modélisation arrivée bagage », élaboré par Swissi SA, le 14 avril 2015 ;
  - Concept de protection incendie, élaboré par Swissi SA, le 24 février 2015 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-321-J « Niveau arrivée », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-322-H « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-323-G « Niveau enregistrement », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-324-F « Niveau étage 1 », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sécurité feu n° THB\_EST-325-E « Niveau étages 02-03-04/05-A », du 1<sup>er</sup> mai 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan de construction n° THB\_EST-320 « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol - Canalisations », du 1<sup>er</sup> avril 2015, échelle 1:100 ;
  - Plan sûreté n° THB\_EST-331-D « Niveau arrivée », du 16 mars 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sûreté n° THB\_EST-332-F « Niveau 2<sup>e</sup> sous-sol », du 31 mars 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sûreté n° THB\_EST-333-D « Niveau enregistrement », du 16 mars 2015, échelle 1:200 ;
  - Plan sûreté n° THB\_EST-334-C « Niveau étage 1 », du 16 mars 2015, échelle 1:200.

## 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 la sûreté aéronautique

- Les ascenseurs, transportant des personnes et des biens entre les différents étages du bâtiment, doivent être équipés d'un système de sécurité pour assurer le respect des procédures de contrôles de sûreté nécessaires.

## 2.2 Exigences techniques

### 2.2.1 Exigences liées aux douanes

- La zone post-douanière devra être adaptée géométriquement par extension de la surface de 30 à 35 m<sup>2</sup> entre les deux sorties.
- Les chicanes visuelles en sorties des passagers devront être maintenues.
- Le couloir de sortie axe 25 devra être déplacé vers l'axe 26, réduisant l'espace prévu initialement pour le bureau des formalités douanières et le transformant ainsi en un simple bureau d'isolement.
- Le bureau des formalités douanières devra être ramené au sein de l'espace de travail, il se composera d'un simple guichet et il devra être attenant à la porte d'entrée du service qui est accessible depuis le hall d'arrivée des passagers.
- Le couloir de sortie axe 17 devra être organisé en zone rouge/verte (dito au couloir axe 25).
- Les deux zones rouges donneront directement sur le guichet qui est déplacé en façade donnant sur le hall des bagages.
- Les deux bureaux administratifs (cloisonnés) devront être déplacés côté hall d'arrivé.
- Un espace WC à l'usage exclusif du personnel de la douane est exigé.
- Un poste d'eau dans l'espace de contrôle des marchandises devra être installé.
- Les surfaces résiduelles adjacentes au couloir axe 25 seront attribuées au stockage des marchandises séquestrées.
- La surface résiduelle disponible côté axe 17 sera destinée au local des frigos (bahuts).
- Les dépôts situés en amont du hall de distribution des bagages peuvent être supprimés, sous réserve de la mise à disposition d'une surface de 21 m<sup>2</sup> au deuxième sous-sol qui sera dédiée au stockage à long-terme.
- La paroi entre les voies de douane rouge et verte ne devra pas comporter d'inscription (par exemple publicité, promotion pour la ville de Genève, panneau de bienvenue, etc.).
- Un voyant lumineux doit être installé afin de guider les passagers vers les voies rouge et verte.
- Afin de garantir la sécurité, la zone douanière doit comporter, par exemple, des vitres teintées qui empêchent les passagers de voir à l'intérieur.
- Il est obligatoire d'installer deux sanitaires pour le personnel (selon le sexe) dans les futurs locaux.
- Il est nécessaire de mettre en place un système de vidéo-surveillance qui inclut la salle des bagages et qui puisse être géré depuis le bureau de douane. Les collaborateurs doivent être en mesure de surveiller l'ensemble de la salle ainsi que les différents tapis à bagages.
- La salle des bagages dans son ensemble doit être considérée comme faisant partie de la zone douanière. En conséquence, l'entrée de la salle doit être pla-



cée sous la surveillance de la douane. Les portes du « secteur France » ne remplissent toutefois pas cette condition. En effet, elles sont accessibles à tous et non uniquement aux passagers. C'est pourquoi ces portes devront à l'avenir être fermées.

## 2.2.2 Exigences liées à la protection des travailleurs

### 2.2.2.1 Amiante

- Avant toute transformation, la présence de substances particulièrement dangereuses pour la santé, tel l'amiante, qui pourraient être libérées durant les travaux devra être contrôlée.
- Si la présence de telles substances est suspectée, les dangers devront être immédiatement identifiés et les risques correspondants évalués. Les mesures devront être planifiées en conséquence. Pour l'amiante, il faudra prendre en compte les dispositions de la directive CFST 6503.
- Si une substance particulièrement dangereuse pour la santé est trouvée inopinément au cours des travaux de construction, ces derniers devront être suspendus jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises.

### 2.2.2.2 Bâtiments

#### a) Sols

- Les sols ne devront pas être glissants.
- Les obstacles qui ne peuvent être supprimés seront signalés de façon bien visible.
- Les caniveaux et les évidements du sol seront couverts de façon à éviter tout risque d'accident.
- Les couvercles devront supporter les charges envisageables et être conçus de façon à ne pas glisser, bouger ou basculer.

#### b) Portes sur les voies d'évacuation

- Les portes sur les voies d'évacuation devront répondre à l'objectif de protection défini à l'art. 10 OLT 4 et à l'art. 20 OPA.
- Les portes des voies d'évacuation devront pouvoir, en tout temps, être recon nues en tant que telles, être ouvertes rapidement dans le sens de la sortie sans recourir à des moyens auxiliaire et être utilisées en toute sécurité.
- Le sens d'ouverture devra être inversé pour les portes du local technique Electricité E702 du niveau enregistrement et des locaux Electricité 17,5 et 18 m<sup>2</sup> du niveau arrivée.
- Les portes à battant(s) donnant sur des voies d'évacuation devront pouvoir

s'ouvrir en direction de la sortie. Cette disposition ne s'applique pas aux portes à battant(s) de petits locaux faiblement occupés ne présentant pas de dangers particuliers, comme des bureaux, toilettes, locaux d'entretien, locaux d'entreposage et vestiaires de petite taille, etc. Sont considérés comme petits et faiblement occupés les locaux n'accueillant pas plus de six personnes simultanément et dont la surface ne dépasse pas 30 m<sup>2</sup>.

- Les fermetures des portes à battant(s) devront être conçues de manière à permettre de déverrouiller les portes en direction de la sortie en moins d'une seconde par un seul mouvement de la main, sans nécessiter l'utilisation d'une clé ou d'un autre objet similaire.
- c) Portes coulissantes sur les voies d'évacuation et portes automatiques sur les voies d'évacuation
- Les portes coulissantes sont admises comme voies d'évacuation de petits locaux faiblement occupés ne présentant pas de dangers particuliers, à condition de pouvoir être ouvertes rapidement à une seule main sans moyen auxiliaire.
  - Les systèmes de portes automatiques (portes coulissantes automatiques, portes à ouverture rapide, portes à rouleaux) sur des voies d'évacuation sont admis pour les locaux ne présentant pas de dangers particuliers, à condition de pouvoir s'ouvrir automatiquement grâce à l'énergie stockée dans les portes (batterie, ressort) en cas de panne électrique ou de défaillance, ou de disposer d'une poignée d'ouverture d'urgence actionnable à une main et permettant de débloquent les portes en une seconde.
  - Le dispositif d'ouverture d'urgence (boutons poussoirs électriques, éléments de déverrouillage mécanique) des systèmes de portes automatiques sur des voies d'évacuation devra être clairement identifiable comme tel et être placé à proximité immédiate de la porte de façon à pouvoir être aisément actionné, y compris par des personnes handicapées en fauteuil roulant (montage à une hauteur comprise entre 0,8 et 1,2 m par rapport au sol et distance latérale maximale de 0,6 m avec le cadre de la porte).
- d) Eclairage de secours
- Dans les locaux où l'éclairage naturel est insuffisant ou inexistant, un éclairage de secours indépendant du réseau sera installé. Il devra s'enclencher automatiquement en cas de panne du réseau et permettre de trouver la voie d'évacuation d'une façon sûre (se référer à la norme SN EN 1838 « Eclairagisme - Eclairage de secours »).
  - Les locaux ayant une surface importante, les locaux techniques et les zones des voies de circulation sans éclairage naturel seront pourvus d'un éclairage de secours indépendant du réseau, s'enclenchant automatiquement en cas de panne de ce dernier et garantissant un accès sûr aux voies d'évacuation et aux sorties.

- Dans les locaux de petite taille offrant une bonne visibilité, accueillant un nombre de personnes restreint et ne présentant pas de dangers particuliers, une signalisation par un marquage photoluminescent peut également remplacer l'éclairage de secours.
- L'éclairage de secours sera désigné comme tel et cela d'une façon bien visible depuis le sol. Il y aura lieu de veiller à son entretien et de contrôler périodiquement son bon fonctionnement.

#### e) Vestiaires

- Lorsque les collaboratrices et collaborateurs doivent porter des vêtements de travail spécifiques dans le cadre de leur activité, des vestiaires devront être mis à leur disposition.
- La dimension des vestiaires devra être calculée de telle manière à ce que chaque travailleur dispose d'une surface au sol d'au moins 0,80 m<sup>2</sup>.
- Chaque travailleur disposera d'une armoire à vêtements fermant à clef, suffisamment spacieuse et aérée (au minimum 30x50 cm), ou d'une penderie ouverte pour les vêtements et d'un casier fermant à clef. Pour se changer, les travailleurs disposeront de sièges.
- Les vestiaires sans fenêtre seront ventilés artificiellement directement sur l'extérieur.

#### f) Toilettes

- Les toilettes accessibles au public, par exemple dans les hôtels-restaurants, les grands magasins, les gares ou les hôpitaux, ne doivent pas faire office de toilettes du personnel.

#### g) Réfectoires et locaux de séjour

- Un réfectoire calme, aménagé convenablement et éclairé naturellement sera mis à la disposition des travailleurs.
- Les installations nécessaires pour réchauffer et conserver les aliments, ainsi que pour nettoyer et ranger la vaisselle seront mises à disposition des travailleurs.
- Lorsqu'ils travaillent de nuit ou en équipes, des endroits pour se reposer seront aménagés pour les travailleurs.

### 2.2.2.3 Voies de circulation

- Les installations et les équipements devront être aménagés de sorte que les voies de circulation soient toujours facilement praticables et que les manipulations nécessaires puissent être exécutées sans danger.

#### 2.2.2.4 Postes de travail

- Les postes de travail devront disposer de suffisamment d'espace libre pour que les travailleurs puissent se mouvoir sans être gênés, y compris en marche particulière, telles que travaux d'entretien ou de réparation (voir le commentaire du SECO de l'art. 24 OLT 3).
- Le bâtiment et les installations devront arborer des couleurs appropriées. A ce sujet, les aspects de sécurité liés au choix des couleurs sont à prendre en considération (voir le commentaire SECO de l'art. 23 OLT3).
- Chaque poste de travail devra disposer d'une surface de mouvements libre d'au moins 1,50 m<sup>2</sup>.
- Les postes de travail devront être aménagés de telle façon qu'ils n'occasionnent aucune posture forcée.
- Les organes de commande et équipements de travail devant être manipulés fréquemment avec des mouvements importants devront être groupés à portée de main et adaptés à l'anatomie des personnes.
- Dans la mesure du possible, la manipulation des charges devra être effectuée, ou au moins facilitée, au moyen d'équipements de travail (appareils de levage, transporteurs à bandes ou à roulettes, etc.). Concernant la manipulation des charges et leur poids admissible, se référer au commentaire SECO de l'art. 25 OLT 3.
- Si le travail ne peut être exécuté qu'en position debout, des sièges appropriés devront être mis à disposition afin d'être utilisés par intermittence. Se référer à la brochure SECO 710.077 « Travailleur debout ».

#### 2.2.2.5 Equipements de travail (machines, installations, appareils, outils)

- La déclaration de conformité de chaque machine ou la preuve de la sécurité de l'ensemble de l'installation devra être produite à la demande des organes d'exécution. Elle devra contenir des indications sur les prescriptions et normes appliquées ou sur les appréciations du risque sur lesquelles elle est basée.

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

#### 2.3.1 Protection des eaux

- Lors de la modification du hall des bagages, la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier (d'après la recommandation SIA/VSA 431) devra être respectée en tout temps.
- Les rejets d'eaux résiduelles industrielles devront satisfaire, en tout temps, aux valeurs définies dans la législation susvisée.
- Lors de stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produits pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers devront être placés dans

des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites (voir fiches techniques G1 et G2, édition CCE mars 2010).

- Les déchets spéciaux devront être évacués vers un centre preneur agréé, ceci conformément à l'OMoD.
- En fonction des activités exercées dans le bâtiment, le département se réserve, en tout temps, le droit d'exiger des aménagements complémentaires.
- Les eaux polluées des nouvelles installations sanitaires et les eaux non polluées des toitures seront écoulées au réseau approprié existant du bâtiment.
- Les eaux non polluées provenant des surfaces extérieures et des toitures ne seront en aucun cas évacuées vers les réseaux de drainages, conformément aux prescriptions de la norme Suisse SN 592'000-2012. Le cas échéant, un nouveau réseau distinct sera réalisé pour séparer les eaux pluviales des eaux de drainages.
- Les réseaux de canalisations d'eaux polluées et non polluées seront totalement indépendants l'un de l'autre (regards de visite et d'entretien distincts).
- Préalablement au branchement des canalisations d'eaux polluées et non polluées, le requérant, respectivement son mandataire, sera tenu de vérifier l'état, le bon fonctionnement et la capacité hydraulique des équipements privés susmentionnés jusqu'aux équipements publics. Le cas échéant, les travaux de réparation, d'adaptation, voire de reconstruction seront entrepris dans le cadre de ceux faisant l'objet de la présente requête, d'entente avec le SPDE.
- Le « procès-verbal de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier » sera envoyé chaque semaine par fax à la DGE.
- L'attestation de curage et de nettoyage final des systèmes d'assainissements privés et publics établie par l'entreprise qui a été mandatée pour effectuer ces travaux devra être envoyée à l'adresse suivante au moins 20 jours ouvrés avant la première utilisation des installations construites dans le cadre de cette autorisation : DETA - DGEau, Service de l'écologie de l'eau, secteur inspection.
- Les plans conformes à l'exécution, établis par un ingénieur-géomètre officiel, des installations d'évacuation des eaux polluées existantes et réalisées jusqu'aux points de déversement au système public d'assainissement des eaux, avec indication des canalisations intérieures et extérieures, des niveaux et des diamètres, des regards ainsi que des éventuels pompes et ouvrages de gestion des eaux non polluées. Ces documents devront être envoyés en un exemplaire ou en version PDF à l'adresse suivante, en y mentionnant clairement le numéro de l'autorisation de construire : DETA - Direction générale de l'eau, secteur coordination et préavis.

### 2.3.2 Bruit et vibrations

- La norme SIA 181 édition 2006 (art. 32 OPB) pour les éléments concernés (ascenseur, équipements techniques) devra être respectée.

- Les valeurs de planification pour les nouvelles installations fixes génératrices de bruit (art. 7 OPB) devront être respectées.

#### 2.4 Exigences techniques cantonales

- Les exigences émises par l'OCIRT devront être respectées.
- Les mesures définies dans le concept de sécurité incendie établi par Swissi, en date du 24 février 2015, devront être respectées.
- Les prescriptions de l'AEAI seront appliquées.
- Toute modification du projet fera l'objet d'une adaptation du concept précité.
- Une alarme interne permettant d'ordonner l'évacuation des occupants devra être installée conformément à la Directive n° 2 du F 4 05.01.
- Pour les installations d'extraction de fumée et de chaleur, la conception, l'exécution et l'obligation de résultats seront garanties par un bureau d'ingénieur, ou une entreprise, spécialisé dans le domaine.
- 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 AEA1 et de la Directive « Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle » /12-15 (AEA1).

#### 2.8 Autres exigences

- L'Office 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 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 documents approuvés).

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

- Département de l'aménagement du logement et de l'énergie (DALE), Office de l'urbanisme, Office des autorisations de construire, case postale 22, Rue David-Dufour 5, 1211 Genève 8 ;
- Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), Inspectorat fédéral du travail, Efingerstrasse 31, 3003 Berne ;
- Administration fédérale des douanes (AFD), Direction générale des douanes, Section Exploitation et organisation, Monbijoustrasse 40, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SISE, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne.

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

sig. Christian Hegner  
Directeur

***La voie de droit figure 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 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.  
pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.