



3003 Berne, le 30 avril 2018

---

## **Aéroport de Genève**

### **Approbation des plans et expropriation**

Feederpipeline, projet MenConFeed,  
Conduite d'avitaillement entre les dépôts et l'aéroport

---

## **A. En fait**

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

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Le 15 décembre 2015, l'Aéroport International de Genève (AIG) – exploitant de l'aéroport de Genève – et Saraco SA – exploitant des installations d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Genève – (ci-après : les requérants), ont 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 le projet MenConFeed qui prévoit la construction d'une nouvelle conduite d'avitaillement en carburant pour l'aéroport de Genève et la mise hors service de la conduite actuelle. Conjointement à cette demande d'approbation des plans, les requérants ont également déposé une demande d'expropriation.

#### *1.2 Description du projet*

Le projet consiste à réaliser une conduite d'avitaillement entre l'aéroport de Genève et les quatre dépôts de kérosène situés à l'extérieur du périmètre de l'aéroport. Cette conduite de 21 cm de diamètre (8 pouces) aura une longueur d'environ 1500 m. Le projet prévoit également la construction de plusieurs installations techniques pour l'exploitation de la conduite dont une à chaque extrémité de la conduite. De plus, des conduites de raccordement des dépôts à la conduite principale seront réalisées. Enfin, le projet englobe également la mise hors service de l'actuelle conduite d'avitaillement, à l'exception de certaines sections qui seront adaptées et réutilisées pour les raccordements des dépôts.

#### *1.3 Justification du projet*

Le projet est justifié par les requérants comme permettant de remplacer la conduite d'avitaillement actuelle – construite en 1965/1966 – qui ne répond plus aux normes actuelles. Ce projet fait par ailleurs suite à une décision du 9 juin 2015 de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), autorité de surveillance en matière d'installations de transport par conduites, qui a constaté la nécessité d'un assainissement et a exigé le dépôt d'une demande d'approbation des plans pour un projet y relatif.

Le choix de réaliser une nouvelle conduite plutôt que d'effectuer des travaux de mise en conformité sur la conduite existante a été dicté par le nombre et la complexité de ces travaux. Le tracé de la conduite tient compte des constructions actuelles et du développement urbain attendu. Pour ce faire, les bordures des axes principaux de

circulation (p. ex. le long de l'autoroute) et les bordures des parcelles ont été privilégiées.

#### 1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 15 décembre 2015 sont les suivants :

- Lettre de demande des requérants du 9 décembre 2015 ;
- Rapport :
  - 2100-01 « Rapport technique », du 15 décembre 2015 ;
  - 2100-02 « Rapport d'impact sur l'environnement », du 15 décembre 2015 ;
  - 2100-03 « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 15 décembre 2015 ;
  - 2100-04 « Rapport géotechnique et hydrogéologique », du 15 décembre 2015 ;
  - 2100-05 « Demande de défrichement », du 15 décembre 2015 ;
- Plans :
  - 2101-01 « Carte générale », échelle 1:25'000, du 15 décembre 2015 ;
  - 2101-02 « Plan d'ensemble », échelle 1:5'000, du 15 décembre 2015 ;
  - 2101-03 « Plan d'ensemble », échelle 1:1'000, du 15 décembre 2015 ;
  - 2102-01 « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 1/5 », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2102-02 « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 2/5 », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2102-03 « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 3/5 », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2102-04 « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 4/5 », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2102-05 « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 5/5 », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2402-01 « Plan de situation raccordement SOGEP I », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2402-02 « Plan de situation raccordement SOGEP II" », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2402-03 « Plan de situation raccordement BP », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2402-04 « Plan de situation raccordement SASMA », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
  - 2103-01 « Forage dirigé n° 1 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
  - 2103-02 « Forage dirigé n° 2 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
  - 2103-03 « Forage dirigé n° 3 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;

- 2103-04 « Forage dirigé n° 4 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2103-05 « Forage dirigé n° 5 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2103-06 « Coupes Feederpipeline 8" », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2102-11 « Postes départ Feederpipeline 8", raccordement SOGEP II et BP - situation », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2102-12 « Poste GOLF Feederpipeline 8" - situation », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2462-01 « Postes raccordement SOGEP I - situation », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2462-02 « Postes raccordement BP - situation », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2462-03 « Postes raccordement SASMA - situation », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 1100-01 « Schéma général », du 15 décembre 2015 ;
- 2103-11 « Profil hydraulique Feederpipeline », échelle 1:2000/1:200, du 15 décembre 2015 ;
- Plans type :
  - 3100-01 « Profils de fouille », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-02 « Balise de signalisation », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-03 « Prise de potentiel », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-04 « Chambre pour câble FO », du 2 décembre 2015 ;
- Document 2100-03 « Etude de risque selon art. 6 OPAM, Extrait annexes », du 15 décembre 2015.

Le 30 mai 2016, les requérants ont envoyé à l'OFAC le tableau des droits expropriés indiquant les parcelles concernées avec les droits réels impactés par le projet ainsi que par ses distances de sécurité nécessaires pour la protéger et pour protéger également les autres ouvrages aux alentours au sens des art. 10ss de l'ordonnance concernant les prescriptions de sécurité pour les installations de transport par conduites (OSITC ; RS 746.12). Un plan représentant graphiquement le tracé de la conduite et de ses distances de sécurité a également été joint (Plan n° 2101-04, « Plan d'expropriation », 1:1000, du 30 mai 2016).

Le 14 mars 2017, les requérants ont envoyé à l'OFAC plusieurs nouveaux documents. Ces documents ont l'indice « A ». Ils annulent et remplacent les documents qui portent le même libellé que ceux de la demande du 15 décembre 2015. Il s'agit des documents suivants :

- Rapport :
  - 2100-01, Indice A, « Rapport technique », du 10 mars 2017 ;
  - 2100-03, Indice A, « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 10 mars 2017 ;

- Plans :
  - 2101-01, Indice A, « Carte générale », échelle 1:25 000, du 10 mars 2017 ;
  - 2101-02, Indice A, « Plan d'ensemble », échelle 1:5000, du 10 mars 2017 ;
  - 2101-03, Indice A, « Plan d'ensemble », échelle 1:1000, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-01, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 1/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-02, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 2/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-03, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 3/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-04, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 4/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-05, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 5/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2103-03, Indice A, « Forage dirigé n° 3 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2103-04, Indice A, « Forage dirigé n° 4 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2103-05, Indice A, « Forage dirigé n° 5 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2103-06, « Forage dirigé n° 6 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-11, Indice A, « Postes départ Feederpipeline 8", raccordement SOGEP II et BP - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2462-01, Indice A, « Postes raccordement SOGEP I - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2462-02, Indice A, « Postes raccordement BP - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2462-03, Indice A, « Postes raccordement SASMA - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
  - 2103-11, Indice A, « Profil hydraulique Feederpipeline », échelle 1:2'000/1:200, du 10 mars 2017.

En plus de remplacer certains documents, les requérants ont ajouté le plan suivant :

- 2103-21, Indice A, « Coupes Feederpipeline 8" », échelle 1:200, du 10 mars 2017.

De plus, les requérants ont retiré les plans suivants :

- 2103-06, « Coupes Feederpipeline 8" », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2402-01 « Plan de situation raccordement SOGEP I », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
- 2402-02 « Plan de situation raccordement SOGEP II" », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;

- 2402-03 « Plan de situation raccordement BP », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 ;
- 2402-04 « Plan de situation raccordement SASMA », échelle 1:500, du 15 décembre 2015.

Le 4 avril 2017, les requérants ont fait parvenir à l'OFAC les compléments suivants :

- Plan « Plan annexe étude de risque (rapport n° 2100-03 indice A, 10.03.2017), préparé sur demande de l'autorité cantonale (SERMA, préavis du 01.09.2016, point 1. Alinéa i.) – Plan d'ensemble 1:1000 incluant valeurs signal pour l'état actuel (Position de la courbe cumulative calculée pour la présence des personnes à l'état actuel) », du 29 mars 2017 ;
- Plan « Plan annexe étude de risque (rapport n° 2100-03 indice A, 10.03.2017), préparé sur demande de l'autorité cantonale (SERMA, préavis du 01.09.2016, point 1. Alinéa i.) – Plan d'ensemble 1:1000 incluant valeurs signal pour l'état futur (Position de la courbe cumulative calculée pour la présence des personnes à l'état actuel) », du 29 mars 2017 ;
- Plan « Plan annexe étude de risque (rapport n° 2100-03 indice A, 10.03.2017), préparé sur demande de l'autorité cantonale (SERMA, préavis du 01.09.2016, point 1. Alinéa i.) – Plan d'ensemble 1:1000 Recouvrement utilisé pour les calculs de risque », du 29 mars 2017 ;
- Plan « Plan annexe étude de risque (rapport n° 2100-03 indice A, 10.03.2017), préparé sur demande de l'autorité cantonale (SERMA, préavis du 01.09.2016, point 1. Alinéa i.) – Position des dalles de protection prises en compte dans les calculs de risque », du 29 mars 2017 ;
- Plan « Plan annexe étude de risque (rapport n° 2100-03 indice A, 10.03.2017), préparé sur demande de l'autorité cantonale (SERMA, préavis du 01.09.2016, point 1. Alinéa i.) – Plan d'ensemble 1:1000 incluant segments avec quantité rejetée uniforme », du 29 mars 2017 ;
- Profil en long « Segments avec quantité rejetée uniforme », du 29 mars 2017 ;
- Courbes cumulatives, annexes du rapport 2100-03, Indice A, « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 10 mars 2017.

Le 7 avril 2017, les requérants ont fait parvenir à l'OFAC le complément suivant :

- Lettre explicative relative à l'exploitation préjudiciable de la forêt.

Le 9 avril 2018, les requérants ont adressé à l'OFAC une mise à jour du tableau des droits expropriés du 30 mai 2016 en indiquant pour chaque parcelle concernée par le projet les droits réels requis pour la réalisation du projet ainsi que par ses distances de sécurité, que ce soit une emprise temporaire pour la phase de réalisation ou une emprise définitive pour l'exploitation pérenne du projet.

### 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 projet sera réalisé sur plusieurs parcelles situées entre les dépôts et l'aéroport. Ne disposant pas de tous les droits réels ou autres nécessaires à la réalisation de ce projet – que ce soit pour la phase temporaire des travaux ou pour la phase pérenne d'exploitation avec les distances de sécurité de maximum 10 m de part et d'autre de la conduite et les périmètres de protection de maximum 30 m autour des installations annexes au sens des art. 12, respectivement 16, de l'ordonnance concernant les prescriptions de sécurité pour les installations de transport par conduites (OSITC ; RS 746.12) – les requérants ont requis de l'autorité de céans l'autorisation d'exercer le droit d'exproprier confié au concessionnaire qui exploite l'aéroport de Genève, à savoir l'AIG. La liste des droits requis et des droits concernés a été transmise à l'OFAC en date de 27 mars 2018 et mise à jour le 9 avril 2018. Les différentes parcelles concernées sont les suivantes :

- Commune de Vernier : 388, 389, 1299, 2059, 2060, 2127, 2277, 2278, 2280, 2281, 2282, 2524, 2807, 3567, 3568, 3906, 3959, 3961, 3974, 4277, 4278, 4280, 4326, 4561, 4628, 4629, 4810, 5166, 5167, 5169, 5170, 5171, 5172, 5183, 5184.
- Commune de Meyrin : 13239, 13240, 13342, 13709, 13732, 14029, 14464, 14500, 14685, 14686, 14687.

## **2. De l'instruction**

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

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

En date du 27 mai 2016, l'OFAC a requis l'avis des autorités fédérales suivantes :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV) ;
- Office fédéral de l'énergie (OFEN) ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP) ;
- Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI) ;
- Office fédéral du développement territorial (ARE) ;
- Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) ;
- Office fédéral des routes (OFROU) ;

- Office fédéral des transports (OFT) ;
- Office fédéral pour l’approvisionnement économique du pays (OFAE).

Le même jour, l’OFAC a également requis l’avis du Canton de Genève, soit pour lui le Département de l’aménagement, du logement et de l’énergie du Canton de Genève (DALE). L’Office des autorisations de construire (OAC) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

La demande d’approbation des plans et d’expropriation a été mise à l’enquête publique pendant 30 jours à partir du 8 juin 2016 par avis publié dans la Feuille d’avis officielle du Canton de Genève (FAO) du 7 juin 2016. Un avis a également été publié dans la Feuille fédérale (FF) n° 22 du 7 juin 2016, p. 4111.

Le 3 juin 2016, un avis personnel relatif à la procédure d’expropriation a été adressé aux propriétaires des parcelles traversées par la conduite projetée et/ou ses distances de sécurité ou périmètres de protection. Une copie de ses avis personnels a été adressée à l’OFAC. Le 3 octobre 2017, un avis personnel a été envoyé aux titulaires de servitudes(s) ou de droit(s) personnel(s) annoté(s) au registre foncier grevant les parcelles traversées par la conduite, selon pièce n° 19 des observations des requérants du 31 octobre 2017.

Les avis personnels ont mentionné la nécessité de constituer une servitude pour la construction, l’exploitation et l’entretien d’une conduite pour le transport de kérosène, ainsi que pour les installations accessoires, avec également un droit d’accès pour l’entretien et la surveillance de la conduite. La servitude comportera également des restrictions du droit de bâtir dans un périmètre de sécurité autour du tracé de la conduite. Un extrait personnalisé de la liste des droits expropriés ainsi que du plan de l’emprise du projet pour chaque parcelle individuelle ont été joints à cet avis personnel. L’avis personnel a également indiqué la possibilité de faire opposition dans les délais.

## 2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l’enquête publique du 8 juin 2016, l’OFAC a reçu les oppositions et demande d’indemnité suivantes (par ordre chronologique) :

- BP Europa SE, Hamburg, succursale BP (Switzerland), opposition datée du 30 juin 2016 (envoyée le 5 juillet 2016 selon sceau postal) ;
- Sasma, société anonyme de stockage et de manutention de produits pétroliers, opposition datée du 5 juillet 2016 (envoyée le 6 juillet 2016 selon sceau postal) ;
- Varo Energy Tankstorage SA, opposition et demande d’indemnité du 6 juillet 2016 ;
- Socar Energy Switzerland Sàrl, opposition du 6 juillet 2016 ;



- SPS Immobilien AG, opposition et demande d'indemnité du 7 juillet 2016 ;
- Etat de Genève, Chemin de fer fédéraux suisses CFF, Hoirie \_\_\_\_\_ et Consortium NCPS Implenla & Cie, opposition et demande d'indemnité du 7 juillet 2016 ;
- Rosetabor III SA et Rosetabor IV SA, opposition et demande d'indemnité du 7 juillet 2016 ;
- Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), demande d'indemnité du 7 juillet 2016.

Durant l'instruction, parmi les oppositions et demandes d'indemnité précitées, celles qui suivent ont été retirées (par ordre chronologique) :

- Socar Energy Switzerland Sàrl, par courrier du 20 décembre 2016 ;
- Varo Energy Tankstorage SA, par courrier du 3 juillet 2017 ;
- BP Europa SE, Hamburg, succursale BP (Switzerland), par courrier du 24 août 2017 ;
- Sasma, société anonyme de stockage et de manutention de produits pétroliers, par courrier du 28 septembre 2017 ;
- Etat de Genève, par courrier du 20 octobre 2017 ;
- Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), par courrier du 20 octobre 2017 ;
- Rosetabor III SA et Rosetabor IV SA, par courrier du 2 novembre 2017 ;
- Hoirie \_\_\_\_\_ et Consortium NCPS Implenla & Cie, par courrier du 9 février 2018 ;
- Chemin de fer fédéraux suisses CFF, par courrier du 6 mars 2018.

Faisant suite à l'avis personnel du 3 octobre 2017, l'OFAC a reçu les oppositions et demandes d'indemnité suivantes (par ordre chronologique) :

- Service Industriels de Genève (SIG), opposition du 2 novembre 2017 ;
- SPS Immobilien AG, opposition et demande d'indemnité du 2 novembre 2017 ;
- TAG AVIATION SA, opposition et demande d'indemnité du 3 novembre 2017.

Durant l'instruction, parmi les oppositions et demandes d'indemnité précitées, celles qui suivent ont été retirées (par ordre chronologique) :

- TAG AVIATION SA, par courrier du 17 janvier 2018 ;
- Service Industriels de Genève (SIG), par courrier du 8 février 2018.

Finalement, le 9 février 2018, SPS Immobilien AG a retiré ses oppositions et demandes d'indemnité des 7 juillet 2016 et 2 novembre 2017.

En résumé, toutes les oppositions et demandes d'indemnité ont été retirées.

### 2.3 Prises de position

Durant l'instruction, l'OFAC a reçu les prises de position suivantes :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 25 août 2016 ;
- OFROU, prise de position du 6 juillet 2016, précisions du 6 juillet 2017 et prise de position du 5 février 2018 ;
- ESTI, prise de position du 12 août 2016 ;
- DDPS, prise de position du 24 août 2016 ;
- ARE, prise de position du 2 septembre 2016 ;
- OFT, prise de position du 5 septembre 2016 et précisions du 12 septembre 2017 ainsi que lettre des CFF, Infrastructure, Contrats, du 6 juillet 2016 ;
- OFAE, prise de position du 11 octobre 2016 ;
- IFP, prises de position des 23 décembre 2016, 7 février 2017, 19 mai 2017 et précisions des 24 août et 12 septembre 2017 ;
- OFEN, prises de position des 24 février 2017 et 1<sup>er</sup> juin 2017 ;
- OAC du Canton de Genève, préavis de synthèse et demande de complément du 14 septembre 2016 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés et des communes concernées suivants :
  - Commune de Meyrin, préavis du 3 août 2016 ;
  - Commune de Vernier, préavis du 28 juin 2016 ;
  - Direction générale du génie civil, préavis du 21 juillet 2016 ;
  - Police du feu, préavis du 14 juin 2016 ;
  - Direction des autorisations de construire, préavis du 31 mai 2016 ;
  - Direction générale de l'environnement, demande de complément du 1<sup>er</sup> septembre 2016 ;
  - Direction de la planification directrice cantonale et régionale, demande de compléments du 6 juillet 2016.
- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 17 mai 2017 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés suivants :
  - Direction générale de l'environnement, préavis du 11 mai 2017 ;
  - Direction de la planification directrice cantonale et régionale, demande de compléments du 11 avril 2017.
- Service du paysage et des forêts et Office du patrimoine et des sites du Canton de Genève, demande de compléments du 28 février 2017, respectivement du 1<sup>er</sup> mars 2017 ;
- OFEV, prise de position du 13 septembre 2017 ;
- Service de l'environnement et des risques majeurs du Canton de Genève, précision du 30 novembre 2017.

## 2.4 *Observations des requérants*

En date des 22 juillet 2016, 11 octobre 2016, 28 février 2017, 3 mars 2017, 19 septembre 2017, 7 décembre 2017, 20 décembre 2017, 13 février 2018, 22 février 2018 et 8 mars 2018, l'OFAC a fait parvenir les oppositions, retraits d'opposition et prises de position mentionnées ci-dessus aux requérants en les invitant à lui faire part de leurs observations.

Les requérants ont fait part de leurs observations en date des 31 octobre 2017, 6 mars 2018, 13 mars 2018 et du 15 mars 2018.

L'instruction du dossier s'est achevée le 9 avril 2018 avec l'envoi de la mise à jour du tableau des droits expropriés.

## **B. En droit**

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

#### *1.1 Autorité compétente*

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale 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 dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à réaliser une conduite d'avitaillement en kérosène pour un aéroport. Dans la mesure où ce projet sert exclusivement à son exploitation, il s'agit d'installations d'aéroport dont la réalisation doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est exploitée en vertu d'une concession. A noter que la compétence du DETEC pour mener une procédure d'approbation des plans relative aux conduites d'avitaillement entre l'aéroport et les dépôts a par ailleurs fait l'objet d'un accord entre l'OFAC et l'OFEN en date du 4 août 2008.

Concernant l'expropriation, l'art. 37h LA prévoit que le DETEC statue également sur les oppositions en matière d'expropriation lorsqu'il approuve les plans de l'installation d'aéroport.

#### *1.2 Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est réglée aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

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. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais 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 ne sont pas respectées de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

### 1.3 *Etude de l'impact sur l'environnement*

Selon l'article 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement (EIE), les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Conformément aux art. 1 et 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), les installations mentionnées dans l'annexe de l'OEIE sont soumises à une EIE pour leur réalisation ou leur modification si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation ; et [si] elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation.

En l'occurrence, le projet consiste à réaliser une conduite de carburant liquide soumise à EIE selon le ch. 22.1 de l'annexe de l'OEIE. Il s'agit par ailleurs d'un projet pour un aéroport qui est également une installation soumise à EIE selon le ch. 14.1 de l'annexe susmentionnée. De plus, l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012) s'applique à la conduite projetée. Ainsi, le projet en cause est soumis à une EIE.

### 1.4 *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 et 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 ni la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont été consultées durant l'instruction. Ces dernières ont émis un avis qu'il incombe à l'autorité de céans d'évaluer conformément à l'art. 27e OSIA ainsi que de statuer sur les oppositions. Cette évaluation est explicitée ci-après.

### *2.2 Justification*

La justification donnée par les requérants est pertinente (cf. ci-dessus chapitre « A.1.3 Justification du projet »). Elle est acceptée.

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

Le protocole de coordination a été élaboré et a permis de passer en revue les domaines du PSIA. La procédure d'adoption de la fiche PSIA est en cours.

Le présent projet est sans conséquence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles ainsi que le périmètre d'aérodrome. Il n'entraîne par ailleurs aucune incidence sur les éléments déterminants de la partie conceptuelle du PSIA. Il concorde par conséquent avec le PSIA dans son ensemble.

## 2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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

## 2.5 *Exigences spécifiques à l'aviation*

L'art. 3 al. 1bis OSIA rend directement applicables aux aérodromes 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). L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 25 août 2016 dans lequel il a formulé 14 exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations, ces exigences ont été transmises aux requérants qui ne les ont pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

## 2.6 *Exigences liées aux conduites*

La conformité du projet aux normes applicables en matière de conduites a été examinée par l'IFP. Les résultats de cet examen ont été consignés dans une 1<sup>re</sup> prise de position datée du 23 décembre 2016, annulée et remplacée par une 2<sup>e</sup> prise de position du 7 février 2017. Le 19 mai 2017, l'IFP a rendu une 3<sup>e</sup> prise de position qui annule et remplace ses précédentes prises de position tel que cela ressort de ses précisions du 12 septembre 2017. Cette 3<sup>e</sup> prise de position formule différentes remarques et exigences qui seront détaillées ci-dessous. Dans le cadre des observations, ces exigences ont été transmises aux requérants qui les ont acceptées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

### 2.6.1 *Limite de surveillance*

Dans ses deux premières prises de position, l'IFP avait relevé que le projet déposé initialement prévoyait une conduite principale, plusieurs conduites de raccordement aux différents dépôts et différentes installations annexes au sens de l'art. 2 ch. 4 OSITC. Les conduites de raccordement – situées à l'intérieur des dépôts – avaient

été qualifiées de conduites au sens de l'art. 2 ch. 1 OSITC ce qui créait différentes difficultés juridiques pour la coordination avec les autorités cantonales. En effet, les conduites et les installations annexes ainsi que leur périmètre de protection alentour sont soumises à la surveillance des autorités fédérales alors que les dépôts sont soumis à la surveillance des autorités cantonales. Ainsi, un conflit de compétence était à constater pour les conduites à l'intérieur des dépôts. Pour y remédier, l'IFP avait proposé de qualifier les conduites de raccordement comme des installations annexes et de ne pas prévoir de périmètre de protection selon l'art. 16 OSITC autour de ces installations annexes à l'intérieur des dépôts.

Dans sa prise de position du 19 mai 2017, l'IFP a constaté que sa proposition a été retenue dans les compléments du 14 mars 2017.

Au vu de ce qui précède, l'IFP a exigé que la limite de surveillance de l'IFP se trouve aux limites des dépôts et englobe aussi les parties d'installations annexes qui se trouvent partiellement dans les dépôts. Sa surveillance technique s'étend sur tous les éléments servant directement à l'exploitation de la conduite. L'IFP a également exigé que les règles techniques à appliquer dans les installations annexes et pour la conduite soient à fixer d'entente avec elle.

#### 2.6.2 Etanchéité

L'IFP a constaté que le rapport technique ne parle que d'un système de contrôle d'étanchéité en permanence. Les règles de la technique demandent aujourd'hui pour de tels systèmes de transport deux systèmes de contrôle d'étanchéité et de localisation d'une fuite indépendants. Ces systèmes doivent pouvoir fonctionner indépendamment de l'état d'exploitation du système.

L'IFP a donc exigé ce qui suit. Deux systèmes de détection et de localisation de fuite indépendants devront être installés. Ces deux systèmes seront à définir avant l'approbation des plans de construction.

Concernant la conduite de raccordement SOGEP I, l'IFP a également constaté qu'une vanne manuelle sera installée pour le raccordement au pipeline. Le système de contrôle d'étanchéité future demandera certainement des vannes motorisées. De plus, les parties de la conduite qui traversent le dépôt sont prévues avec une couche de peinture au lieu d'une isolation en PE. En plus, ces parties n'ont pas d'isolation thermique, ce qui va réduire sensiblement la précision du système d'étanchéité. L'IFP se réserve le droit de réclamer une isolation thermique dès que les spécifications pour ce système seront connues.

L'IFP a enfin demandé à ce que le système du Feederpipeline puisse être opéré complètement d'une manière automatique. Ceci implique que le système doit pou-



voir fermer tous les points d'entrées et sorties du système automatiquement. Ainsi, l'IFP a exigé que toutes les vannes de sectionnement du Feederpipeline ainsi que les vannes d'entrée/sorties des installations annexes soient équipées par des motorisations.

### 2.6.3 Commande et surveillance à distance

L'IFP a demandé que les principes de base pour les opérations soient décrits en détail dans une procédure. Elle devra contenir tous les critères qui devront être remplis pour pouvoir démarrer le système, respectivement pour garder le système en marche. Cette procédure devra faire partie du règlement d'exploitation de Saraco SA et sera approuvée par l'IFP avant les essais de réception selon l'art. 20 de l'ordonnance sur les installations de transport par conduites (OITC ; RS 746.11).

De plus, l'IFP a relevé que, selon le dossier remis par les requérants, la surveillance de l'installation ne sera pas assurée par du personnel en permanence sur place en dehors des heures d'exploitation. Les alarmes du système hydrant seront transmises par téléphone ou SMS au service de piquet. L'IFP a constaté que ce système est en contradiction avec l'art. 56 OSITC qui demande que le poste de commande soit occupé en permanence. Ainsi, l'IFP exige qu'une demande de dérogation soit soumise à l'IFP avant la mise en service de l'installation si Saraco SA souhaite maintenir ce système.

### 2.6.4 Divers

L'IFP a constaté que, selon le rapport technique, la pression maximale admissible dans les dépôts sera de 10.9 bar pour le carburant Jet A-1. Puisque la pression maximale admissible (MOP) de la conduite sera de 13 bar, il n'y a pas besoin d'un système de protection contre les surpressions. Sur ce point, l'IFP a demandé d'établir un plan schématique qui indique toutes les pressions MOP sur l'ensemble du système du Feederpipeline.

L'IFP a également constaté qu'il y a encore des périmètres de protection au sens de l'art. 16 OSITC qui dépassent les dépôts. Les requérants les ont correctement mentionnés dans les plans. D'un autre côté, Saraco SA a fait savoir que, lors de la conception définitive des installations annexes, elle essaiera de réduire ces zones. Ainsi, l'IFP a exigé que les périmètres de protection des installations annexes définitifs seront inscrits dans les plans de construction.

### 2.6.5 Demande de dérogations

Pour réaliser le projet en cause, les requérants ont formulé 19 demandes de dérogation (DD) dans le dossier initial. Il s'agit de dérogations aux distances de sécurité par

rapport à des constructions existantes, à d'autres conduites, à des routes, etc. En raison de l'évolution du projet et de clarifications sur la nature des objets qui avaient suscité les demandes, 5 demandes de dérogation ont été retirées par le biais du dossier complémentaire déposé en mars 2017 (DD 2, 7, 8, 9 et 18). De plus, pour 2 demandes de dérogation (DD 5 et 6 pour un câble Sunrise, respectivement une conduite d'eau potable) les requérants ont indiqué par lettre du 6 mars 2018 qu'un accord allait être trouvé, respectivement avait été trouvé, pour déplacer l'objet en question. Toutes les autres demandes de dérogations (DD 1, 3, 4, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 19) ont été acceptées par l'IFP.

#### 2.6.6 Forages dirigés

Dans sa prise de position du 19 mai 2017, l'IFP a indiqué que ses exigences relatives aux forages dirigés se trouvaient dans sa prise de position du 7 février 2017 dont le contenu est le suivant.

##### 2.6.6.1 Tolérance

Les forages dirigés sont par principe soumis à des tolérances pour leur position latérale et verticale. Il est donc important que le projet tienne compte de ces tolérances. Le rapport technique devrait ainsi être complété par les tolérances maximales pour, d'une part, la position verticale et horizontale le long du forage (normalement  $\pm 1$  ou  $2$  m) et, d'autre part, la position verticale et horizontale à la sortie du forage (normalement  $\pm 0.5$  m). L'IFP a donc exigé que ces tolérances soient prises en compte dans les plans de construction pour la planification des distances entre la ligne de forage et les objets.

##### 2.6.6.2 Liste des coordonnées

L'IFP a exigé qu'une liste des coordonnées X, Y et Z de la ligne de forage lui soit soumise avec les plans de construction. Celle-ci servira pour la vérification de la position après le forage, respectivement avant la mise en place de la conduite.

##### 2.6.6.3 Plan d'objet coupe longitudinale

Les plans d'objet (coupes longitudinales) ne donnent pas assez de détails. L'IFP a donc exigé de connaître les informations suivantes : les dimensions et l'emplacement des cellules de forage, le profil de la pose (forme de la conduite avant et pendant le tirage) ainsi que le nombre et l'emplacement des supports de la conduite lors du tirage.

#### 2.6.6.4 Câbles de télécommande

L'IFP a exigé que la méthode pour la fixation des câbles de télécommande dans les forages dirigés soit décrite dans la spécification pour le forage. Si les gaines des câbles de télécommande sont posées séparément, ces forages devront être faits avant le forage pour l'oléoduc.

#### 2.6.6.5 Remplissage du trou de forage

L'IFP a exigé que si les altitudes des cellules de forage ne sont pas identiques il faudra montrer avec les plans de construction les mesures techniques pour éviter que la gaine puisse se vider par gravité avant de devenir dur. Si un forage est conçu de manière complètement horizontale, il faudra montrer dans le plan d'objet les mesures techniques pour garantir un remplissage complet lors de la pose de l'oléoduc. La perte de liquide peut provoquer des cavités qui empêchent un bon fonctionnement de la protection cathodique et augmentent le risque de tassement de la route.

#### 2.6.6.6 Spécification de forage

L'IFP a exigé que les spécifications pour les forages lui soient soumises selon l'art. 11 OITC. Elles devront contenir les éléments suivants :

- Calcul des forces agissant dans et sur la conduite ;
- Rayons minimaux ;
- Nombre et emplacement des supports lors de la pose ;
- Information sur le liquide utilisé ;
- Calcul de la poussée d'Archimède dans l'eau et dans le liquide de forage ;
- Méthode du lestage prévue ;
- Procédure pour retirer la conduite en cas de problèmes ;
- Procédure coordonnée avec le canton en cas d'une perte de liquide.

#### 2.6.7 Mise hors service de la conduite actuelle

Dans le dossier de demande d'approbation des plans pour la réalisation du projet en cause, les requérants ont demandé de mettre hors service la conduite actuelle. Les modalités de cette mise hors service ont été décrites au chapitre « 11. Déconstruction de l'installation existante » du rapport 2100-01, Indice A, « Rapport technique », du 10 mars 2017.

Globalement, les requérants ont indiqué dans le chapitre précité que la déconstruction du Feederpipeline existant se fera conformément à l'art. 48 OSITC. Il est notamment prévu que les conduites souterraines désaffectées soient nettoyées, remplies de mortier liquide et laissées sous terre. Les requérants ont précisé que, avant le début des travaux de déconstruction, les plans seront soumis à l'IFP pour examen

et pour validation.

Considérant ce qui précède et qu'aucune autorité n'a émis d'exigence sur ce point, l'autorité de céans autorise la mise hors service de la conduite actuelle. Les requérants devront toutefois remettre à l'IFP pour validation le dossier d'exécution détaillée avant le début des travaux, avec copie à l'OFAC.

## 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 a été examiné par les autorités cantonales compétentes en la matière. 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 applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par les autorités cantonales genevoises, par le biais de sa Direction générale de l'environnement (DGE), et par l'OFEV. Les autorités précitées ont formulé différentes prises de position qui contiennent plusieurs exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises aux requérants qui ne les ont pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

### 2.8.1 Forêts

En préambule, il est utile d'indiquer que la réalisation et l'exploitation de l'installation projetée nécessite un défrichement temporaire, respectivement provoque une exploitation préjudiciable de la forêt.

L'évaluation du projet a tout d'abord été faite par les autorités cantonales genevoises (cf. préavis de la Direction générale de l'agriculture et de la nature, DGAN). Sur cette base, l'OFEV a précisé ce qui suit.

#### 2.8.1.1 Généralités

Le déplacement du Feederpipeline entre les dépôts et l'aéroport de Genève engendre des défrichements temporaires d'une surface de 309 m<sup>2</sup>, principalement au niveau des installations de raccordement des dépôts au Feederpipeline. La conduite passant en forage dirigé à une profondeur de 7 à 10 m ne touche pas le milieu forestier sur la partie restante du tracé. Le long du tracé du futur Feederpipeline, la hau-

teur des arbres devra être limitée sur une bande de 4,5 m de large, soit une surface de 461 m<sup>2</sup> pour installer des balises – signalant la présence de la conduite – dont la visibilité doit être assurée à tout moment, ce qui demande des interventions très régulières sur cette bande soumise à une servitude de hauteur.

Le chapitre « Forêts » est traité dans le Rapport relatif à l'impact sur l'environnement (RIE). Le complément du 7 avril 2017 apporte des précisions sur les balises nécessaires à la signalisation de la conduite enterrée et les exigences de visibilité des balises dictées par l'OSITC. Le dossier relatif au défrichage est, à l'exception de la p. 4 du formulaire de défrichage, complet et compréhensible.

Considérant ce qui précède, l'OFEV demande ce qui suit.

- Le formulaire de défrichage, p. 4, doit être entièrement rempli, signé et envoyé à l'OFEV avant le début des travaux. Justification : conformément à l'art. 7 al. 2 de l'ordonnance sur les forêts (OFo ; RS 921.01), l'OFEV tient une statistique des défrichements autorisés par la Confédération et par les cantons. Le formulaire de défrichage entièrement rempli est indispensable pour obtenir une statistique aussi fiable que possible.

#### 2.8.1.2 Evaluation du défrichage

Les conditions pour un défrichage selon l'art. 5 de la loi fédérale sur les forêts (LFo ; RS 921.0) sont remplies. Concernant le reboisement au sens de l'art. 7 LFo, les surfaces de défrichage temporaire sont reboisées sur place (art. 7 al. 1 LFo).

L'OFEV a évalué le préavis de la DGAN du 8 juillet 2016. Les conditions b), c), d), e), g), h), i) et l) qui y sont formulées sont intégrées de manière appropriée dans les exigences suivantes et ne doivent pas être répétées séparément dans la décision d'approbation des plans. Les mesures a) et f) sont des indications et sont à prendre en compte en tant que telles.

Du point de vue de la conservation des forêts, l'OFEV est d'accord avec le projet et l'octroi de l'autorisation de défrichage sous réserve des conditions et charges suivantes :

- Les travaux se feront en ménageant le peuplement adjacent. Il est en particulier interdit d'y édifier des baraques de chantier et d'y déposer des déblais, des véhicules et des matériaux de toutes sortes. Toutes les mesures utiles seront prises (notamment pose de protections type MUBA) pour limiter l'emprise du chantier. Les arbres à conserver seront dûment protégés des atteintes tant à leur système racinaire qu'à leur structure aérienne. Les travaux d'abattage doivent s'effectuer du 1<sup>er</sup> août au 1<sup>er</sup> mars. Justification : pour éviter de porter atteinte aux fonctions du peuplement adjacent, il faut ménager celui-ci (art. 4 et 5 LFo).

- Les travaux de remise en état et les mesures de compensation devront être réalisés dans les 2 ans après la fin des travaux principaux concernant les défrichements temporaires. Justification : en vertu de l'art. 7 al. 1 let. c OFo, la décision de défrichement précise les délais pour remplir les obligations relatives à l'autorisation de défrichement. Dans la pratique, seules les mesures de compensation assorties d'un délai peuvent être menées à bien et contrôlées.
- Le maître d'ouvrage garantira l'installation d'un peuplement adapté à la station qui remplisse les fonctions de la forêt. Pendant la phase des travaux et pendant 5 ans après l'achèvement des travaux de reboisement, il empêchera sur ces surfaces l'apparition de plantes envahissantes et de végétation concurrente comme la ronce, la verge d'or, le buddleja, la berce du Caucase, etc., respectivement il prendra des mesures de lutte contre ces dernières. Cela requerra des contrôles réguliers, respectivement des mesures appropriées. Le maître d'ouvrage fera procéder à un contrôle du succès des mesures sur ces surfaces par le Service cantonal des forêts 5 ans après l'achèvement des travaux de reboisement. Dans le cadre de ce contrôle, il sera aussi déterminé si les mesures de lutte contre les plantes envahissantes et la végétation concurrente devront être poursuivies, et le cas échéant pour quelle durée. Le maître d'ouvrage informera le DETEC par le biais de l'OFAC de la date du contrôle du succès des mesures, de son résultat ainsi que des éventuelles exigences du Service cantonal des forêts. En cas de désaccord, le DETEC par le biais de l'OFAC prendra une décision après consultation des parties et de l'OFEV. Justification : pour la compensation équivalente du défrichement, il faut garantir un peuplement composé d'essences adaptées à la station (art. 7 al. 1 LFo et art. 8 OFo), qui assure le rétablissement des fonctions forestières au sens de l'art. 20 LFo. En règle générale, cette condition peut être considérée comme en principe remplie lorsque la fermeture du couvert est atteinte, ce qui peut durer plus ou moins longtemps selon les conditions de station. Ceci inclut la lutte contre l'apparition d'organismes exotiques envahissants au sens de l'ordonnance sur la dissémination dans l'environnement (ODE ; RS 814.911).
- A la fin du défrichement et des travaux (y compris la compensation du défrichement), le service forestier cantonal devra être convié pour réception. Justification : selon l'art. 7 al. 2 OFo, le service forestier cantonal est chargé de fournir à l'OFEV les informations nécessaires sur toutes les procédures de défrichement à des fins de statistique.
- Pour la réalisation du défrichement (martelage des arbres à abattre, application des normes de certification FSC lors des travaux) et des compensations du défrichement (choix des essences à planter, mesures contre un éventuel piétinement, mesures de limitation des impacts sur les reptiles, mesures de sécurité vis-à-vis du public), il conviendra d'impliquer le service forestier cantonal. Les dates exactes du début et de la fin des travaux devront être communiquées au Service du paysage et des forêts du canton de Genève. Justification : lors de la délimitation du périmètre du défrichement, il y a lieu de prendre en compte

l'aménagement du peuplement forestier adjacent (éviter les dégâts au peuplement restant tels que volis, coup de soleil, etc.) (art. 20 LFo). La réalisation concrète des mesures requiert des connaissances sur les conditions du lieu et de la station et doit être suivie par des spécialistes (art. 20 LFo et art. 3 et 18 al. 1<sup>er</sup> LPN).

Dans sa prise de position, l'OFEV a demandé que l'OFAC veille à ce que l'obligation de fournir la compensation en nature ou de prendre des mesures de protection de la nature et du paysage fasse l'objet d'une mention au Registre foncier, en application de l'art. 11 al. 1 OFo. Pour respecter cette demande, l'autorité de céans exige que les requérants procèdent à l'inscription des mentions nécessaires et fournissent à l'OFAC avant le début des travaux un extrait du Registre foncier des parcelles concernées par ces mesures.

### 2.8.1.3 Evaluation de l'exploitation préjudiciable (limitation de la hauteur des arbres)

Du point de vue du droit forestier, la limitation de la hauteur des arbres représente une exploitation préjudiciable au sens de l'art. 16 LFo.

L'exécution et le contrôle de l'exploitation préjudiciable sont assurés par la Direction générale de la nature et du paysage, Service des forêts, du Canton de Genève.

L'OFEV a évalué le préavis de la DGAN du 2 mai 2017. Les conditions 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10 et 11 qui y sont formulées sont intégrées de manière appropriée dans les exigences qui suivent et ne doivent donc pas être répétées séparément dans la décision d'approbation des plans. Les conditions 5, 8 et 9 sont des indications et sont à prendre en compte en tant que telles.

L'autorisation pour une exploitation préjudiciable au sens de l'art. 1 LFo peut être accordée sous réserve des exigences suivantes :

- Les travaux devront être réalisés en ménageant l'aire forestière. Il est en particulier interdit d'y installer des baraques de chantier ainsi que d'y déposer des matériaux d'excavation, des véhicules et des matériaux de toutes sortes. Des précautions seront prises pour conserver valablement la végétation et le sol situé dans l'emprise et à proximité des travaux (notamment pose de protections type MUBA). Les travaux d'abattage doivent s'effectuer du 1<sup>er</sup> août au 1<sup>er</sup> mars. Justification : l'exploitation préjudiciable constitue une atteinte à la forêt qui peut être autorisée à titre exceptionnel dans le cas présent. Cette atteinte doit être aussi minimale que possible (art. 16 LFo).
- Pour la mise en œuvre de l'exploitation préjudiciable (martelage des arbres à abattre, le cas échéant semis adapté sur les surfaces devant être laissées sans végétation ligneuse, établissement d'un plan d'entretien permettant d'optimiser la biodiversité, mesures de sécurité vis-à-vis du public), il conviendra d'impliquer

le service forestier cantonal. Justification : lors de la délimitation de l'exploitation préjudiciable (limitation de la hauteur des arbres), il y a lieu de prendre en compte l'aménagement du peuplement forestier (éviter les dégâts au peuplement restant tels que volis, coup de soleil, etc.) (art. 20 LFo).

#### 2.8.1.4 Conclusions du DETEC

Considérant l'évaluation faite par l'OFEV qui a été développée ci-dessus, l'autorité de céans, en vertu du principe de concentration des décisions, accorde aux requérants une autorisation de défrichement temporaire et une autorisation d'exploitation préjudiciable, assorties des exigences énumérées ci-dessus.

#### 2.8.2 Protection des eaux

Dans son préavis du 11 mai 2017, la DGE a formulé 6 exigences (numérotées de 10 à 15) en matière de protection des eaux de surfaces et des eaux souterraines. Ces 6 exigences ont été soutenues par l'OFEV dans sa prise de position du 13 septembre 2017, en ajoutant ce qui suit.

Les travaux se situent environ 10 m au-dessus de la nappe phréatique profonde de Montfleury protégée ici par un secteur B. Ce secteur présente les mêmes prescriptions que le secteur A<sub>u</sub>, mais s'applique pour la nappe du domaine public, ici celle de Montfleury. Les eaux souterraines ne sont donc pas touchées par les travaux de construction.

Des forages dirigés sont prévus. Ils se situent aussi au-dessus de la nappe et seront effectués en utilisant un liquide soutien (bentonite) sans risque pour l'environnement. En revanche, il est à noter qu'ils atteindront probablement le toit des graviers perméables.

L'OFEV a rappelé que quiconque construit ou transforme des installations dans un secteur particulièrement menacé (art. 29 al. 1 de l'ordonnance sur la protection des eaux [OEaux ; RS 814.201]) ainsi que dans une zone ou dans un périmètre de protection des eaux souterraines doit prendre les mesures qui s'imposent en vue de protéger les eaux. Ces mesures consistent en particulier à installer des dispositifs de surveillance, d'alarme et de piquet (art. 31 al. 1 let. b OEaux).

En plus des exigences cantonales, l'OFEV a demandé à ce que l'exigence suivante soit respectée : tout accident ayant des implications potentielles sur les eaux souterraines et l'eau potable devra être annoncé au service spécialisé cantonal pour que le cas puisse être réglé selon ses instructions.



Concernant l'évacuation des eaux, l'OFEV part du principe que les prescriptions de la norme SN/SIA 509 431 « Evacuation et traitement des eaux de chantier » seront appliquées.

### 2.8.3 Bruit

Pour ce thème, l'OFEV a indiqué ce qui suit.

Durant la phase de réalisation des travaux, les émissions induites par les travaux de construction et par les transports de chantier seront limitées conformément à la directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (DBC), selon le RIE.

Pour les transports de chantier, le niveau de mesures « A » est proposé. Pour la phase de construction bruyante le niveau de mesures « A » est proposé pour les travaux pendant les jours ouvrables (périodes de travail de 7h00 à 12h00 et de 13h00 à 19h00). Pour la phase de construction très bruyante (en particulier le battage de palplanches), le niveau de mesures « B » est proposé pour les travaux pendant les jours ouvrables (périodes de travail de 7h00 à 12h00 et de 13h00 à 19h00). L'OFEV est d'accord avec ces évaluations des niveaux de mesure à appliquer.

L'OFEV a toutefois constaté qu'un catalogue de mesures concrètes au sens du chap. 1.4 et du catalogue de mesures de la DBC manque, les mesures M-5.2.1 à M-5.2.3 mentionnées dans le RIE ne définissant que les niveaux des mesures à appliquer selon chap. 2.1 de la DBC.

Pour la phase d'exploitation, le RIE conclut que l'installation n'émettra pas de bruit en phase d'exploitation : l'OFEV est d'accord avec ce constat.

Sur la base de ce qui précède, l'OFEV a formulé la demande suivante.

Les requérants devront préciser les mesures de limitation du bruit de chantier spécifiques au sens du catalogue de mesures. Ce complément devra être transmis avant la décision d'approbation du projet ou au plus tard avant le début des travaux à l'OFAC, à l'attention de l'OFEV pour évaluation.

### 2.8.4 Déchets et substances

Dans son préavis du 11 mai 2017, la DGE a formulé 6 exigences (numérotées 16 à 21) en matière de gestion des déchets. Ces 6 exigences ont été transmises à l'OFEV qui s'est déterminé comme suit dans sa prise de position du 13 septembre 2017.

Les demandes cantonales n° 19 et 21 se limitent à répéter des bases légales en vigueur. L'autorité de céans ne les reprendra donc pas comme charge dans le disposi-

tif de la présente décision.

L'OFEV a soutenu la demande 18 du préavis cantonal dont la teneur est la suivante : Prendre contact avec le Service de géologie, sols et déchets du Canton de Genève (GESDEC) avant tout traitement et/ou élimination lorsque le résultat des analyses d'une benne de boues de forage indique la présence d'une pollution. Cette exigence sera donc reprise comme charge dans le dispositif de la présente décision.

Concernant l'exigence n° 17, l'OFEV l'a adaptée et remplacée par le libellé suivant qui sera repris comme charge : La boue doit être analysée et éliminée conformément à l'annexe 5 OLED ou valorisée conformément à l'annexe 3 OLED.

Concernant le plan de gestion des déchets de chantier – qui fait l'objet de l'exigence cantonale n° 16 – l'OFEV a salué cette démarche et exigé à son sujet ce qui suit : un plan d'élimination des déchets conforme aux instructions « Gestion des déchets et des matériaux pour les projets soumis ou non à une étude de l'impact sur l'environnement » (OFEFP-OFEV 2003), doit être établi et fourni avant le début des travaux à l'OFAC pour évaluation et au service cantonal spécialisé pour information.

Finalement concernant l'exigence cantonale n° 20 (« Mentionner dans le chapitre 5.6 Déchets les déchets de sablage, cités au ch.6.1 - mesure M-5.1-3. »), elle sera également reprise comme charge.

#### 2.8.5 Protection de la nature, de la faune, de la flore et des biotopes

Dans son préavis du 11 mai 2017, la DGE a formulé l'exigence suivante :

- Prendre des mesures de limitation des impacts sur les reptiles (choix de la saison, consultation des spécialistes locaux du Centre de coordination pour la protection des amphibiens et des reptiles de Suisse [Karch]) sur la parcelle n° 4629 en plus de la parcelle n° 5183, en particulier sur les vipères, et assurer la restauration des milieux après travaux, conformément à l'article 12 de la loi genevoise sur la faune (LFaune ; RS-GE M 5 05) et article 12 du règlement d'application de la loi genevoise sur la faune (RFaune ; RS-GE M 5 05.01).

L'OFEV, quant à lui, a indiqué ce qui suit.

Le projet se situe dans le périmètre de l'objet n° 1204 « Rhône genevois – Vallons de l'Allondon et de la Laire » de l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale. L'inscription d'un objet d'importance nationale dans un inventaire fédéral indique que l'objet mérite spécialement d'être conservé intact ou en tout cas d'être ménagé le plus possible (art. 6 al. 1 LPN). Les impacts paysagers étant de faible ampleur et ne portant pas préjudice aux objectifs de protection de l'objet en question, l'OFEV a jugé le projet conforme avec la protection

du paysage. Une expertise de la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage (CFNP) selon l'art. 7 LPN n'est ainsi pas nécessaire.

Le projet ne touche aucun inventaire fédéral des paysages ou des biotopes. Il portera par contre atteinte à des biotopes dignes de protection comme ceux visés à l'art. 18 al. 1bis LPN (haies). Ces atteintes sont également presque exclusivement temporaires. Il est prévu que les milieux soient reconstitués directement après la fin des travaux (mesure M-5.9-10).

Le projet portera atteinte à des espèces protégées selon l'art. 20 al. 2 let. a, resp. l'annexe 3 de l'ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN ; RS 451.1) (vipères aspic, orvets). Au vu de l'enjeu écologique lié à la vipère aspic, les requérants devront définir avant la décision d'approbation des plans conjointement avec le Karch le calendrier des mesures, les mesures de limitation des impacts ainsi que les mesures de restauration du milieu. Si le Karch juge nécessaire la réalisation de mesures anticipées pour garantir la survie de la population, celles-ci devront obligatoirement être réalisées.

Concernant le bilan écologique présenté, l'OFEV n'a pas partagé l'évaluation faite par l'auteur du rapport en ce qui concerne l'évaluation des surfaces vertes non soumises à la LPN. Les milieux « roncier » et « prairie grasse » sont les milieux présentant une plus grande plus-value biologique du fait de l'amélioration de leur entretien. Néanmoins, il est fait mention dans la colonne « remarque » que l'entretien sera réalisé « comme jusqu'à présent ». Si aucune modification notable n'est réalisée au niveau de l'entretien, le facteur écologique restera inchangé et, au final, aucune plus-value ne sera générée. Les modifications d'entretien doivent donc être précisées au niveau du concept d'entretien ou, à défaut, le bilan écologique doit être corrigé afin de compenser cette lacune.

L'OFEV a jugé les mesures prévues M-5.9-1 à M-5.9-10 ainsi que M-5.10-1 à M-5.10-2 comme justifiées et nécessaires. Elles devront donc impérativement être réalisées.

La problématique liée à la présence d'espèces néophytes envahissantes a été traitée avec satisfaction dans le chap. 5.7 du RIE. L'OFEV a donc soutenu les mesures définies dans le RIE.

Finalement, l'OFEV a formulé les exigences suivantes :

- Le calendrier des mesures, les mesures de limitation des impacts ainsi que les mesures de restauration des milieux doivent être définis conjointement avec le Karch avant la décision d'approbation des plans. Si le Karch juge nécessaire la réalisation de mesures anticipées pour garantir la survie de la population, celles-ci doivent obligatoirement être réalisées.

- Les modalités d'entretien des milieux « roncier » et « prairie grasse » doivent être précisées au niveau du concept d'entretien. Si l'entretien reste identique (« comme jusqu'à présent ») tel qu'annoncé, le bilan écologique doit être mis à jour et de nouvelles mesures prévues. Le cas échéant, un nouveau bilan écologique adapté doit être transmis avant la décision d'approbation des plans à l'OFAC, pour évaluation par l'OFEV.

Par le biais de ses observations du 31 octobre 2017, les requérants ont fait savoir à l'autorité de céans que la première exigence de l'OFEV (mesures pour la vipère aspic à définir avec le Karch) a déjà été mise en œuvre. En effet, une visite des lieux a été effectuée le 9 octobre 2016 avec le responsable du Karch. Durant cette visite, 5 mesures ont été définies et consignées dans un rapport établi par le bureau d'ingénieurs B+S en date du 13 mars 2017 (cf. pièce n° 29 des observations du 31 octobre 2018 pour plus détails). L'autorité de céans constate que ces mesures permettent de répondre non seulement à la première exigence de l'OFEV mais également à celle de la DGE. La réalisation de ces mesures fera donc l'objet d'une charge dans le dispositif de la présente décision.

Concernant l'exigence de l'OFEV relative aux modalités d'entretien des milieux « roncier » et « prairie grasse », les requérants ont précisé ce qui suit dans le rapport précité.

Les déclarations figurant dans le rapport environnemental sont en effet trompeuses. Ainsi, la mesure 5.9-8 parle d'une part de l'élaboration d'un concept d'entretien pour les zones de valeur écologique améliorée et le tableau 5.9-2 contient d'autre part le commentaire que « l'entretien sera fait par des tiers, comme jusqu'à présent ». Pour clarifier autant que possible ce malentendu, les mesures suivantes ont été prévues : la situation actuelle restera inchangée que pour les acteurs concernés par l'entretien. La méthode d'entretien sera par contre modifiée. Ainsi, toutes les zones améliorées seront fauchées une fois par an (après le 1<sup>er</sup> juillet) et l'herbe fauchée sera laissée sur place pendant quelques jours, ceci pour éviter une nouvelle propagation des mûriers et pour garantir l'augmentation durable pronostiquée de la valeur écologique des surfaces. La procédure à suivre sera définie par contrat entre Saraco SA et les acteurs chargés de l'entretien. En ce qui concerne le bilan écologique par rapport à l'évaluation des interventions et des mesures, il convient de mentionner à cette occasion que les mesures prévues en faveur des reptiles n'ont pas été intégrées dans ce bilan.

L'autorité de céans constate que ces précisions permettent de confirmer que des mesures sont envisagées pour ces milieux « roncier » et « prairie grasse », répondant ainsi à la deuxième exigence de l'OFEV. Puisque ces mesures sont prévues dans les documents qui composent la demande d'approbation des plans et que la réalisation du projet doit se faire conformément à ces documents, une charge spéci-

fique à la réalisation de ces mesures n'est pas nécessaire.

## 2.8.6 Accidents majeurs

La conformité du projet aux prescriptions en matière de protection de la population et de l'environnement contre les graves dommages résultant d'accidents majeurs – contenues dans l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012) – a tout d'abord été examinée par les autorités cantonales genevoises, par le biais du SERMA de la DGE, puis par l'OFEV.

### 2.8.6.1 Préavis du SERMA

Après analyse des documents contenus dans le dossier de la demande initiale du 15 décembre 2015, la DGE a requis en date du 1<sup>er</sup> septembre 2016 des compléments. Cette demande portait principalement sur les courbes cumulatives de risques, sur les mesures de réduction des risques et sur la prise en compte des projets de construction d'immeubles à proximité du Feederpipeline.

Pour répondre à cette demande, les requérants ont transmis à l'autorité de céans des compléments en date du 14 mars et du 4 avril 2017. Ces compléments ont été transmis au SERMA qui a formulé une nouvelle prise de position le 11 mai 2017. Concrètement, le service cantonal spécialisé a formulé un préavis favorable à condition que les rayons de létalité et les courbes cumulatives de risques soient validés par l'OFEV. En effet, le Service a constaté que les requérants, pour évaluer le risque lié à la conduite projetée, avaient retenu la méthode d'évaluation des risques imputables aux fuites dans les oléoducs de mars 2014 qui, pour déterminer les rayons de létalité, fait référence au rapport-cadre sur la sécurité des installations de stockage d'hydrocarbure (Carbura 2005). Toutefois, le Service mentionne le fait que, pour déterminer ces rayons de létalité, le rapport-cadre de l'industrie gazière (révision 2010) estime qu'un autre modèle doit être utilisé. Par ailleurs, des rayons de létalité sont encore proposés dans le document « Mesures de protection en dehors de la source (MPDS) » de Suisseplan et de l'OFEV 2015. Considérant l'existence de ces différentes méthodes, le service cantonal a, par le biais de son préavis favorable avec conditions, voulu s'assurer auprès de l'OFEV – autorité fédérale compétente pour l'exécution de l'OPAM – que la méthode d'évaluation retenue soit correcte.

### 2.8.6.2 Prise de position de l'OFEV

Sur la base du dossier initial, des compléments ainsi que du préavis du SERMA, l'OFEV a indiqué ce suit.

## A) Situation

Une évaluation du risque, basée sur la méthode de screening pour appliquer l'OPAM aux oléoducs décrite dans un rapport général (Méthodologie de Screening des risques imputables aux fuites dans les oléoducs / Cas pratiques servant de base à l'élaboration d'une méthode de screening, Ernst Basler und Partner [EBP], 10 mars 2014) a été réalisée afin d'examiner l'influence du projet MenConFeed sur le niveau de risque pour l'indicateur de dommages « décès » en examinant dans le détail huit tronçons. Pour ces huit tronçons, une comparaison a été faite entre « l'état actuel » et « l'état futur » (avec la pleine utilisation du potentiel constructible des terrains qui sont en zone à bâtir selon le plan d'affectation en vigueur). Les indicateurs de dommages « eaux superficielles  $n_3$  » et « eaux souterraines  $n_4$  » ont également été pris en considération dans l'évaluation du risque.

## B) Evaluation

### B.a) Méthode d'évaluation applicable

Comme présenté ci-dessus, le choix de la méthode à appliquer pour évaluer le risque a été mis en question par l'autorité cantonale genevoise, constatant que, outre la méthode retenue, d'autres méthodes existaient également. Sur ce point, l'OFEV prend position comme suit.

Tout d'abord, il convient de constater que, pour le calcul des rayons de létalité, le rapport-cadre sur la sécurité des installations de stockage d'hydrocarbures (Carbura 2005) a été repris dans la méthodologie « Screening des risques imputables aux fuites dans les oléoducs » qui a été élaborée par un groupe de travail (avec assistance du Canton de Genève) et validée par l'OFEN le 8 avril 2014, soit après le rapport-cadre sur les gazoducs qui date de 2010.

Par ailleurs, la méthodologie « Screening des risques imputables aux fuites dans les oléoducs » a été officiellement publiée, ce qui n'est pas le cas du rapport « Mesures de protection en dehors de la source, MPDS » (en allemand : « Studie zur Bewertung von Schutzmassnahmen ausserhalb der Quelle zur Reduktion von Störfallrisiken ») qui se comprend uniquement comme un document interne qui s'adresse aux offices fédéraux et aux cantons. De plus, ce rapport « MPDS » sert avant tout à estimer les différentes mesures de protection potentielles permettant de réduire le risque.

L'OFEV a vérifié si, concrètement, le choix d'une méthode plutôt que d'une autre entraîne une différence sensible ou non. Pour ce faire, l'OFEV a contacté suisseplan Ingenieure AG pour obtenir des informations portant sur un certain nombre d'éléments. Concrètement, les valeurs de rayonnement thermique et, partant, les

rayons de létalité, ont été comparés pour deux exemples de références similaires dans chaque méthode :

- Pour une « Petite nappe » :  
Screening oléoduc, Tab.9 S.11 /  $A_{\text{nappe}}$ : 230 m<sup>2</sup> *versus* le rapport MPDS, Tab.5 S.18 /  $A_{\text{nappe}}$ : 200 m<sup>2</sup> ;
- Pour une « Grande nappe » :  
Screening oléoduc, Tab.13 S.12 /  $A_{\text{nappe}}$ : 1115 m<sup>2</sup> *versus* le rapport MPDS, Tab.6 S.19 /  $A_{\text{nappe}}$ : 1250 m<sup>2</sup>.

Il est ressorti de la comparaison que l'intensité du rayonnement entre la méthodologie « Screening des risques imputables aux fuites dans les oléoducs » et le rapport cadre sur les gazoducs à haute pression, respectivement selon le rapport « Mesures de protection en dehors de la source (MPDS) », ne montre pas de différence significative.

De plus, l'OFEV a estimé que, dans le cas précis de ce projet, la différence est d'autant plus insignifiante en raison d'un effet de protection élevé contre l'action thermique dû à l'enveloppe des bâtiments et à la carrosserie des véhicules. Sur le tronçon considéré et dans la zone d'influence du Feederpipeline, la majorité des personnes se trouvent dans les bâtiments. Les différences faibles des rayons de létalité n'engendrent pas une augmentation du risque (ampleur) perceptible.

Par ailleurs, de manière générale, l'OFEV a rappelé que pour les oléoducs, en comparaison avec les gazoducs à haute pression, les rayons de létalité sont nettement plus petits en particulier pour les létalités élevées. De plus, dans les périmètres bâtis, l'approche selon la méthode de screening surestime la taille des nappes car leur extension réelle est limitée par des obstacles et une grande partie du liquide libéré s'écoule dans le réseau d'évacuation des eaux de surface.

Finalement, l'OFEV a confirmé que le choix de la méthode « Screening des risques imputables aux fuites dans les oléoducs » est correct et que, même si une autre méthode était appliquée, la différence ne serait, dans les faits, pas significative. C'est donc à juste titre que l'étude de risque pour le projet MenConFeed a retenu la méthode de screening pour les oléoducs.

#### B.b) Etude de risque

Pour analyser l'étude de risque, il a été nécessaire que l'OFEV contacte suisseplan, Ingénieure AG avec l'accord des requérants, afin d'obtenir un complément à l'évaluation de risque qui contient les arbres des causes et des événements pour les segments « 1. Embranchement CFF (Fig. 3) » et « 3. CFF Route de Meyrin (Fig. 5) ». Ils ont été mis à disposition par courriel le 14 juillet 2017.

L'OFEV a examiné les documents soumis à l'évaluation et a constaté que l'étude de risque du 10 mars 2017 a été mise à disposition dans son intégralité et qu'elle est établie sur la base de la méthodologie validée « Screening des risques imputables aux fuites dans les oléoducs ». L'OFEV a constaté que les rayons de létalité présentés au chapitre 3.5 de cette étude de risques, qui se basent sur le rapport cadre sur la sécurité des installations de stockage d'hydrocarbures, sont conforme à la méthodologie validée. Il a jugé les courbes cumulatives de risque présentées au chapitre 4.1.3. comme plausibles et conformes à la manière de procéder d'après les documents pour le screening. Pour le projet soumis à évaluation, les risques « environnementaux » et « population » ont été évalués séparément.

#### B.b.a) Risques « environnementaux »

Selon les explications de l'évaluation du risque, l'OFEV a constaté qu'un accident majeur de grande ampleur pour les « eaux superficielles  $n_3$  » semble peu probable. En l'absence de zones de protection assez proches, les critères d'exclusion pour les « eaux souterraines  $n_4$  » sont satisfaits tout le long du Feederpipeline. Concernant les risques environnementaux, l'OFEV n'a donc pas de remarques.

#### B.b.b) Risques « population », indicateur « décès $n_1$ »

Pour les 8 segments considérés, les diagrammes Probabilité/Conséquence ont été calculés sur la base de la méthode du screening en prenant également en compte les objets spéciaux. L'OFEV a évalué les 8 diagrammes séparément et voici les résultats :

1. Embranchement CFF (Fig. 3) : La courbe selon « l'état actuel » est tangente à la ligne moyenne dans le domaine intermédiaire autour d'un indice d'accident majeur (IAM) de 0.60. Une exploitation selon « l'état futur » génère sur ce tronçon « Embranchement » une légère augmentation de risque (probabilité) avec un dépassement au-dessus de la ligne moyenne du domaine intermédiaire autour d'un IAM de 0.60. L'ampleur des dommages est occasionnée uniquement par les personnes dans les trains sur la ligne aéroportuaire.
2. Autoroute (Fig. 4) : Les deux courbes pour « l'état actuel » ainsi que pour « l'état futur » sont quasiment congruentes. Elles se situent globalement dans le domaine des dommages légers et touchent le seuil pour le dommage grave (IAM de 0.30) autour d'une probabilité de  $1.0E-11$ . L'IAM maximal calculé de 0.30 est occasionné par les bouchons pendant la journée.
3. CFF Route de Meyrin (Fig. 5) : La courbe selon « l'état actuel » est située dans le domaine intermédiaire et franchit légèrement la ligne moyenne autour d'un IAM de 0.60. Une exploitation selon « l'état futur » génère sur ce tronçon « CFF Rte de Meyrin » une augmentation de risque (probabilité) avec un dépassement au-dessus de la ligne moyenne du domaine intermédiaire autour



- d'un IAM de 0.60. L'ampleur des dommages est occasionnée avant tout par les personnes dans les trains sur la ligne aéroportuaire.
4. Pré-Bois (Fig. 6) : L'ampleur de dommages pour la présence des personnes à « l'état actuel » est significativement plus petite que 0.30, comme il n'y a que peu de personnes dans le périmètre d'influence. La courbe selon « l'état futur » se situe globalement dans le domaine acceptable.
  5. Hôtel & centre Administratif Pré-Bois-Aéroport (Fig. 7) : L'ampleur de dommages pour la présence des personnes à « l'état actuel » est significativement plus petite que 0.30, comme il n'y a que peu de personnes dans le périmètre d'influence. La courbe selon « l'état futur » se situe globalement dans le domaine acceptable avec un IAM maximal de 0.50. L'IAM maximal calculé est occasionné par les personnes dans les deux bâtiments projetés du projet Hôtel & Centre Administratif Pré-Bois-Aéroport pendant la journée.
  6. Geneva Air Park (Fig. 8) : L'ampleur de dommages pour la présence des personnes à « l'état actuel » est significativement plus petite que 0.30, comme il n'y a que peu de personnes dans le périmètre d'influence. La courbe selon « l'état futur » se situe globalement dans le domaine acceptable avec un IAM maximal de 0.40. L'IAM maximal calculé est occasionné par les personnes dans le Rez Inférieur et le Rez Supérieur du bâtiment triangle du projet Hôtel & Centre Administratif Pré-Bois-Aéroport pendant la journée.
  7. Hangar TAG (Fig. 9) : Les deux courbes pour « l'état actuel » ainsi que pour « l'état futur » sont quasiment congruentes. Elles se situent globalement dans le domaine acceptable et franchissent le seuil de dommage grave (IAM de 0.30) autour d'une probabilité de  $1.0E-09$ . L'IAM maximal calculé de 0.31 est occasionné par les personnes dans le Hangar TAG pendant la journée.
  8. Poste GOLF (Fig. 10) : Les deux courbes pour « l'état actuel » ainsi que pour « l'état futur » sont quasiment congruentes. Elles se situent globalement dans le domaine acceptable avec un IAM maximal de 0.40. L'IAM maximal calculé de 0.40 est occasionné par les passagers à bord d'un avion pendant la journée.

De manière générale, l'OFEV juge le risque pour la situation future (avec utilisation des zones à bâtir en vigueur) comme acceptable, si la courbe ne dépasse pas la moitié inférieure du domaine intermédiaire. Cette approche d'évaluation est en ligne avec des projets similaires qu'ils soient des oléoducs ou des gazoducs à haute pression.

Ainsi, pour le projet MenConFeed, l'OFEV a jugé en détail le risque calculé pour les segments « 2. Autoroute (Fig. 4) », « 4. Pré-Bois (Fig. 6) », « 5. Hôtel & centre Administratif Pré-Bois-Aéroport (Fig. 7) », « 6. Geneva Air Park (Fig. 8) », « 7. Hangar TAG (Fig. 9) » et « 8. Poste GOLF (Fig. 10) » pour l'état actuel ainsi que pour l'état futur comme acceptable.

Pour les deux segments avec le risque le plus élevé, à savoir les segments « 1. Embranchement CFF (Fig. 3) » et « 3. CFF Route de Meyrin (Fig. 5) », les deux arbres des causes et événements montrent que les causes de défaillance « intervention de tiers » et « corrosion » sont significativement dominantes par rapport aux causes « mouvement de terrain » et « événement lié à l'exploitation ». La « corrosion » se monte à un taux de 49 % et « l'intervention de tiers » à 42 % d'une rupture totale de la conduite. De plus, l'OFEV a constaté que le recouvrement envisagé de la conduite à une profondeur de 14 m sur « 1. Embranchement CFF (Fig. 3) » et de 11 m sur « 3. CFF Route de Meyrin (Fig. 5) » correspond à un recouvrement classé dans la catégorie « élevée ». Pour ces deux segments, l'approche du calcul des courbes de risque peut être considérée comme probablement conservative. Comme pour les cas de rupture restants après la prise en compte des facteurs de correction pour les conduites avec une grande épaisseur de recouvrement, il est peu probable qu'une flaque aussi grande puisse se former en cas de rupture d'une conduite avec recouvrement normal. Finalement, de par l'approche de calcul des courbes de risque probablement conservative qui a été réalisée dans l'étude de risque ainsi qu'une épaisseur de recouvrement élevée (14 m et 11 m) envisagés sur ces deux segments concernés, l'OFEV a indiqué qu'il ne voyait pas d'autres mesures additionnelles proportionnées qui peuvent réduire le risque - qui se situe pour « l'état futur » dans la partie supérieure du domaine intermédiaire autour d'un IAM de 0.60.

Sur la base des documents soumis à l'OFEV et des faits énoncés ci-dessus, l'OFEV a jugé les risques « environnementaux » et « population » générés par le projet « MenConFeed » envisagés au droit des 8 segments étudiés comme acceptables et n'a pas formulé d'autres remarques.

### 2.8.6.3 Conclusion du DETEC

En préambule, l'autorité de céans précise que la prise de position de l'OFEV – validant notamment la méthode d'évaluation du risque – a été transmise au SERMA. Sur requête de l'OFAC, cette dernière autorité cantonale a indiqué, par courrier du 30 novembre 2017, avoir pris acte de la validation de la méthodologie et, par conséquent, constaté que la condition formulée dans son préavis du 11 mai 2017 était satisfaite. Partant, le SERMA a préavisé favorablement la réalisation du projet. Le SERMA a ajouté que l'étude de risque a montré que le risque, notamment au droit du projet de construction d'immeubles situé dans le secteur « Pré-Bois » tel qu'il est décrit dans la demande de renseignement au sens du droit cantonal genevois (DR) 18495, se situe dans le domaine acceptable selon la méthodologie de l'OFEV et les critères de l'OPAM. Par ailleurs, le SERMA a indiqué que, lorsque le risque d'accident majeur se situe entièrement dans le domaine acceptable, la prise de mesures supplémentaires n'est pas nécessaire, tant pour le Feederpipeline que pour les projets situés à proximité y compris le projet faisant l'objet de la DR 18495.

Cela étant précisé, l'autorité de céans constate donc que, conformément aux dispositions de l'OPAM, le risque de graves dommages résultant d'accidents majeurs lié à l'exploitation de la conduite projetée a fait l'objet d'une étude de risque. Cette étude a été évaluée par les autorités cantonales et fédérales spécialisées. Leur évaluation ont été développées ci-dessus. De manière succincte, force est de constater que, au terme de leur évaluation, il a été conclu au fait que la méthode pour évaluer le risque est correcte et qu'en appliquant cette méthode le risque lié à ce projet est acceptable. Cette conclusion tient compte de la situation future avec la pleine utilisation du potentiel constructible des terrains qui sont en zone à bâtir selon le plan d'affectation en vigueur. Elle tient également compte du fait que des mesures de sécurité spécifiques ont été prévues comme par exemple la redondance des systèmes de détection de fuites et la pose de dalles de protection à certains endroits. Toutes les mesures prévues sont suffisantes et il n'est pas nécessaire de prévoir d'autres mesures.

Considérant les conclusions des autorités spécialisées, l'autorité de céans estime que le risque de graves dommages résultant d'accidents majeurs lié à l'exploitation de la conduite projetée est acceptable et que d'autres mesures de sécurité ne doivent pas être prévues.

#### 2.8.7 Documents à fournir et suivi environnemental de la phase de réalisation (SER)

Dans son préavis du 11 mai 2017, la DGE a exigé des requérants qu'ils fournissent différents documents avant, pendant et après les travaux. La liste de ces documents est contenue dans les exigences n° 25 à 32 du préavis précité. Ce préavis est annexé à la présente décision et en fait intégralement partie.

L'OFEV, quant à lui, a noté qu'un Suivi environnemental de la phase de réalisation (SER) est prévu et a ainsi exigé qu'un rapport final du SER incluant un bilan écologique définitif soit transmis au plus tard 3 mois après la fin des travaux à l'OFAC, pour évaluation par l'OFEV. Ce rapport devra faire état du bilan écologique définitif, des mesures réalisées en faveur des reptiles (avec photos) ainsi que du concept d'entretien.

#### 2.8.8 Sites contaminés

Dans sa prise de position du 13 septembre 2017, l'OFEV a indiqué ce qui suit.

Selon le RIE, quatre sites pollués (n° 626.2003.368, 637.1999.001, 637.2000.001 et 637.2003.339) ne nécessitant ni surveillance ni assainissement sont concernés par le projet. En raison des interventions constructives relativement modérées requises pour ce projet, aucun besoin d'assainissement n'est généré, et aucune situation susceptible d'entraver de façon significative un futur assainissement ne sera provo-

quée. L'art. 3 de l'ordonnance sur les sites contaminés (OSites ; RS 814.680) est respecté.

## 2.9 Exigences liées aux routes nationales

La conformité du projet aux normes applicables en matière de routes nationales a été examinée par l'OFROU. Les résultats de cet examen ont été consignés dans une 1<sup>re</sup> prise de position datée du 6 juillet 2016. Suite à une demande de précision formulée par l'OFAC en lien avec l'emprise de la conduite sur les alignements de la route nationale, l'OFROU a émis une 2<sup>e</sup> prise de position en date du 5 février 2018, qui annule et remplace sa première prise de position. La 2<sup>e</sup> prise de position formule différentes remarques et exigences qui seront détaillées ci-dessous. Ces exigences ont été transmises aux requérants qui les ont acceptées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

L'OFROU a constaté qu'une partie du projet se situe à l'intérieur des alignements fédéraux de construction de la route nationale (RN), notamment la partie située entre les profils 410.00 à 510.00 ainsi que la partie passant en forage dirigé sous la RN, profils 650.00 à 1125.00.

Du point de vue de la route nationale, l'OFROU a approuvé le projet aux conditions suivantes :

- Si dans le futur, l'OFROU doit réaliser d'autres aménagements et que ce pipeline entre en conflit avec les nouveaux équipements, son déplacement sera à charge des requérants.
- L'OFROU devra être associé aux projets de détail du pipeline afin de l'approuver et ceci avant la mise en soumission des travaux.
- Les plans d'exécution des infrastructures sur le DP OFROU devront être adressés à la Filiale d'Estavayer-le-Lac pour approbation. Toutes les modifications devront être présentées à l'OFROU avant le démarrage des travaux ou, lorsque l'on sera en phase de construction, avant la réalisation de l'objet ou de la partie d'objet concerné par la/les modification(s).
- La servitude souterraine du pipeline fera l'objet d'une convention entre l'OFROU Filiale d'Estavayer-le-Lac et les requérants.
- Les installations du pipeline seront physiquement séparées de toutes les installations de la route nationale.
- Tous les plans conformes à l'exécution d'ouvrages et d'infrastructures sur DP OFROU seront à transmettre à la Filiale d'Estavayer-le-Lac OFROU dans un délai de 1 an à compter de la fin des travaux.

- Le projet du pipeline ne devra en aucun cas générer un entretien du patrimoine des routes nationales ne faisant pas partie des mesures d'entretien courant. S'il devait en résulter des coûts supplémentaires, ceux-ci seraient portés à charge des requérants.
- L'accès aux ouvrages des routes nationales devra être garanti à tout moment.

## 2.10 Exigences liées aux chemins de fer

La conformité du projet aux normes applicables en matière de chemins de fer a fait l'objet d'une lettre des CFF du 6 juillet 2016 et d'une prise de position de l'OFT du 5 septembre 2016 qui contient en annexe une lettre des CFF du 29 août 2016. En date du 12 septembre 2017, l'OFT a indiqué que cette prise de position et son annexe englobaient l'ensemble des exigences formulées par les CFF dans leur lettre du 6 juillet 2016, à l'exception des exigences n° 3 à 7 qui ne concernent que des aspects relevant du droit privé. Toutes les exigences seront détaillées ci-dessous. Ces exigences ont été transmises aux requérants qui les ont acceptées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

### 2.10.1 Exigences de la prise de position de l'OFT du 5 septembre 2016 et de la lettre annexée des CFF du 29 août 2016

Concernant les détails d'exécution, l'OFT a exigé que les plans d'exécution finaux soient soumis pour accord aux CFF. Concernant les modalités d'exécution, l'OFT a exigé que les CFF indiquent les modalités d'exécution et les mesures de sécurité nécessaires à prendre. De plus, l'OFT a exigé que les demandes formulées par les CFF dans leur lettre du 29 août 2016 soient respectées. Ces demandes sont les suivantes :

- L'intégrité et la stabilité des installations des CFF doivent être garanties en permanence, notamment lors des travaux de creuse.
- La géométrie de la voie doit être contrôlée avant, pendant et après les travaux. Un contrôle du devers sera effectué pour certains travaux.
- La dérogation demandée au chiffre 5.1.3 du rapport technique (traversée en diagonale au lieu de perpendiculaire) est accordée. La surface de recouvrement supérieure à 6.00 mètres est suffisante.
- La stabilité des pylônes de la ligne de contact et de leurs fondations ne doit pas être altérée. Les fondations des pylônes ne doivent pas être dégagées par les travaux de construction, elles ne doivent pas non plus être percées ou partiellement taillées.
- Les anciennes conduites situées sur le domaine des CFF doivent être démontées et évacuées.

- Le maître de l'ouvrage devra prendre contact avec le service des structures ( \_\_\_\_\_, 079 \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_@sbb.ch) afin de faire valider le projet et la note de calcul pour les forages dirigés.
- L'ancien Feederpipeline sera mis hors service pour fin 2017 afin que les travaux d'amélioration des structures d'accueil RVO5, prévus en gare de Vernier dès le début 2018, puissent être entrepris dans les délais. Si ce calendrier ne pouvait pas être respecté, les requérants s'engagent à trouver une dérogation auprès de l'OFEN/l'OFAC, respectivement de l'OFT afin d'autoriser les CFF à commencer les travaux dès janvier 2018 à la halte de Vernier tout en maintenant le Feederpipeline en service.
- Puisqu'aucune note de calcul des forages dirigés n'est fournie avec le dossier, le maître de l'ouvrage devra soumettre à l'approbation une note de calcul au moins 8 semaines avant les travaux, à Monsieur \_\_\_\_\_ (079 \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_@sbb.ch).
- Le maître de l'ouvrage prendra contact avec la personne de contact des CFF Infrastructure Surveillance ( \_\_\_\_\_, 079 \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_@sbb.ch) 5 semaines avant le début des travaux pour régler les problèmes de sécurité liés à l'exploitation ferroviaire ainsi que pour coordonner les prestations CFF. L'entreprise qui effectuera les travaux devra mettre à disposition un chef de la sécurité selon le RTE 20100. Dans le cas contraire, les CFF fourniront la personne aux frais du maître de l'ouvrage.
- Des mesures de protection devront être prises lors de l'utilisation d'engin de levage et de machines de chantier à proximité d'installations ferroviaires des CFF. Les engins pouvant pénétrer la zone dangereuse électrique des trains devront être mis à terre (éventuellement pose d'un éclateur) et être équipés d'un dispositif limitant les mouvements de déplacement.
- Une clôture de type chaboury est à poser le long du domaine des CFF afin d'enfermer l'activité des entreprises vis-à-vis des dangers que représente l'exploitation ferroviaire. Cette palissade sera constituée de planches jointives d'une hauteur à définir avant les travaux. Elle doit permettre également de maintenir les matériaux pouvant rouler accidentellement en direction des installations des CFF lors de terrassements.
- Toutes les prestations CFF nécessaires à l'étude ainsi qu'à la réalisation des mesures de sécurité seront à la charge du maître de l'ouvrage.
- Avant la phase d'appel d'offre les CFF recommandent de prendre contact avec la personne de contact des CFF Infrastructure Surveillance, afin de définir et de fournir les documents de sécurité à joindre au dossier de soumission (éventuellement dispositif approximatif).
- Les phases de travaux nécessitant l'interdiction et/ou le déclenchement des lignes de contact peuvent être différées pour des raisons d'exploitation.
- Toute modification du projet devra faire l'objet d'une nouvelle consultation.

Concernant la demande des CFF relative à la mise hors service de la conduite d'avitaillement actuelle avant la fin de l'année 2017 pour permettre les travaux d'amélioration prévus à la gare de Vernier, l'autorité de céans constate tout d'abord qu'elle ne peut de toute évidence par être respectée vu la date à laquelle est rendue la présente décision d'approbation des plans pour la réalisation de la nouvelle conduite et la mise hors service de la conduite actuelle. Ceci étant dit, cet élément n'est pas problématique car les requérants ont fait savoir à l'OFAC dans leurs observations du 31 octobre 2016 (cf. paragraphe n° 110) que les CFF les ont contactés pour les informer qu'un nouveau projet allait être déposé pour la gare de Vernier. Concrètement, cela signifie que la réalisation du nouveau projet de gare est *de facto* reportée. Ce report permettra selon tout vraisemblance de réaliser la nouvelle conduite et de mettre hors service l'ancienne conduite qui, dès cet instant, ne sera plus un élément problématique pour la future gare de Vernier.

Considérant ce qui précède, l'autorité de céans modifie la demande des CFF de la manière suivante : Si la mise hors service de l'ancien Feederpipeline ne peut pas avoir lieu avant la réalisation de la nouvelle gare de Vernier, les requérants s'engagent à participer aux démarches visant à trouver une solution et/ou obtenir une dérogation auprès des autorités compétentes afin d'autoriser les CFF à réaliser les travaux de la halte de Vernier tout en maintenant l'ancien Feederpipeline en service.

Pour le surplus, il convient également de préciser que la dernière exigence concernant la consultation des CFF en cas de modification du projet est comprise comme une demande de consultation uniquement si la modification les impacte. Cette exigence sera donc modifiée dans ce sens pour être reprise comme charge.

#### 2.10.2 Exigences contenues dans la lettre des CFF du 6 juillet 2016

Comme expliqué ci-dessus, les CFF ont adressé en date du 6 juillet 2016 une lettre à l'attention de l'OFAC. Dans cette lettre, les CFF ont approuvé le projet sous réserve du respect de 23 exigences. Toutes ces exigences, à l'exception des exigences n° 3 à 7 ainsi que d'une exigence relative à l'acquisition par les requérants des droits nécessaires sur la parcelle n° 4810 de la Commune de Vernier grevée d'un droit de superficie, ont matériellement été reprises dans la prise de position de l'OFT du 5 septembre 2016 développée ci-dessous et ne seront donc pas à nouveau énumérées dans ce paragraphe.

Les exigences n° 3 à 7 ont la teneur suivante :

- La mise à disposition du domaine CFF pour les installations du maître d'ouvrage, fera l'objet d'un contrat de passage de conduites, lequel devra être signé avant le début des travaux.

- Le contrat de passage de conduites fera partie intégrante de la (des) servitude (s) à constituer simultanément.
- Le contrat sera établi sur la base du projet de construction à soumettre préalablement au service susmentionné.
- Tous les coûts supplémentaires pour les CFF résultant de la construction des installations de conduites devront être intégralement pris en charge par le maître d'ouvrage.
- Les travaux touchants aux installations liées à l'exploitation ferroviaire (voies, ballast, équipements de sécurité, lignes de contact et chambres à câbles, etc.) devront dans tous les cas, être exécutés par les services spécialisés des CFF ou par des personnes compétentes désignées par ceux-ci ou sous leur surveillance. Les coûts d'exécution et de surveillance y relatifs seront intégralement supportés par le maître d'ouvrage.

Les requérants ont précisé dans leurs observations du 31 octobre 2017 que pour l'exigence relative à l'acquisition des droits en relation avec la parcelle n° 4810 située sur la Commune de Vernier grevée d'une servitude de superficie, le superficiaire, Swiss Life SA, a été informé de la procédure par un avis personnel daté du 4 octobre 2017. Sur ce point, l'autorité de céans constate que l'exigence sera respectée dans tous les cas car l'acquisition pourra se faire d'un commun accord avec le superficiaire ou, si nécessaire, par la voie de l'expropriation.

Concernant les exigences n° 3 à 7, les requérants ont eu un échange avec un collaborateur des CFF qui a fait parvenir un projet de contrat de conduites concernant la mise à disposition du domaine CFF pour le passage du Feederpipeline et de câbles de communications. Sur la base de ces informations, les requérants acceptent ces exigences.

### 2.11 *Exigences liées aux lignes électriques*

La conformité du projet aux normes applicables en matière de lignes électriques a été examinée par l'ESTI. Les résultats de cet examen ont été consignés dans une prise de position datée du 12 août 2016 qui formule 4 exigences qui seront détaillées ci-dessous. Ces exigences ont été transmises aux requérants qui les ont acceptées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

Les exigences sont les suivantes :

- Les prescriptions des articles 123 à 128 ainsi que les distances minimales de l'annexe 19 de l'ordonnance sur les lignes électriques (OLEI : RS 734.31) devront être respectées.
- Le maître d'ouvrage sera tenu d'informer tous les exploitants ou propriétaires des installations à courant fort touchés par le projet. Ils prendront conjointement



des mesures si nécessaire.

- Les prescriptions concernant toute influence réciproque des systèmes de mise à la terre selon l'art. 8 OLEI devront être respectées.
- Les règles relatives à la mise en œuvre de grues et de machines de chantier à proximité de lignes électriques aériennes de la SUVA (1863.f-mai 2007-6000) devront être appliquées.

## 2.12 Exigences techniques cantonales

Par l'intermédiaire de ses préavis de synthèse des 14 septembre 2016 et 17 mai 2017, l'Office des autorisations de construire (OAC) du Canton de Genève a fait parvenir à l'OFAC les préavis des services cantonaux et communaux concernés formulant leurs exigences. Sous réserve des services listés ci-dessous, les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet. Dans le cadre des observations finales, les exigences formulées ont été transmises aux requérants qui ne les ont pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

### 2.12.1 Direction générale du génie civil

Dans son préavis du 21 juillet 2017, la Direction générale du génie civil a formulé les exigences suivantes :

- Tous les travaux sur le domaine public cantonal devront respecter les prescriptions constructives génie civil du DETA (p. ex. : type et épaisseur des enrobés, utilisation de grave recyclée, type de bordure des trottoirs, etc.), disponible sur Internet à cette adresse : [www.ge.ch/construction/demarches-prealables/prescriptions-travaux-genie-civil.asp](http://www.ge.ch/construction/demarches-prealables/prescriptions-travaux-genie-civil.asp).
- Tous les travaux exécutés sur le domaine public cantonal ou les occupations diverses devront faire l'objet d'une requête de permission de fouille, travaux divers ou détention d'une installation sur ou sous le domaine cantonal, à déposer auprès du service de la maintenance des routes cantonales du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), à l'aide du formulaire disponible sur Internet à cette adresse : [www.ge.ch/construction/doc/prescriptions-construction/genie-civil/Demande\\_occupation\\_dp\\_5ll-a-b.pdf](http://www.ge.ch/construction/doc/prescriptions-construction/genie-civil/Demande_occupation_dp_5ll-a-b.pdf). Les travaux seront à la charge des requérants conformément à l'art. 59 al. 9 de la loi genevoise sur les routes (LRoutes ; RS-GE L 1 10).

### 2.12.2 Exigences liées à la mobilité

Dans son préavis du 11 mai 2017, la DGE a formulé les exigences suivantes en matière de mobilité :

- Prendre note du point suivant : le projet prévoit que le chantier nécessitera une adaptation de la circulation sur la route de Vernier pendant la période de tra-

- vaux. Les installations de chantier ne sont pas évaluées à ce stade de l'autorisation. Les requérants prendront rendez-vous en temps utile, avec la Direction générale des transports (DGT) (022 \_\_\_\_\_).
- S'assurer que la construction du Feederpipeline est suffisamment reculée par rapport à la route de Vernier pour permettre la construction des éléments routiers relatifs à l'axe fort de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) Genève-Vernier et à l'élargissement de la bretelle d'accès à l'autoroute depuis la route cantonale de Vernier conformément au projet mené par le canton dans le cadre de l'amélioration des accès du quartier de l'Etang. Le projet sera transmis par M. \_\_\_\_\_.
  - Développer le projet de manière à ce qu'il soit compatible en tout temps avec les projets de modification du réseau routier, en particulier le projet d'élargissement de l'autoroute et de ses accès (sous maîtrise d'ouvrage de l'OFROU). En effet, l'infrastructure planifiée se situe dans l'environnement direct de l'autoroute et de ses échangeurs (Vernier et Meyrin).
  - Coordonner le projet entre l'îlot A du PLQ Etang et l'autoroute, entre les points 640 et 680, en fonction des dates de réalisation de chacun, avec la passerelle Blandonnet-Etang (positionnement des piliers pas encore fixé).
  - Laisser possible, dans le projet au Nord de la route de Meyrin (à partir du point 960), la réalisation de la voie « modes doux » (cycles + piétons) prévue le long de la route de Meyrin (Loi n° 10789 - liaison directe et sécurisée le long de la route de Meyrin).
  - Effectuer si possible une coordination au niveau de la halte de Vernier et du projet de réalisation d'un passage « modes doux » entre la halte de Vernier et le secteur Blandonnet en direction de la passerelle Blandonnet / Etang, pour que les délais de réalisation de l'amélioration et de l'agrandissement de la halte soient les plus favorables par rapport à la désaffectation du pipeline actuellement en service.

Dans leurs observations du 31 octobre 2016, les requérants ont indiqué ce qui suit concernant la demande relative à la position du Feederpipeline par rapport à la route de Vernier pour permettre la construction des éléments routiers relatifs à l'axe fort TCSP Genève-Vernier et à l'élargissement de la bretelle d'accès à l'autoroute depuis la route cantonale de Vernier. Au moment du dépôt de la présente demande d'approbation des plans, le projet de la conduite était conforme aux projets mentionnés par les autorités cantonales. De plus, actuellement, aucun projet n'est formellement déposé concernant l'axe fort de TCSP Genève-Vernier et l'élargissement de la bretelle d'accès à l'autoroute. Par ailleurs, suite aux derniers renseignements donnés par la Direction générale des transports aux requérants le 28 août 2017, le projet axe fort TCSP Genève-Vernier prévoit actuellement des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et non plus des trams. En prenant en compte les projets relatifs à l'axe TCSP Genève-Vernier et l'élargissement de la bretelle d'accès à l'autoroute soit une emprise de la route de Vernier qui s'élargirait et repousserait la bretelle

d'autoroute en direction des dépôts, en leur état actuel, la construction et l'exploitation du Feederpipeline ne compromettent pas la mise en place de BHNS sur cet axe. Finalement, sur la base de ce qui précède, les requérants ont indiqué que, si ces projets, actuellement au stade de discussions, devaient déranger l'exploitation et/ou la construction du Feederpipeline ou inversement, ils s'engagent à fournir leurs meilleurs efforts pour négocier de bonne foi et avec diligence toute éventuelle modification nécessaire du tracé. Toutefois, ils ne peuvent pas assurer et garantir, à ce stade, que le Feederpipeline soit suffisamment reculé par rapport à des projets au stade embryonnaire qui ne sont pas encore mis à l'enquête ni définitivement arrêtés par les parties et autorités concernées.

Concernant cette exigence cantonale relative à la position du Feederpipeline par rapport aux futurs projets de transports publics et de modifications des voies d'accès à l'autoroute, le DETEC estime qu'elle ne peut pas être reprise telle qu'elle comme charge dans le dispositif de la présente décision. En effet, comme l'ont indiqué les requérants, ces futurs projets sont actuellement en cours d'élaboration et leurs positions n'est donc pas précises. Il ne peut donc pas être exigé que la conduite soit suffisamment reculée par rapport à des objets dont l'emplacement n'est pas encore déterminé. Considérant cela, l'engagement des requérants à fournir leurs meilleurs efforts pour négocier de bonne foi et avec diligence toute éventuelle modification nécessaire du tracé représente une exigence acceptable pour toutes les parties et s'inscrit dans l'esprit de l'exigence formulée par les autorités cantonales visant à s'assurer que ces projets ne soient pas irréalisables avec la future conduite d'avitaillement. Cet engagement sera donc repris comme charge dans le dispositif de la présente décision en remplacement de l'exigence cantonale.

Concernant la 3<sup>e</sup> demande cantonale, relative aux projets liés à l'autoroute, l'autorité de céans rappelle que l'OFROU a été consultée et a formulé les exigences relatives à ce domaine.

Concernant l'exigence du canton relative à la voie « mode doux » prévue le long de la route de Meyrin, les requérants ont précisé ce qui suit dans leurs observations du 31 octobre 2017. Le projet tel que transmis par la Direction générale des transports n'a pas fait l'objet de modifications récentes et est compatible avec le Feederpipeline. Sur la base de ce projet préliminaire, les requérants acceptent cette charge en précisant qu'une coordination devra être faite avec la Direction générale des transports afin que les piliers de la passerelle piétonne ne soient pas directement placés sur le Feederpipeline ; en effet, le placement des piliers n'a pas encore fait l'objet d'une décision, car le projet n'est pas encore arrêté. L'autorité de céans prend note de cette remarque.

### 2.12.3 Police du feu

Dans son préavis du 14 juin 2016, la Police du feu du Canton de Genève a indiqué être favorable à ce projet et formulé les exigences suivantes :

- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'article 58 de la Norme et de la Directive n° 12-16 "Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle" (AEAI).
- Demeurent réservées les exigences de l'IFP.
- Demeurent réservées les exigences issues de l'étude de risque selon l'art. 6 OPAM.

A noter que la réserve de la Police du feu relative aux exigences de l'IFP a été prise en compte dans le cadre de la procédure puisque l'IFP a formulé une prise de position (cf. ci-dessus chapitre « B.2.6 Exigences liées aux conduites »). Cette réserve est donc prise en compte.

Concernant la réserve de la Police du feu relative aux exigences de l'étude de risque selon l'art. 6 OPAM, l'autorité de céans rappelle que dans tous les cas la réalisation du projet doit se faire selon le dossier qui a été déposé, comprenant l'étude OPAM et ses mesures. De plus, les exigences en matière d'accidents majeurs ont été vérifiées par les autorités cantonales et fédérales compétentes (cf. ci-dessus chapitre « B.2.8.6 Accidents majeurs »). Cette réserve de l'IFP est donc prise en compte.

### 2.12.4 Commune de Vernier

Dans son préavis du 28 juin 2016, la Commune de Vernier a pris note de la modification du tracé de la conduite d'avitaillement et a donné un préavis favorable, en constatant que le nouveau tracé rendra plus aisé l'urbanisation de la ZIBAT. La commune a toutefois regretté que cette conduite n'ait pas été intégrée ou coordonnée avec le gazoduc et a requis des informations sur cette absence de coordination.

Dans leurs observations du 31 octobre 2017, les requérants ont indiqué ce qui suit pour répondre à la demande de précisions relatives au gazoduc. Une coordination n'a pas pu être entreprise car il existe des dangers potentiels à la réalisation de travaux à proximité d'une conduite de gaz en service et que les tracés ne sont pas similaires. En effet, le Feederpipeline relie les dépôts de Vernier à l'aéroport de Genève selon un tracé plus respectueux par rapport à l'urbanisation de la zone. Pour les raisons mentionnées dans ce courrier et rappelées ci-dessus, les requérants n'ont pas coordonné le tracé du Feederpipeline avec celui du gazoduc.

Ces précisions ont déjà été communiquées à la Commune de Vernier par courrier du 4 octobre 2017. De plus, elles lui seront à nouveau transmises par le biais de la présente décision dont une copie lui sera adressée.

### 2.13 *Autres exigences*

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

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.

### 2.14 *Détermination du DETEC sur les oppositions*

Suite à la mise à l'enquête publique et à l'envoi des avis personnels, plusieurs oppositions et demandes d'indemnité ont été formulées (cf. ci-dessus chapitre « A.2.2 Oppositions » pour plus détails). Durant l'instruction liée à la présente décision, toutes les oppositions et demandes d'indemnité ont été retirées. L'autorité de céans en prend acte et constate donc que les droits des tiers intéressés ont été respectés par le biais de la mise à l'enquête publique et plus aucun tiers ne s'oppose la présente décision.

### 2.15 *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.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de la consultation. 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. De l'expropriation

Comme cela ressort des considérants ci-dessus (cf. chapitre « A.1.6 Droits réels »), la construction projetée ainsi que ses distances de sécurité et périmètres de protection sont prévus sur des parcelles pour lesquelles les requérants ne disposent pas des droits réels nécessaires. Afin de réaliser ce projet, les requérants ont contacté les propriétaires et autres titulaires de droits réels des parcelles en cause qui sont concernés pour acquérir la maîtrise foncière adéquate. Dans l'hypothèse où une telle acquisition ne pourrait pas aboutir sur une base volontaire, les requérants ont requis de l'autorité de céans qu'elle statue sur l'exercice de leur droit d'expropriation conformément à l'art. 36a LA et à l'art. 3 de la loi fédérale sur l'expropriation (LEx ; RS 711).

Pour exercer ce droit, les requérants ont appliqué les art. 27 ss LEx qui prévoient notamment un avis public et un avis personnel aux tiers intéressés qui sont connus par le registre foncier des droits à exproprier (pour plus de détails, cf. ci-dessus chapitre « A.2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête »).

Durant les délais liés à l'avis public et aux avis personnels, tout tiers intéressé a pu communiquer à l'autorité de céans son opposition à l'expropriation, ses demandes tendant à une modification et ses prétentions à une indemnité, conformément à l'art. 30 LEx. Comme expliqué ci-dessus (cf. chapitre « A.2.2 Oppositions ») plusieurs oppositions et demande d'indemnité ont été formulées mais toutes ont été retirées. Ainsi, force est de constater qu'aucun tiers ne s'oppose à une éventuelle expropriation.

Considérant ce qui précède et considérant également que la réalisation du présent projet permet de suivre un but d'intérêt public puisqu'il permet de fournir en carburant les aéronefs de l'aéroport de Genève et que, au sens de l'art. 1 al. 2 LEx, il est nécessaire car aucune autre solution n'est meilleure (pour plus de détails, cf. chapitre « A.1.3 Justification du projet » ci-dessus), l'autorité de céans autorise l'AIG, concessionnaire de l'aéroport de Genève, à exercer son droit d'expropriation si aucun accord n'est trouvé avant la réalisation du projet avec les titulaires des droits réels concernés figurant sur la liste du 9 avril 2018.

A noter que, conformément aux art. 16 et 17 LEx, l'expropriation ne peut avoir lieu que moyennant indemnité plein et entière, payable en argent sauf disposition légale

ou convention contraire. Ce n'est toutefois pas l'autorité de céans qui est compétente pour traiter l'indemnisation, si aucun accord de gré à gré n'est trouvé, mais la Commission fédérale d'estimation (CFE). A noter que le président de la CFE peut autoriser l'envoi en possession anticipé lorsque l'approbation des plans est exécutoire, en application de l'art. 34k LA. Le DETEC transmettra donc une copie de la présente décision au président de la CFE du 1<sup>er</sup> arrondissement.

#### **4. Du retrait de l'effet suspensif**

En application de l'art. 55 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), l'autorité peut prévoir qu'un éventuel recours n'aura pas d'effet suspensif. Comme le précise la doctrine (Moor et Poltier, Droit administratif, Volume II, Les actes administratifs et leur contrôle, Troisième édition, Berne 2011, p. 814 et 815). Un retrait de l'effet suspensif peut être prononcé au terme d'une balance des intérêts entre l'exécution immédiate de la décision et le maintien du régime antérieur jusqu'à droit connu, soit, le plus souvent, entre un intérêt public et l'intérêt privé opposé. L'issue prévisible du litige peut être prise en considération lorsqu'elle n'est pas douteuse.

Tel que cela ressort de la justification de la présente demande (cf. A.1.3 Justification du projet), la nouvelle conduite d'avitaillement est une solution d'assainissement à la conduite actuelle qui ne répond plus aux normes en vigueur. Cet assainissement est indispensable et il existe un intérêt public évident à ce qu'il soit réalisé le plus rapidement possible. Il s'agit par ailleurs d'une injonction de l'OFEN (cf. chapitre « A.1.3 Justification du projet » ci-dessus pour plus de détails), autorité de surveillance en matière de conduite. De plus, comme développé ci-dessus au chapitre « B.2.10 Exigences liées aux chemins de fer », la conduite d'avitaillement actuelle interagit avec l'actuelle gare de Vernier : le projet d'amélioration de cette gare sera considérablement facilité si cette conduite est supprimée, ce qui n'est possible que si la nouvelle conduite est en exploitation. Il existe donc un intérêt public évident à ce que la nouvelle conduite puisse être réalisée rapidement. De plus, toutes les oppositions formulées à l'encontre du projet ont été retirées. Il est donc fort probable qu'aucun recours ne soit déposé contre la présente décision.

Considérant ce qui précède, l'autorité de céans décide qu'un éventuel recours n'aura pas d'effet suspensif.

#### **5. 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 émolu-

ments 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.

## **6. De la délégation de signature**

En vertu de l'art. 49 de la loi fédérale 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 Cheffe du DETEC 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.

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

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

De plus, conformément à l'art. 20 OEIE, le rapport d'impact, l'évaluation du service spécialisé de la protection de l'environnement, les résultats de la consultation de l'OFEV ainsi que le texte de la décision finale peuvent être consultés auprès de l'OFAC, Section Plan sectoriel et installations, Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen durant 30 jours dès le lendemain de la publication de l'avis y relatif, qui sera inséré dans la FF du 1<sup>er</sup> juin 2017.

Enfin, une copie de la décision est envoyée au président de la commission d'estimation.



## C. Décision

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

vu la demande du 15 décembre 2015 de l'Aéroport International de Genève (AIG) et de Saraco SA,

décide l'approbation des plans du projet MenConFeed qui prévoit la construction d'une nouvelle conduite d'avitaillement en carburant pour l'aéroport de Genève.

### 1. De la portée

#### 1.1 Documents approuvés

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

- Rapport :
  - 2100-01, Indice A, « Rapport technique », du 10 mars 2017 ;
  - 2100-02 « Rapport d'impact sur l'environnement », du 15 décembre 2015 ;
  - 2100-03, Indice A, « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 10 mars 2017 ;
  - 2100-04 « Rapport géotechnique et hydrogéologique », du 15 décembre 2015 ;
  - 2100-05 « Demande de défrichement », du 15 décembre 2015.
- Plans :
  - 2101-01, Indice A, « Carte générale », échelle 1:25 000, du 10 mars 2017 ;
  - 2101-02, Indice A, « Plan d'ensemble », échelle 1:5000, du 10 mars 2017 ;
  - 2101-03, Indice A, « Plan d'ensemble », échelle 1:1000, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-01, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 1/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-02, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 2/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-03, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 3/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-04, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 4/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;
  - 2102-05, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 5/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 ;

- 2103-01 « Forage dirigé n° 1 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2103-02 « Forage dirigé n° 2 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2103-03, Indice A, « Forage dirigé n° 3 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2103-04, Indice A, « Forage dirigé n° 4 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2103-05, Indice A, « Forage dirigé n° 5 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2103-06, « Forage dirigé n° 6 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2102-11, Indice A, « Postes départ Feederpipeline 8", raccordement SOGEP II et BP - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2102-12 « Poste GOLF Feederpipeline 8" - situation », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 ;
- 2103-21, Indice A, « Coupes Feederpipeline 8" », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2462-01, Indice A, « Postes raccordement SOGEP I - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2462-02, Indice A, « Postes raccordement BP - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 2462-03, Indice A, « Postes raccordement SASMA - situation », échelle 1:200, du 10 mars 2017 ;
- 1100-01 « Schéma général », du 15 décembre 2015 ;
- 2103-11, Indice A, « Profil hydraulique Feederpipeline », échelle 1:2000/1:200, du 10 mars 2017.
- Plans type :
  - 3100-01 « Profils de fouille », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-02 « Balise de signalisation », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-03 « Prise de potentiel », du 2 décembre 2015 ;
  - 3100-04 « Chambre pour câble FO », du 2 décembre 2015.

## 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 à l'aviation

Les exigences n° 1 à 14 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 25 août 2016, annexé à la présente décision, devront être respectées.

## 2.2 Exigences liées aux conduites

- La limite de surveillance de l'IFP se trouvera aux limites des dépôts et englobera aussi les parties d'installations annexes qui se trouveront partiellement dans les dépôts. Sa surveillance technique s'étendra sur tous les éléments servant directement à l'exploitation de la conduite.
- Les règles techniques à appliquer dans les installations annexes et pour la conduite seront à fixer d'entente avec elle.
- Deux systèmes de détection et de localisation de fuite indépendants devront être installés. Ces deux systèmes seront à définir avant l'approbation des plans de construction.
- Toutes les vannes de sectionnement de la conduite ainsi que les vannes d'entrée/sorties des installations annexes devront être équipées par des motorisations.
- Une procédure décrivant la commande et la surveillance à distance sera à soumettre à l'IFP avant la mise en service de l'installation.
- Si Saraco SA ne souhaite pas avoir de poste de commande occupé en permanence, une demande de dérogation devra être adressée à l'IFP.
- Un plan schématique qui indique toutes les pressions MOP sur l'ensemble du système du Feederpipeline sera établi.
- Les périmètres de protection des installations annexes définitifs seront inscrits dans les plans de construction.
- Les tolérances pour la position verticale et horizontale devront être prises en compte dans les plans de construction pour la planification des distances entre la ligne de forage et les objets.
- Une liste des coordonnées X, Y et Z de la ligne de forage devra être soumise à l'IFP avec les plans de construction.
- Les plans d'objets (coupes longitudinales) seront complétés avec les informations suivantes : les dimensions et l'emplacement des cellules de forage, le profil de la pose (forme de la conduite avant et pendant le tirage) ainsi que le nombre et l'emplacement des supports de la conduite lors du tirage.
- La position des câbles de télécommande est à définir dans les plans.
- Si les altitudes des cellules de forage ne sont pas identiques il faudra montrer avec les plans de construction les mesures techniques pour éviter que la gaine puisse se vider par gravité avant de devenir dur. Si un forage est conçu de manière complètement horizontale, il faudra montrer dans le plan d'objet les mesures techniques pour garantir un remplissage complet lors de la pose du gazoduc.

- Les spécifications pour les forages seront soumises à l'IFP selon l'art. 11 OITC et devront contenir les éléments suivants :
  - Calcul des forces agissant dans et sur la conduite ;
  - Rayons minimaux ;
  - Nombre et emplacement des supports lors de la pose ;
  - Information sur le liquide utilisé ;
  - Calcul de la poussée d'Archimède dans l'eau et dans le liquide de forage ;
  - Méthode du lestage prévue ;
  - Procédure pour retirer la conduite en cas de problèmes ;
  - Procédure coordonnée avec le canton en cas d'une perte de liquide.
- Les requérants remettront à l'IFP pour validation les plans de mise hors service de la conduite actuelle, avec copie à l'OFAC, avant le début des travaux.

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

### 2.3.1 Exigences liées à la protection des forêts

- Le formulaire de défrichement, p. 4, doit être entièrement rempli, signé et envoyé à l'OFEV avant le début des travaux.
- Les travaux se feront en ménageant le peuplement adjacent. Il est en particulier interdit d'y édifier des baraques de chantier et d'y déposer des déblais, des véhicules et des matériaux de toutes sortes. Toutes les mesures utiles seront prises (notamment pose de protections type MUBA) pour limiter l'emprise du chantier. Les arbres à conserver seront dûment protégés des atteintes tant à leur système racinaire qu'à leur structure aérienne. Les travaux d'abattage pourront s'effectuer du 1<sup>er</sup> août au 1<sup>er</sup> mars.
- Les travaux de remise en état et les mesures de compensation devront être réalisés dans les 2 ans après la fin des travaux principaux concernant les défrichements temporaires.
- Le maître d'ouvrage garantira l'installation d'un peuplement adapté à la station qui remplisse les fonctions de la forêt. Pendant la phase des travaux et pendant cinq ans après l'achèvement des travaux de reboisement, il empêchera sur ces surfaces l'apparition de plantes envahissantes et de végétation concurrente comme la ronce, la verge d'or, le buddleja, la berce du Caucase, etc., respectivement il prendra des mesures de lutte contre ces dernières. Cela requerra des contrôles réguliers, respectivement des mesures appropriées. Cinq ans après l'achèvement des travaux de reboisement, le maître d'ouvrage fera procéder à un contrôle du succès des mesures sur ces surfaces par le Service cantonal des forêts. Dans le cadre de ce contrôle, il sera aussi déterminé si les mesures de lutte contre les plantes envahissantes et la végétation concurrente devront être poursuivies, et le cas échéant pour quelle durée. Le maître d'ouvrage informera le DETEC par le biais de l'OFAC de la date du contrôle du succès des mesures, de son résultat ainsi que des éventuelles exigences du Service cantonal des fo-

rêts. En cas de désaccord, le DETEC par le biais de l'OFAC prendra une décision après consultation des parties et de l'OFEV.

- A la fin du défrichement et des travaux (y compris la compensation du défrichement), le service forestier cantonal devra être convié pour réception.
- Pour la réalisation du défrichement (martelage des arbres à abattre, application des normes de certification FSC lors des travaux) et des compensations du défrichement (choix des essences à planter, mesures contre un éventuel piétinement, mesures de limitation des impacts sur les reptiles, mesures de sécurité vis-à-vis du public), il conviendra d'impliquer le service forestier cantonal. Les dates exactes du début et de la fin des travaux devront être communiquées au Service du paysage et des forêts du canton de Genève.
- Les requérants inscriront au Registre foncier une mention relative à l'obligation de réaliser les mesures précitées et fourniront à l'OFAC avant le début des travaux un extrait du Registre foncier des parcelles concernées par ces mesures.

### 2.3.2 Exigences relatives à la protection des eaux

- Les exigences n° 10 à 15 du préavis de la DGE du 11 mai 2017, annexé à la présente décision, devront être respectées.
- Tout accident ayant des implications potentielles sur les eaux souterraines et l'eau potable devra être annoncé au service spécialisé cantonal pour que le cas puisse être réglé selon ses instructions.

### 2.3.3 Exigences relatives à la gestion des déchets

- Prendre contact avec le GESDEC avant tout traitement et/ou élimination lorsque le résultat des analyses d'une benne de boues de forage indique la présence d'une pollution ;
- La boue doit être analysée et éliminée conformément à l'annexe 5 OLED ou valorisée conformément à l'annexe 3 OLED ;
- Un plan d'élimination des déchets conforme aux instructions « Gestion des déchets et des matériaux pour les projets soumis ou non à une étude de l'impact sur l'environnement » (OFEFP-OFEV 2003), doit être établi et fourni avant le début des travaux à l'OFAC pour évaluation et au service cantonal spécialisé pour information.
- Mentionner dans le chapitre 5.6 Déchets les déchets de sablage, cités au ch.6.1 - mesure M-5.1-3).

#### 2.3.4 Exigences relatives à la protection de la nature, de la faune, de la flore et des biotopes

- Les 5 mesures relatives à la protection des vipères aspic définies dans le rapport du bureau d'ingénieur B+S du 13 mars 2017, pièce n° 29 des observations des requérants du 31 octobre 2017, devront être mise en œuvre.

#### 2.3.5 Document à fournir et suivi environnemental de la phase de réalisation (SER)

- Les requérants devront transmettre avant, pendant et après les travaux les documents listés aux points n° 25 à 32 du préavis de la DGE du 11 mai 2017 qui est annexé à la présente décision.
- Un rapport final du SER incluant un bilan écologique définitif sera transmis au plus tard 3 mois après la fin des travaux à l'OFAC, pour évaluation par l'OFEV. Ce rapport devra faire état du bilan écologique définitif, des mesures réalisées en faveur des reptiles (avec photos) ainsi que du concept d'entretien.

#### 2.3.6 Exigences relatives à la protection contre le bruit

- Les requérants devront préciser les mesures de limitation du bruit de chantier spécifiques au sens du catalogue de mesures. Ce complément devra être transmis avant la décision d'approbation du projet ou au plus tard avant le début des travaux à l'OFAC, à l'attention de l'OFEV pour évaluation.

#### 2.4 Exigences liées aux routes nationales

- Si dans le futur, l'OFROU doit réaliser d'autres aménagements et que ce pipeline entre en conflit avec les nouveaux équipements, son déplacement sera à charge des requérants.
- L'OFROU devra être associé aux projets de détail du pipeline afin de l'approuver et ceci avant la mise en soumission des travaux.
- Les plans d'exécution des infrastructures sur le DP OFROU devront être adressés à la Filiale d'Estavayer-le-Lac pour approbation. Toutes les modifications devront être présentées à l'OFROU avant le démarrage des travaux ou, lorsque l'on sera en phase de construction, avant la réalisation de l'objet ou de la partie d'objet concernée par la/les modification(s).
- La servitude souterraine du pipeline fera l'objet d'une convention entre l'OFROU Filiale d'Estavayer-le-Lac et les requérants.
- Les installations du pipeline seront physiquement séparées de toutes les installations de la route nationale.
- Tous les plans conformes à l'exécution d'ouvrages et d'infrastructures sur DP OFROU seront à transmettre à la Filiale d'Estavayer-le-Lac OFROU dans un délai de 1 an à compter de la fin des travaux.

- Le projet du pipeline ne devra en aucun cas générer un entretien du patrimoine des routes nationales ne faisant pas partie des mesures d'entretien courant. S'il devait en résulter des coûts supplémentaires, ceux-ci seraient portés à charge des requérants.
- L'accès aux ouvrages des routes nationales devra être garanti à tout moment.

## 2.5 Exigences liées aux chemins de fer

- Les plans d'exécution finaux seront soumis pour accord aux CFF.
- Les CFF devront indiquer les modalités d'exécution et les mesures de sécurité nécessaire à prendre.
- L'intégrité et la stabilité des installations des CFF devront être garanties en permanence, notamment lors des travaux de creuse.
- La géométrie de la voie devra être contrôlée avant, pendant et après les travaux. Un contrôle du devers sera effectué pour certains travaux.
- La dérogation demandée au chiffre 5.1.3 du rapport technique (traversée en diagonale au lieu de perpendiculaire) est accordée. La surface de recouvrement supérieure à 6.00 mètres est suffisante et devra être respectée.
- La stabilité des pylônes de la ligne de contact et de leurs fondations ne devra pas être altérée. Les fondations des pylônes ne devront pas être dégagées par les travaux de construction, elles ne devront pas non plus être percées ou partiellement taillées.
- Les anciennes conduites situées sur le domaine des CFF devront être démontées et évacuées.
- Le maître de l'ouvrage devra prendre contact avec le service des structures (\_\_\_\_\_, 079 \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_@sbb.ch) afin de faire valider le projet et la note de calcul pour les forages dirigés.
- Si la mise hors service de l'ancien Feederpipeline ne peut pas avoir lieu avant la réalisation de la nouvelle gare de Vernier, les requérants s'engagent à participer aux démarches visant à trouver une solution et/ou obtenir une dérogation auprès des autorités compétentes afin d'autoriser les CFF à réaliser les travaux de la halte de Vernier tout en maintenant l'ancien Feederpipeline en service.
- Puisqu'aucune note de calcul des forages dirigés n'est fournie avec le dossier, le maître de l'ouvrage devra soumettre à l'approbation une note de calcul au moins 8 semaines avant les travaux.
- Le maître de l'ouvrage devra prendre contact avec la personne de contact des CFF Infrastructure Surveillance 5 semaines avant le début des travaux pour régler les problèmes de sécurité liés à l'exploitation ferroviaire ainsi que pour coordonner les prestations CFF. L'entreprise qui effectuera les travaux devra mettre à disposition un chef de la sécurité selon le RTE 20100.
- Des mesures de protection devront être prises lors de l'utilisation d'engin de levage et de machines de chantier à proximité d'installations ferroviaires des CFF. Les engins pouvant pénétrer la zone dangereuse électrique des trains devront

- être mis à terre (éventuellement pose d'un éclateur) et être équipés d'un dispositif limitant les mouvements de déplacement.
- Une clôture de type chaboury devra être posée le long du domaine des CFF afin d'enfermer l'activité des entreprises vis-à-vis des dangers que représente l'exploitation ferroviaire. Cette palissade devra être constituée de planches jointives d'une hauteur à définir avant les travaux. Elle devra permettre également de maintenir les matériaux pouvant rouler accidentellement en direction des installations des CFF lors de terrassements.
  - Toutes les prestations CFF nécessaires à l'étude ainsi qu'à la réalisation des mesures de sécurité seront à la charge du maître de l'ouvrage.
  - Avant la phase d'appel d'offre les CFF recommandent de prendre contact avec la personne de contact des CFF Infrastructure Surveillance, afin de définir et de fournir les documents de sécurité à joindre au dossier de soumission (éventuellement dispositif approximatif).
  - Les phases de travaux nécessitant l'interdiction et/ou le déclenchement des lignes de contact pourront être différées pour des raisons d'exploitation.
  - Toute modification du projet qui pourra avoir un impact sur les CFF devra faire l'objet d'une nouvelle consultation.
  - La mise à disposition du domaine CFF pour les installations du maître d'ouvrage, fera l'objet d'un contrat de passage de conduites, lequel devra être signé avant le début des travaux.
  - Le contrat de passage de conduites fera partie intégrante de la (des) servitude (s) à constituer simultanément.
  - Le contrat sera établi sur la base du projet de construction à soumettre préalablement au service susmentionné.
  - Tous les coûts supplémentaires pour les CFF résultant de la construction des installations de conduites devront être intégralement pris en charge par le maître d'ouvrage.
  - Les travaux touchants aux installations liées à l'exploitation ferroviaire (voies, ballast, équipements de sécurité, lignes de contact et chambres à câbles, etc.) devront dans tous les cas, être exécutés par les services spécialisés des CFF ou par des personnes compétentes désignées par ceux-ci ou sous leur surveillance. Les coûts d'exécution et de surveillance y relatifs seront intégralement supportés par le maître d'ouvrage.
  - Les requérants devront acquérir les droits nécessaires auprès du superficiaire de la parcelle n° 4810 de la Commune de Vernier.

## 2.6 Exigences liées aux lignes électriques

- Les prescriptions des articles 123 à 128 ainsi que les distances minimales de l'annexe 19 de l'ordonnance sur les lignes électriques (OLEI : RS 734.31) devront être respectées.



- Le maître d’ouvrage sera tenu d’informer tous les exploitants ou propriétaires des installations à courant fort touchés par le projet. Ils prendront conjointement des mesures si nécessaire.
- Les prescriptions concernant toute influence réciproque des systèmes de mise à la terre selon l’art. 8 OLEI devront être respectées.
- Les règles relatives à la mise en œuvre de grues et de machines de chantier à proximité de lignes électriques aériennes de la SUVA (1863.f-mai 2007-6000) devront être appliquées.

## 2.7 Exigences techniques cantonales

### 2.7.1 Direction générale du génie civile

- Tous les travaux sur le domaine public cantonal devront respecter les prescriptions constructives génie civil du DETA.
- Tous les travaux exécutés sur le domaine public cantonal ou les occupations diverses devront faire l’objet d’une requête de permission de fouille, travaux divers ou détention d’une installation sur ou sous le domaine cantonal.

### 2.7.2 Police du feu

- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l’article 58 de la Norme et de la Directive n° 12-16 "Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle" (AEAI).

### 2.7.3 Mobilité

- Les requérants prendront rendez-vous en temps utile, avec la Direction générale des transports pour évaluer les installations de chantier.
- Si les projets de construction d’éléments routiers relatifs à l’axe fort TCSP Genève-Vernier et à l’élargissement de la bretelle d’accès à l’autoroute depuis la route cantonale de Vernier devaient déranger l’exploitation et/ou la construction du Feederpipeline ou inversement, les requérants fourniront leurs meilleurs efforts pour négocier de bonne foi et avec diligence toute éventuelle modification nécessaire du tracé car ils ne peuvent pas assurer et garantir, à ce stade, que le Feederpipeline soit suffisamment reculé par rapport à ces projets.
- Coordonner le projet entre l’îlot A du PLQ Etang et l’autoroute, entre les points 640 et 680, en fonction des dates de réalisation de chacun, avec la passerelle Blandonnet-Etang (positionnement des piliers pas encore fixé).
- Laisser possible, dans le projet au Nord de la route de Meyrin (à partir du point 960), la réalisation de la voie « modes doux » (cycles + piétons) prévue le long de la route de Meyrin.

- Effectuer si possible une coordination au niveau de la halte de Vernier et du projet de réalisation d'un passage « modes doux » entre la halte de Vernier et le secteur Blandonnet en direction de la passerelle Blandonnet / Etang, pour que les délais de réalisation de l'amélioration et de l'agrandissement de la halte soient les plus favorables par rapport à la désaffectation du pipeline actuellement en service.

## 2.8 *Autres exigences*

- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- 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 les requérants, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

## 3. **Des autres décisions du droit fédéral – autorisation de défrichement temporaire et autorisation d'exploitation préjudiciable**

La présente décision d'approbation des plans accorde une autorisation de défrichement temporaire d'une surface d'environ 309 m<sup>2</sup> et une autorisation d'exploitation préjudiciable pour une surface de 461 m<sup>2</sup> sur les parcelles n° 5183, 4561 et 4629 de la Commune de Vernier. Les charges énumérées au chapitre « C.2.3.1 Exigences liées à la protection des forêts » ci-dessous devront être respectées.

## 4. **De l'expropriation**

Si aucun accord de gré à gré n'est trouvé avec les titulaires de droits réels sur les parcelles nécessaires à la réalisation du projet, l'AIG est autorisé à utiliser son droit d'expropriation conformément au tableau des droits expropriés du 4 avril 2018 et du plan d'expropriation n° 2101-03, Indice A, « Plan d'ensemble », échelle 1:1000, du 10 mars 2017 .

## 5. Du retrait de l'effet suspensif

Un éventuel recours contre la présente décision n'aura pas d'effet suspensif.

## 6. Des émoluments

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

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

## 7. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les annexes et les documents approuvés);
- Saraco SA, Direction, Route de Pré-Bois 17, Case postale 725, 1215 Genève 15.
- BP Europa SE, Hamburg, succursale BP (Switzerland), Baarerstrasse 139, 6302 Zug ;
- Sasma, société anonyme de stockage et de manutention de produits pétroliers, Route de Pré-Bois 2, 1214 Vernier ;
- Varo Energy Tankstorage SA, Riedstrasse 8, 6330 Cham ;
- Socar Energy Switzerland Sàrl, Nüscherstrasse 24, Postfach, 8021 Zürich ;
- SPS Immobilien AG, p. a. CMS von Erlach Poncet SA, Me Olivier Carrard, Rue Bovy-Lysberg 2, Case postale 5824, 1211 Genève 11 ;
- Etat de Genève, Chemin de fer fédéraux suisses CFF, Hoirie \_\_\_\_\_ et Consortium NCPS Implenla & Cie, p. a. Me Guillaume Francioli, 100 Rue du Rhône, 1204 Genève ;
- Rosetabor III SA et Rosetabor IV SA, p. a. Etude Poncet Turrettini Avocats, Me François Bellanger, Rue de Hesse 8-10, Case postale 5715, 1211 Genève 11 ;
- Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), Av. de la Praille 50, CP 1115, 1211 Genève 26.

Un avis relatif à la présente décision est publié dans la Feuille fédérale du 1<sup>er</sup> juin 2017.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;

- Office fédéral de l'énergie (OFEN), Mühlestrasse 4, 3063 Ittigen ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP), Richtistrasse 15, 8304 Wallisellen ;
- Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI), Route de Montena 75, 1728 Rossens ;
- Office fédéral du développement territorial (ARE), Section Planifications fédérales, 3003 Berne ;
- Secrétariat général du DDPS, Territoire et environnement, Maulbeerstrasse 9, 3003 Berne ;
- Office fédéral des routes (OFROU), 3003 Berne ;
- Office fédéral des transports (OFT), Section autorisation II, 3003 Berne ;
- Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE), Belpstrasse 53, 3003 Berne ;
- Canton de Genève, Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Case postale 22, Rue David-Dufour 5, 1211 Genève 8 ;
- Direction générale de l'agriculture et de la nature, Rue des Battoirs 7, 1205 Genève ;
- Ville de Vernier, CP 520, 1214 Vernier ;
- Président de la Commission fédérale d'estimation du 1<sup>er</sup> arrondissement, M. Jean-Marc Strubin, Juge à la Cour de Justice, CP 3108, 1211 Genève 3.

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

### **Annexes**

- Examen spécifique à l'aviation du 25 août 2016 ;
- Préavis de la Direction générale de l'environnement du 11 mai 2017 ;
- Tableau des droits expropriés du 9 avril 2018.

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

## **Voie de droit**

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.