



3003 Berne, le 7 mars 2014

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Implantation d'une deuxième tour « *Surface Movement Radar* » (SMR)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 14 mars 2013, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une demande d'approbation des plans pour l'implantation d'une deuxième tour « *Surface Movement Radar* » (SMR).

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste en la réalisation d'une tour au sommet de laquelle sera implanté un radar qui sert à détecter tout aéronef ou véhicule se trouvant et/ou se déplaçant à la surface de l'aéroport.

Cette tour sera localisée dans l'aire Nord, plus précisément dans l'angle Ouest du terrain « Hispano ». A son sommet, un mât frangible parafoudre est également prévu. Ce dernier percera légèrement le plan d'obstacles, raison pour laquelle l'option d'un mât frangible a été choisie. La hauteur maximale de la tour – avec radar et paratonnerre – sera de 34 m.

Cette tour SMR sera alimentée en courants fort et faible, ce qui nécessitera la mise en place d'une tranchée qui permettra de relier le radar au poste 1.

De plus, au pied de cette tour, un container pour le traitement des données sera implanté et une route d'accès en goudron sera créée.

Par ailleurs, l'implantation de ce radar nécessitera d'abattre et d'élaguer plusieurs arbres qui représentent des obstacles à son utilisation en masquant certaines parties de la surface de l'aéroport.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'assurer non seulement une redondance avec le premier SMR qui existe déjà, mais également de suppléer à celui-ci en cas de nécessité. En effet, ce radar actuellement en activité à l'aéroport de Genève est une installation vieillissante qui ne possède pas les performances techniques de ceux de la dernière génération et qui comprend un risque de panne inhérent à son ancienneté. L'implantation d'un second radar permet ainsi d'éviter une fermeture de l'aéroport en cas de panne de l'un ou l'autre SMR.

Enfin, le container servira à analyser et à envoyer toutes les informations récupérées par le radar.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 14 mars 2013 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement du 14 mars 2013 ;
- Présentation du projet du 13 mars 2013 ;
- Chapitre 1 : Cadastre :
 - Extrait du plan cadastral, échelle 1:2'500^{ème} ;
 - Extrait du plan du Registre foncier de la commune de Meyrin (parcelle n° 11319) ;
 - Relevé topographique « Route H.C. Forestier (Meyrin) », du 13 novembre 2012, échelle 1:500^{ème} ;
- Chapitre 2 : Formulaires cantonaux :
 - Demande d'autorisation « procédure accélérée » (APA), du 3 décembre 2012 ;
 - Formulaire statistique (APA), du 13 mars 2013 ;
- Chapitre 3 : Environnement :
 - Matrice d'identification : « Impacts potentiels sur l'environnement », du 28 février 2013 ;
- Chapitre 4 : Implantation :
 - Plan de détail – implantation tour et cabine (1) ;
 - Plan de détail – implantation tour et cabine (2) ;
- Chapitre 5 : Descriptif du projet :
 - Descriptif des travaux, du 28 février 2012 ;
 - Explications aux communes voisines, du 8 octobre 2012 ;
- Chapitre 6 : Etudes d'impact :
 - Conformité au plan d'obstacles, du 13 décembre 2012 ;
 - Etude d'impact sur les installations aéroportuaires, du 14 février 2013 : TN-sepro ; pans-ops ;
 - Certificats de compatibilité ORNI (Ordonnance sur le rayonnement non ionisant), de novembre 2012 ;
- Chapitre 7 : *Safety Assessments* :
 - *Initial Safety Assessment (ISA)*, du 16 novembre 2012 ;
 - *Initial Safety Analysis of ATM System Changes*, du 10 décembre 2012 ;
- Chapitre 8 : Antenne :
 - Description technique de l'antenne, du 11 janvier 2013 ;
- Chapitre 9 : Dossier « Arbres » :
 - Requête en autorisation pour l'abattage d'arbres, l'élagage d'arbres et le tail-le platane, de mars 2013 ;
 - Requête en autorisation d'exploitation préjudiciable, de mars 2013 ;
 - Liste des arbres « zone hors forêt », du 21 février 2013 ;

- Plan de situation des abattages et élagages « Zone forêt & zone hors forêt », du 21 février 2013, échelle 1:1'000^{ème} ;
- Plan d'abattage et de replantation « Zone forêt », du 21 février 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Plan d'abattage et de replantation « Zone hors forêt », du 21 février 2013, échelle 1:500^{ème}.

Le 25 mars 2013, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a requis des précisions quant à l'emplacement exact du container. L'AIG a donc fait parvenir, en date du 19 avril 2013, les pièces suivantes :

- Lettre d'accompagnement du 19 avril 2013 ;
- Plan de situation n° SMR2-TOUR_P001 « Implantation de la tour SMR n° 2 et du container », du 25 mars 2013, échelle 1:2'000^{ème} ;
- Plan n° 90'369-1 « Turm Radar SMR GVA Flughafen Genf », du 10 décembre 2012, échelle 1:100^{ème}.

Le 24 juin 2013, la commission de l'architecture du Canton de Genève a demandé une modification du projet qui consistait à supprimer l'escalier et de prévoir une forme plus élancée du support. L'AIG lui a donc fait parvenir, en date du 6 août 2013, les documents suivants modifiant l'architecture de la tour :

- Lettre d'accompagnement adressée au Département de l'Urbanisme du Canton de Genève, datée du 6 août 2013 ;
- Tour de Radar modifiée – Projet « SMR-2 Genève Aéroport », Complément à la demande d'autorisation de construire, élaboré par Skyguide et daté du 29 juillet 2013 ;
- Plan d'ensemble n° 4691-001 « Tour de radar modifiée – Annexe 2, complément à la demande d'autorisation de construire », du 30 juillet 2013, échelles diverses.

Par ailleurs, dans ce même courrier du 6 août 2013, l'AIG a expliqué à la commission de l'architecture la nécessité de maintenir l'escalier projeté pour des raisons de sécurité.

Suite à l'examen de ces compléments et informations, la commission de l'architecture constate que, avec ces modifications, la base de la tour est plus importante que dans le projet initial et que la « cassure » architecturale n'apporte aucune plus-value esthétique. Dès lors, au vu des explications concernant l'escalier obligatoire, la commission préconise la réalisation du projet initial qui s'intègre mieux au paysage. Ainsi, les compléments apportés le 6 août 2013 et énumérés ci-dessus ne font pas partie du dossier final.

En date du 19 février 2014, le requérant a transmis à l'OFAC l'accord du propriétaire de la parcelle voisine pour ériger la construction projetée.

Tel qu'il ressort du chapitre 6 « Etudes d'impact » précité, Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

2. **De l'instruction**

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

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

En date du 3 mai 2013, le Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'urbanisme (DU) (actuellement le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE)), a été appelé à se prononcer. La Direction des autorisations de construire a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

Au niveau fédéral, seuls l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI) et les services internes de l'OFAC ont été consultés.

La présente demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique et, partant, aucun avis n'a été publié dans la Feuille fédérale (FF) ou dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO).

2.2 *Accord des tiers touchés*

En date du 18 février 2014, le propriétaire de la parcelle voisine au projet, Monsieur [REDACTED], a donné son accord à la réalisation de la construction qui fait l'objet de la présente décision. Cet accord a été transmis par le requérant à l'OFAC le 19 février 2014.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- ESTI, prise de position du 4 juillet 2013 ;
- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, premier préavis de synthèse du 30 juillet 2013 comprenant les préavis suivants :
 - Commune de Meyrin, préavis du 18 juin 2013 ;

- Direction générale de la mobilité, préavis du 19 juin 2013 ;
- Direction générale de la nature et du paysage, préavis du 19 juillet 2013 ;
- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, second préavis de synthèse du 30 août 2013 remplaçant le premier préavis du 30 juillet 2013 et comprenant les préavis suivants :
 - Commune de Meyrin, préavis du 18 juin 2013 ;
 - Direction générale de la mobilité, préavis du 19 juin 2013 ;
 - Direction générale de la nature et du paysage, préavis du 19 juillet 2013 ;
 - Commission d'architecture, préavis du 28 août 2013 ;
- OFAC, préavis du 27 mai 2013 et examen aéronautique du 28 janvier 2014.

Les prises de position listées ci-dessus ont été envoyées au requérant en date du 3 février 2014. Tel qu'il ressort de sa réponse du 10 février 2014, le requérant n'a émis aucune objection et ne conteste pas les charges contenues dans ces préavis.

L'instruction du dossier s'est achevée le 19 février 2014.

B. En droit

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

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

En l'espèce, l'installation aéronautique de Genève est un aéroport (aéroport au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA) et la présente demande tend à autoriser l'implantation d'un deuxième SMR. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 *Procédure applicable*

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

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

En l'occurrence, le projet ne consiste qu'en l'implantation d'un radar pour les mouvements au sol, ce qui affecte un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint

et bien défini de personnes et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement. Il ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

L'accord de tiers touchés a été donné.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet.

La procédure d'approbation de plans est une procédure décisionnelle fondée sur le principe de concentration au sens de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). En vertu de l'art. 62a LOGA, l'autorisation d'exploitation préjudiciable de la Direction générale de la nature et du paysage (DGNP) du Canton de Genève du 30 août 2013 en application de la loi sur les forêts (LFo ; RS 921.0), est considérée comme une prise de position d'une autorité spécialisée. La présente approbation de plans accordera également l'autorisation d'exploitation préjudiciable. Le délai de recours de la présente décision est néanmoins applicable.

2. Au fond

2.1 Conditions d'approbation

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

La justification donnée par la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, l'implantation d'un deuxième SMR permettra d'assurer une redondance avec le SMR existant et de suppléer à celui-ci en cas de nécessité, ce qui évitera de devoir fermer l'aéroport en cas de panne d'un des deux radars.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

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

2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

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

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Après examen, l'OFAC rappelle qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous. Le 3 février 2014, ces exigences ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision.

2.5.1 *Limitation d'obstacles*

Sur la base de la documentation de l'AIG, l'OFAC constate que seul le mât frangible du paratonnerre percera la surface de transition de 2.1 m. Cette valeur se vérifie à l'aide du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles, qui est en cours d'actualisation. La structure métallique de même que le radar n'occasionneront pas de percement. Selon les figures du rapport de Skyguide sur les influences au niveau PANS-OPS, la structure métallique sera pourvue de deux feux d'obstacles. Par ailleurs, l'OFAC note que l'expertise de l'AIG préconise un marquage, sans aller dans les détails.

Ainsi, l'OFAC exige que le nouvel objet soit annoncé et autorisé conformément à la procédure de l'art. 63 OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Le dé-

tail des aides visuelles proposées par l'AIG et Skyguide devra faire partie du dossier d'annonce. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices, y compris sur les aides visuelles.

2.5.2 Influence sur les procédures de vol IFR (PANS-OPS)

Selon les experts de Skyguide et de l'OFAC, l'installation de l'objet ne présente pas d'impact sur les procédures de vol IFR (PANS-OPS).

2.5.3 Influence sur les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS)

L'OFAC constate que, sur la base de l'analyse d'impact sur les systèmes CNS (*analysis of the tower impact on other skyguide installations*, du 15 novembre 2012), les experts Skyguide en systèmes de communication, navigation et surveillance confirment que l'installation de la structure métallique avec le 2^{ème} SMR ne perturbera pas les équipements respectifs en opération. La mise en service de l'objet sera autorisée conformément à la procédure SOAP (*Safety oversight in ANS Provision*).

L'OFAC n'ayant pas encore reçu la version V2.0 du document « *initial safety analysis* », il exige que ce document lui soit soumis selon la procédure prescrite, soit au minimum 30 jours avant la mise en service prévue.

2.5.4 Période de travaux

Exceptés le déroulement des travaux durant la journée et la prise en compte du risque de FOD (*foreign object damage*) sur la route de service au Nord du *glide path* 05, le dossier y compris l'*initial safety analysis* de l'AIG n'indiquent pas plus de détails sur la logistique du chantier. Ainsi, l'OFAC exige que les charges suivantes soient remplies.

L'AIG devra préciser le concept choisi pour le chantier (engins de levage, influences opérationnelles, etc.) au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.

Durant les périodes de chantier, les zones concernées devront être, le cas échéant, clairement délimitées de l'aire de mouvement active. Elles seront alors balisées, y compris de nuit.

Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés devront être définies et respectées.

La logistique du chantier devra respecter les critères en matière de sûreté applicables à une zone totale *airside*, alors que le projet se trouve juste à côté de la clôture aéroportuaire et une tranchée est prévue sous la route périphérique (cf. *initial safety*

assessment).

Par ailleurs, le portail de sûreté situé juste à côté ne devra pas être utilisé pour faire entrer les matériaux et les équipements de chantier sur le site de l'aéroport, ceux-ci passeront par l'entrée de Pré-Bois et seront contrôlés à cet endroit (*airport supplies*). Finalement, les livraisons et les véhicules devront être convoyés si l'entreprise en question ne dispose pas des autorisations nécessaires.

2.5.5 Aspects opérationnels et documentation

Les interfaces entre les différents partenaires de l'AIG devront être clairement définies, documentées et communiquées. Le cas échéant, l'influence d'une modification devra être analysée par l'AIG et les organes concernés (directive OFAC AD I-003) et la preuve en sera apportée que cette modification ainsi que son introduction sont acceptables d'un point de vue sécurité. La documentation y relative devra être élaborée de préférence sous forme de *safety assessment* avec énumération des mesures d'atténuation et application du principe ALARP (*as low as reasonably practicable*). Pour les thèmes qui touchent Skyguide, le processus SOAP (*Safety oversight in ANS Provision*) fait foi et les délais impartis devront être convenus avec la division *Safety* de Skyguide.

Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG devront être adaptés en tenant compte de la nouvelle situation avec la présence d'un 2^{ème} SMR et, si nécessaire, des phases intermédiaires du chantier.

2.5.6 Publications aéronautiques

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

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

2.5.7 Début et fin des travaux

Le début et la fin des travaux y compris la notification du respect des charges devront être communiqués à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations). L'AIG devra porter une attention particulière aux charges conditionnant d'une part le

début des travaux et d'autre part la mise en service.

2.6 *Exigences spécifiques liées à l'énergie*

Dans sa prise de position du 4 juillet 2013, l'ESTI a préavisé favorablement le projet sans émettre de remarque ni d'exigence particulière.

2.7 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

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

Le Canton de Genève a formulé les remarques et exigences en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage qui sont explicitées ci-dessous. Ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Sauf avis contraire, le DETEC les estime justifiées et proportionnées. Elles seront ainsi intégrées à la présente décision.

2.8.1 Nature et paysage

En premier lieu, la Sous-commission de la Flore rend le requérant attentif à l'art. 12 de la loi cantonale sur les forêts (M 5 10), lequel prévoit la suppression de la responsabilité des propriétaires forestiers en cas de dommages à des constructions érigées en dérogation de la distance de construction par rapport à la forêt.

Tel qu'il ressort de son préavis daté du 19 juillet 2013, la DGNP est favorable au projet sous réserve des exigences suivantes.

Le requérant devra replanter des arbres, hors forêt, pour une valeur d'au moins CHF 15'000.00 sur la base du « plan d'abattage et de replantation – zone hors-forêt » n° V1 du 21 février 2013, réalisé par l'entreprise Jaquet SA.

De plus, les fosses de plantation devront être conformes aux directives cantonales en la matière.

Une autorisation d'exploitation préjudiciable n° 2013-07 devra être délivrée. Cette autorisation sera délivrée par la DGNP et sera assortie de certaines conditions qui devront être remplies.

La Sous-commission de la Flore, quant à elle, exige, dans son préavis du 14 juin 2013, que les conditions mises au préavis de la DGNP liées à l'exploitation préjudiciable précitée soient remplies.

A ce sujet, la DGNP a délivré, en date du 30 août 2013, une autorisation d'exploitation préjudiciable (n° 2013-07) contenant les charges et conditions suivantes.

Le site et les accès devront être remis en état. Le requérant devra effectuer une re-plantation forestière après les travaux, sur la base d'un projet qui sera soumis au Service des forêts du Canton de Genève avant la remise du permis de coupe.

Le requérant devra assurer l'entretien des plantations sur une durée de 10 ans.

Les entretiens de maintien d'un gabarit en relation avec les exigences de l'OFAC seront à la charge de l'AIG.

Toutes les précautions utiles devront être prises afin de conserver valablement la végétation située à proximité des travaux (pose de protections).

La coupe des bois nécessaire à la réalisation de l'ouvrage et du chantier autorisé devra être exécutée après la désignation formelle par le Service des forêts et la délivrance du permis de coupe. Le service précité devra être convoqué avant l'ouverture du chantier (contacter M. [REDACTED]).

Les travaux d'abattage devront s'effectuer du 1^{er} septembre au 31 mars.

Les dates exactes du début du déboisement et de l'achèvement des travaux devront être communiquées au Service des forêts.

L'AIG devra inscrire une servitude de hauteur limitée au registre foncier et en transmettra une copie à l'inspecteur des forêts.

En cas de changement des spécificités du radar ou dès que cette installation n'exercera plus la fonction prévue, l'AIG devra lever la servitude de hauteur limitée, se déchargera de la charge d'entretien et informera l'Inspection cantonale des forêts de ces changements.

Le service des forêts devra être convié à la fin du chantier, après la réalisation de la remise en état pour réception.

En ce qui concerne les exigences précitées, formulées par la DGNP dans le cadre de sa décision du 30 août 2013, l'autorité de céans rappelle que, en vertu de l'art. 37

al. 3 LA, l'approbation des plans couvre l'ensemble des décisions prescrites par le droit fédéral. Or la décision de la DGNP est une décision d'exploitation préjudiciable rendue en application de l'art. 16 LFo. Partant, une telle décision n'avait formellement pas à être rendue par la DGNP mais par l'autorité de céans dans sa présente décision d'approbation des plans. Cela étant dit, les exigences formulées par la DGNP sont matériellement justifiées et proportionnées. Elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le cadre de la présente décision.

2.8.2 Bruit et vibrations

Le Service cantonal de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), dans son préavis du 19 juin 2013, signale que le projet est conforme aux exigences de l'OPB et approuve l'application des mesures de type A de la directive sur le bruit des chantiers (phase de construction). Le SABRA n'a pas formulé d'exigence particulière liée au bruit et aux vibrations.

2.8.3 Rayonnement non ionisant

Le SABRA, dans son préavis du 19 juin 2013, signale que le projet est conforme aux exigences de l'ORNI sans émettre d'exigence particulière.

Tel qu'il ressort de son préavis du 27 mai 2013, l'OFAC, pour sa part, a formulé les remarques et exigences suivantes en matière de protection contre le rayonnement non ionisant.

Préliminairement, l'OFAC note que les installations émettrices du SMR sont soumises à l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI ; RS 814.710). L'OFAC relève également qu'il s'agit ici d'une nouvelle installation.

Ainsi, l'OFAC relève les lacunes suivantes dans le document « *Nachweis über das Einhalten der Anforderungen über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung* » (Chapitre 6) de Skyguide :

- Le constructeur des émetteurs n'est pas connu au moment de l'établissement du document ;
- La donnée dB de la rubrique « *Antennengewinn* » est erronée ;
- Dans les explications, l'unité W est utilisée au lieu de V/m (unité des valeurs limites ORNI) ;
- Le calcul des immissions a été effectué sur trois distances pour une antenne à la place d'un seul lieu à utilisation temporaire par antenne ;
- Un calcul d'immissions pour lieu à utilisation sensible est manquant.

Malgré les lacunes et erreurs dans le document, l'OFAC constate que cette installation ne dépassera jamais les valeurs limites d'immissions selon l'ORNI. Par contre,

un nouveau document mis à jour et corrigé devra remplacer l'ancien, aussitôt que le constructeur des émetteurs sera connu.

2.9 *Exigences techniques cantonales*

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 30 juillet 2013, préavisant favorablement le projet, la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des Services cantonaux et de la Commune concernés. Sous réserve des exigences liées à l'environnement listées ci-dessus, la Commune et les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

2.10 *Autres exigences*

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation. La prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

Au cours de la vérification des exigences cantonales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

2.11 *Conclusion*

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage notamment.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent

aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

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

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

4. De la délégation de signature

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

La présente décision sera signée par le Directeur de l'OFAC en application de cette délégation.

5. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé à la requérante. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales, cantonales et communales concernées.

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

C. Décision

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

vu la demande du 14 mars 2013 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue d'implanter une deuxième tour SMR.

1. De la portée

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

- Plan de situation n° SMR2-TOUR_P001 « Implantation de la tour SMR n° 2 et du container », du 25 mars 2013, échelle 1:2'000^{ème} ;
- Plan n° 90'369-1 « Turm Radar SMR GVA Flughafen Genf », du 10 décembre 2012, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan de situation des abattages et élagages « Zone forêt & zone hors forêt », du 21 février 2013, échelle 1:1'000^{ème} ;
- Description technique de l'antenne, du 11 janvier 2013.

2. Des charges

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

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

2.1.1 Limitation d'obstacles

- Le nouvel objet devra être annoncé et autorisé conformément à la procédure de l'art. 63 OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne.
- Le détail des aides visuelles proposées par l'AIG et Skyguide devra faire partie du dossier d'annonce.

2.1.2 Influence sur les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS)

- La version V2.0 du document « *initial safety analysis* » devra être soumise à l'OFAC selon la procédure prescrite, soit au minimum 30 jours avant la mise en

service prévue.

2.1.3 Période de travaux

- L'AIG devra préciser le concept choisi pour le chantier (engins de levage, influences opérationnelles, etc.) au plus tard quatre semaines avant le début des travaux.
- Durant les périodes de chantier, les zones concernées devront être, le cas échéant, clairement délimitées de l'aire de mouvement active. Elles seront alors balisées, y compris de nuit.
- Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés devront être définies et respectées.
- La logistique du chantier devra respecter les critères en matière de sûreté applicables à une zone totale *airside*.
- Le portail de sûreté situé juste à côté ne devra pas être utilisé pour faire entrer les matériaux et les équipements de chantier sur le site de l'aéroport, ceux-ci passeront par l'entrée de Pré-Bois et seront contrôlés à cet endroit (*airport supplies*).
- Les livraisons et les véhicules devront être convoyés si l'entreprise en question ne dispose pas des autorisations nécessaires.

2.1.4 Aspects opérationnels et documentation

- Les interfaces entre les différents partenaires de l'AIG devront être clairement définies, documentées et communiquées.
- L'influence d'une modification devra être analysée par l'AIG et les organes concernés (directive OFAC AD I-003) et la preuve en sera apportée que cette modification ainsi que son introduction sont acceptables d'un point de vue sécurité.
- La documentation relative à la charge précédente devra être élaborée de préférence sous forme de *safety assessment* avec énumération des mesures d'atténuation et application du principe ALARP (*as low as reasonably practicable*).
- Pour les thèmes qui touchent Skyguide, le processus SOAP (*Safety oversight in ANS Provision*) fait foi et les délais impartis devront être convenus avec la division *Safety* de Skyguide.
- Les procédures et les processus du Manuel d'aérodrome de l'AIG devront être adaptés en tenant compte de la nouvelle situation avec la présence d'un 2^{ème} SMR et, si nécessaire, des phases intermédiaires du chantier.

2.1.5 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes des publications aéronautiques auront été adaptés

avec la fin des travaux.

- Les modifications des publications devront être planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible.
- L'AIG devra tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux devra être publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC ([REDACTED]) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.1.6 Début et fin des travaux

- Le début et la fin des travaux y compris la notification du respect des charges devront être communiqués à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations).
- L'AIG devra porter une attention particulière aux charges conditionnant d'une part le début des travaux et d'autre part la mise en service.

2.2 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

2.2.1 Nature et paysage

- Le requérant devra replanter des arbres, hors forêt, pour une valeur d'au moins CHF 15'000.00 sur la base du « plan d'abattage et de replantation – zone hors-forêt » n° V1 du 21 février 2013.
- Les fosses de plantation devront être conformes aux directives cantonales en la matière.
- Le site et les accès devront être remis en état.
- Le requérant devra effectuer une replantation forestière après les travaux, sur la base d'un projet qui sera soumis au Service des forêts du Canton de Genève avant la remise du permis de coupe.
- Le requérant devra assurer l'entretien des plantations sur une durée de 10 ans.
- Les entretiens de maintien d'un gabarit en relation avec les exigences de l'OFAC seront à la charge de l'AIG.
- Toutes les précautions utiles devront être prises afin de conserver valablement la végétation située à proximité des travaux (pose de protections).
- La coupe des bois nécessaire à la réalisation de l'ouvrage et du chantier autorisé devra être exécutée après la désignation formelle par le Service des forêts et la délivrance du permis de coupe.
- Le service précité devra être convoqué avant l'ouverture du chantier.
- Les travaux d'abattage devront s'effectuer du 1^{er} septembre au 31 mars.
- Les dates exactes du début du déboisement et de l'achèvement des travaux de-

vront être communiquées au Service des forêts.

- L'AIG devra inscrire une servitude de hauteur limitée au registre foncier et en transmettra une copie à l'inspecteur des forêts.
- En cas de changement des spécificités du radar ou dès que cette installation n'exercera plus la fonction prévue, l'AIG devra lever la servitude de hauteur limitée, se déchargera de la charge d'entretien et informera l'Inspection cantonale des forêts de ces changements.
- Le service des forêts devra être convié à la fin du chantier, après la réalisation de la remise en état pour réception.

2.2.2 Rayonnement non ionisant

- Le document « *Nachweis über das Einhalten der Anforderungen über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung* » mis à jour et corrigé devra remplacer l'ancien, aussitôt que le constructeur des émetteurs sera connu.

2.3 Autres exigences

- La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

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

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec les documents approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- ESTI, Chemin de Mornex 3, 1003 Lausanne ;
- DALE, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8 ;
- Monsieur [REDACTED].

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

sig. Peter Müller
Directeur

Voie de droit

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

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