



3003 Berne, le 25 mars 2011

---

## **Aéroport International de Genève (AIG)**

### **Approbation des plans**

Extension de l'oléoréseau et nouveau poste de chargement

---

## **A. En fait**

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

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Le 18 janvier 2010, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans tendant à l'extension de l'oléoréseau SARACO ainsi qu'à la construction d'un nouveau poste de chargement pour camions-citernes sur le territoire de l'aéroport auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

#### *1.2 Description du projet*

La requête consiste en l'extension de l'oléoréseau SARACO depuis le satellite 10 à partir du point n° 610 vers les positions d'avion 82 à 89D. Le projet prévoit la mise en place d'une conduite d'amenée principale d'une longueur de 473 m ainsi que l'installation de 13 pits pour kérosène. A l'extrémité de l'extension prévue aux abords du bâtiment « Jet Aviation », une nouvelle station de chargement de camions-citernes sera réalisée.

#### *1.3 Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme étant nécessaire à assurer l'avitaillement par conduites des positions avions 82 à 89D utilisées de plus en plus fréquemment.

#### *1.4 Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 18 janvier 2010 sont les suivants :

- Courrier d'accompagnement ;
- Formulaire cantonal pour demande de permis de construire en procédure accélérée ;
- Formulaire cantonal statistique A.P.A pour demande de permis de construire en procédure accélérée du 10 janvier 2010 ;
- Réquisition pour le registre foncier du 5 octobre 2009 ;
- Rapport technique du 1<sup>er</sup> décembre 2009 ;
- Complément au rapport technique du 10 février 2010 ;
- Rapport d'impact sur l'environnement de décembre 2009 ;
- Annexe 1 du rapport d'impact sur l'environnement « Situation », échelle 1 : 500, de décembre 2009 ;
- Annexe 2 du rapport d'impact sur l'environnement « Profil en long », échelle 1 : 500 / 50, de décembre 2009 ;

- Extrait du registre foncier bien-fonds Meyrin / 13116 du 4 janvier 2010 ;
- Plan de mise à l'enquête « Système hydrant vers positions 80, Situation » n°BS-P-2300-01, échelle 1 : 500, du 7 décembre 2009 ;
- Plan de mise à l'enquête « Distribution vers positions 80, Situation » n°BS-P-2300-51, échelle 1 : 500 / 50, du 7 décembre 2009 ;
- Plan de mise à l'enquête « Distribution, Poste de chargement camions-citernes, Tuyauteries (croquis de principe) » n°BS-2320-1190, échelle 1 : 50, du 9 février 2010 ;
- Plan des profils types n°BS-2300-81, échelle 1 : 20 ;
- Extrait du plan de base 25, 26, 36, 37 pour la parcelle 13116, commune de Meyrin, échelle 1 : 2500 du 4 janvier 2010 ;
- Extrait du plan du registre foncier 14, 22, 39, 62, 63, 64, 65, 66, 67 pour la parcelle 13116, commune de Meyrin, échelle 1 : 1000 du 4 janvier 2010 .

Un complément au rapport d'impact sur l'environnement a été déposé par la suite. Il s'agit du rapport succinct sur l'estimation de l'ampleur des dommages possibles du 8 octobre 2010 ;

Skyguide a été consulté. Par courrier électronique du 22 février 2010, il a confirmé 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'effet significatif 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'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du DETEC.

Le 1<sup>er</sup> mars 2010, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement ainsi que de l'Inspection fédérale des pipelines. Le même jour, le Canton de Genève, soit pour lui le Département des constructions et des technologies de l'information a été appelé à se prononcer. La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués. La demande d'approbation des plans a été publiée dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) du 14 avril 2010 et le dossier mis à l'enquête du 14 avril 2010 au 14 mai 2010.

## 2.2 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

## 2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Services internes de l'OFAC, prise de position du 3 mai 2010 ;
- Office fédéral de l'environnement, prise de position du 21 décembre 2010 ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP), prise de position du 21 mai 2010 ;
- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse favorable au projet du 14 septembre 2010, comprenant les préavis suivants :
  - Département de la sécurité, de la police et de l'environnement, Service d'étude d'impact sur l'environnement, prise de position du 21 décembre 2010 remplaçant celui du 31 août 2010 ;
  - Police du feu, prise de position du 24 juin 2010 ;
  - Département de l'intérieur et de la mobilité, Direction générale de l'eau, prise de position du 22 avril 2010 ;
  - Service de l'urbanisme, des travaux publics et de l'énergie de la commune de Meyrin, prise de position du 25 mai 2010.

L'instruction du dossier s'est achevée le 20 janvier 2011.

## B. En droit

### 1. A la forme

#### 1.1 *Autorité compétente*

Il ressort de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que Genève est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le 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.

Dans le cas d'espèce, le projet consiste à étendre le réseau de conduite permettant l'avitaillement en kérosène des avions ainsi qu'à construire un nouveau poste de chargement pour camions-citernes. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

#### 1.2 *Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est régie par les art. 37ss LA, ainsi que par les 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 cantonale n'est requise. Au sens de l'art. 37 al. 4 LA, le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. L'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral (art. 37 al. 3 LA). La construction d'un nouveau poste de chargement pour camions-citernes modifie l'aspect extérieur du site de l'aéroport de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

Le requérant dispose des droits réels correspondants sur les bien fonds nécessaires au projet.

S'agissant de l'étude d'impact sur l'environnement, aux termes de l'art. 10a de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une telle étude, 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 à l'art. 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), la modification d'une installation mentionnée dans l'annexe de l'ordonnance est soumise à étude d'impact sur l'environnement (EIE) 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.

Dans le cas d'espèce, le projet consiste notamment en la mise en place de conduites servant au transport et au stockage de kérosène. Un tel équipement représente une transformation considérable de l'installation et fait partie des installations soumises à une EIE au sens du ch. 22.1 de l'annexe à l'OEIE. Une EIE est donc nécessaire.

Au surplus, l'AIG a accompagné son dossier d'un rapport d'impact sur l'environnement et l'OFEV, dans sa prise de position du 21 décembre 2010, a confirmé la nécessité de soumettre le projet à une EIE.

## **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 le requérant est pertinente. Elle est acceptée. L'extension de l'oléoréseau SARACO ainsi que le nouveau poste de chargement pour camions-citernes permettra, en effet, d'assurer l'avitaillement par conduites des positions avions 82 à 89D utilisées de plus en plus fréquemment.

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

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'AIG 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 par conséquent avec le cadre général fixé par le PSIA.

### 2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

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

### 2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1<sup>bis</sup> OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes.

L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de remarques dont le détail apparaît ci-dessous.

#### 2.5.1 *Nouveau poste de chargement pour camions-citernes*

Un plan avec l'ensemble des marques et panneaux (interdiction de fumer, de téléphoner, inscription JET A-1,...) prévus pour le poste de chargement sera transmis à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux.

Les filtres situés dans le poste de chargement pour camions-citernes ne sont pas spécifiés dans la documentation. La quittance de vérification des filtres concernés sera transmise à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux.

#### 2.5.2 *Chantier*

Au moins six semaines avant le début des travaux, l'exploitant déposera à l'OFAC un descriptif des différentes phases de chantier. La documentation mentionnera l'influence sur l'exploitation, en particulier les restrictions d'utilisation de l'infrastructure-

re (balisage, fermeture de voies de circulation et de postes de stationnement, etc.). Les plans de chantier montreront l'emplacement des barrières éventuelles délimitant physiquement le chantier.

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

Des perturbations des installations de communication ou de navigation aérienne ne sont pas à prévoir, comme cela a été confirmé par écrit par Skyguide le 22 février 2010.

### 2.5.3 Publications

Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitation dues au chantier seront publiées par NOTAM, l'ébauche étant transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant l'entrée en vigueur demandée ([lifs@bazl.admin.ch](mailto:lifs@bazl.admin.ch)).

### 2.5.4 Compléments

Les compléments et adaptations demandées seront transmises à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux.

Les requêtes énumérées ci-dessus sont pertinentes, elles seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

## 2.6 Exigences techniques fédérales

Dans son examen du projet du 21 mai 2010, l'IFP a conclu qu'il pouvait être approuvé en la forme. Cela étant, elle estime que certains aspects doivent être encore complétés tant et si bien que les éléments ci-après seront repris en tant que charges dans le dispositif de la décision, en raison de leur pertinence.

Selon l'IFP, l'étendue de l'oléoréseau est définie par l'auteur du projet. D'après ce dernier, l'installation va du point 610 du réseau actuel et se termine aux joints isolants des puits d'une part et aux joints isolants de la station de chargement pour camions-citernes d'autre part. L'IFP, quant à elle, considère que la station de chargement fait partie de l'installation fixe d'avitaillement. Par conséquent, cette station devrait également remplir les conditions des installations annexes prévues par l'ordonnance sur les installations de transport par conduites (OITC ; RS 746.11).

S'agissant du rapport technique du 1<sup>er</sup> décembre 2009 ainsi que de son complément du 10 février 2010, l'IFP souligne que la directive pour la mensuration des conduites (OFEN 1994), citée à l'art. 2.1 du rapport, n'est plus valable ayant été remplacée par l'annexe 12 de la directive de l'IFP. Elle signale ensuite que le système de détection

et de localisation de fuites LEOS, cité à l'art. 3.3 du même rapport n'est pas reconnu comme système de vérification d'étanchéité en Suisse. Néanmoins, il n'est pas interdit de l'installer comme système annexe.

Dans l'hypothèse où l'OFAC décide que la station de chargement doit être soumise à la loi sur les installations de transport par conduites (LITC ; RS 746. 1), l'IFP souhaite que la documentation technique lui soit transmise.

L'OFAC est d'avis que la station de chargement est effectivement soumise à la LITC. En effet, bien que la station en question ne consiste pas directement en une installation de pipelines, il s'agit d'une installation annexe aux pipelines. Dès lors, la LITC est également applicable à la station de chargement annexe aux pipelines.

La requête de l'IFP relative à l'envoi du rapport technique de la station est donc pertinente et sera reprise sous forme de charge dans le dispositif.

Par ailleurs, l'IFP mentionne une erreur dans le rapport technique du 1<sup>er</sup> décembre 2009. L'art. 4.1 de ce rapport technique mentionne que la pression de service maximale (MOP) est définie avec PN50 / ANSI 300. Selon l'IFP, il s'agit en réalité de la pression de construction (*design pressure*) et non de la pression de service maximale (MOP). Celle-ci ne doit pas dépasser les 10 bar. Enfin, l'IFP souligne que le niveau de pression doit être défini en fonction des étapes de construction. En général, l'essai de pression doit se faire à 90% de la limite élastique des tubes. Dans le cas présent, la détermination de la pression de construction (*design pressure*) se fera en accord avec l'IFP conformément à l'art 7.7 de la directive IFP.

Concernant le plan de situation 1 : 500 no BS-P-2300-01, ind. 0 et le profil en long 1 : 500 / 50 no BS-P-2300-51, ind.0, il faut se référer aux remarques relatives aux essais de pression et aux limites de soumission de l'installation à la LITC.

Concernant les profils types, échelle 1 : 20 no BS-P-2300-81, l'IFP signale que l'art. 3.2.16 de la directive IFP prescrit l'installation de deux bandes d'avertissement.

De même, l'IFP souligne expressément qu'avant la commande des matériaux, les spécifications concernant les tubes, les vannes, le raccord et les brides isolantes de même que les procédures relatives au génie mécanique et, plus précisément, la soudure, le contrôle non destructif, le cintrage et l'isolation des joints doivent lui être remises.

Selon l'IFP, l'art. 17 OITC prescrit que lorsque les plans ont été approuvés, l'entreprise soumet les plans de construction à l'office en exécution de la décision relative à l'approbation. En l'espèce, l'IFP suggère que l'entreprise lui soumette les plans de construction pour contrôle en se référant à la décision du DETEC du 28 avril 2009 concernant l'aéroport de Zurich.

En résumé, l'IFP est favorable au projet et demande la reprise des éléments suivants :

- La station de chargement devra être soumise aux prescriptions de la LITC.
- L'IFP souhaite que la documentation technique relative à la station de chargement lui soit transmise.
- Conformément à l'art. 7.7 de la directive IFP, la pression d'essai doit être déterminée en accord avec l'IFP.
- Conformément à l'art. 3.2.16 de la directive IFP, il faut installer deux bandes d'avertissement au-dessus du pipeline.
- L'IFP est chargé du contrôle des plans de construction en vertu de l'art. 17 OITC.
- Les procédures et spécifications citées sont à envoyer à temps à l'IFP pour approbation.

## 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

### 2.8.1 Protection des eaux souterraines

Dans sa note de synthèse du 21 décembre 2010, l'OFEV a préavisé favorablement le projet de construction sans pour autant émettre de charge à respecter. Il a toutefois émis les remarques suivantes.

Le tracé de la conduite se trouve dans le secteur B. L'OFEV en déduit qu'il s'agit de la catégorie « autres secteurs » de protection des eaux. Selon le RIE, la conduite est située au bord de la nappe d'eau souterraine de Montfleury dans une petite branche latérale. Le niveau supérieur se trouve à environ 30 m de la surface du terrain. La profondeur des excavations restera à moins de 3 m et la nappe ne sera pas touchée. Les conduites sont entièrement étanches et en plus équipées d'un système de détection et de localisation de fuites.

L'OFEV part du principe que les prescriptions fédérales en matière de protection des eaux souterraines seront respectées et n'a donc rien à objecter au projet.

### 2.8.2 Suivi environnemental

Dans sa note de synthèse du 21 décembre 2010, remplaçant celle du 31 août 2010,

le Service d'étude d'impact de l'environnement préavise favorablement le projet de construction moyennant le respect des charges suivantes.

Le requérant est tenu d'assurer le suivi environnemental du projet afin de garantir la mise en œuvre des mesures mentionnées au chapitre 5 du complément n°1 au RIE. A cet effet, il devra désigner un responsable du suivi environnemental et en communiquer le nom au Service cantonal d'étude d'impact de l'environnement.

L'OFAC juge les requêtes ci-dessus pertinentes et les reprendra en tant que charges dans le dispositif de la décision.

## 2.9 *Exigences liées à la prévention des accidents majeurs et à la protection contre les catastrophes*

Dans sa note de synthèse du 21 décembre 2010, l'OFEV a fait part des remarques suivantes.

Le projet prévoit l'extension de l'oléoréseau SARACO d'une longueur d'environ 500 m. Ces installations se trouvent entièrement dans le périmètre de l'AIG. Ce dernier est déjà soumis à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012), par conséquent le projet aussi.

Le détenteur mentionne dans le RIE que le projet ne représente pas un changement sensible au sens de l'art. 5 al. 3 OPAM.

Selon le dossier, la conduite est équipée sur toute sa longueur d'un système de détection des fuites et les pits sont protégés contre les accidents de voitures qui circulent sur le tarmac par une glissière de protection. Le drainage de la nouvelle place de chargement pour camions-citernes sera connecté au système de drainage existant équipé d'un séparateur d'huile.

Dans le rapport succinct complémentaire au RIE établi par Suisse Plan Ingénieur AG le 8 octobre 2010, l'ampleur des dommages et des risques est estimée. Le résultat concernant l'indicateur « eaux souterraines » est considéré comme négligeable. L'indicateur « eau de surface » signifie qu'une fuite d'hydrocarbure en surface ne peut s'échapper dans des eaux superficielles avant traitement et cela au vu des mesures constructives (le tarmac est étanche et le séparateur d'hydrocarbures est installé dans le système d'évacuation des eaux). Cet indicateur n'est donc pas significatif.

Selon l'arbre des événements, l'indice maximal d'accident majeur pour l'indicateur « population » est inférieur à 0.3. Le détenteur estime qu'il n'est donc pas nécessaire d'effectuer une étude de risque. Il présente dans l'annexe A du rapport succinct les

systèmes de sécurité (alarme déversement, bassin de rétention et intervention des sapeurs-pompiers).

L'OFEV considère que les mesures envisagées pour l'oléoréseau SARACO et ses « pits » ainsi que la station de chargement et le plan d'intervention correspondent aux exigences de la prévention des accidents majeurs. Cet office estime par ailleurs que les résultats concernant les indicateurs de dommages pour la population et l'environnement sont plausibles et qu'une étude de risque n'est pas nécessaire. Du point de vue de la prévention des accidents majeurs, l'OFEV préavise favorablement le projet sans émettre de réserve particulière.

### 2.10 Exigences techniques cantonales

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 22 novembre 2010, 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 concernés. Hormis la Police du feu, les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

Dans sa note de synthèse du 24 juin 2010, la Police du feu du Canton de Genève a fait part des remarques suivantes :

- Les exigences de l'IFP demeurent réservées.
- Les mesures de protection incendie de l'aérogare en matière de construction, d'équipement et d'utilisation seront appliquées au projet.
- Concernant le poste de chargement, les mesures définies dans le concept de sécurité incendie établi par B+S AG en mai 2010 devront être respectées.
- Toute modification du projet fera l'objet d'une adaptation du concept précité.
- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'art. 72 de la norme et de la directive n°11-03 « Prévention incendie, sécurité dans les exploitations et sur les chantiers » (AEAI).

L'OFAC juge les requêtes ci-dessus pertinentes et les reprendra en tant que charges dans le dispositif de la décision.

### 2.11 Autres exigences

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

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

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DE-

TEC, 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.

## 2.12 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de 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 l'audition. Les prises de position des autorités fédérales et cantonales 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 frais

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

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

## 4. De la notification et de la communication

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

La présente décision sera publiée dans la Feuille fédérale.

## C. Décision

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

vu la demande du 18 janvier 2010 de l'Aéroport International de Genève et le complément au rapport d'impact sur l'environnement du 8 octobre 2010,

décide l'approbation des plans en vue de l'extension de l'oléoréseau SARACO ainsi que de la construction d'un nouveau poste de chargement pour camions-citernes.

### 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 mise à l'enquête « Système hydrant vers positions 80 Situation » n°BS-P-2300-01, échelle 1 : 500, du 7 décembre 2009 ;
- Plan de mise à l'enquête « Distribution vers positions 80 Situation » n°BS-P-2300-51, échelle 1 : 500 / 50, du 7 décembre 2009 ;
- Plan de mise à l'enquête « Distribution, Poste de chargement camions-citernes, Tuyauteries (croquis de principe) » n°BS-2320-1190, échelle 1 : 50, du 9 février 2010 ;
- Plan des profils types n°BS-2300-81, échelle 1 : 20 ;
- Annexe 1 du RIE « Situation », échelle 1 : 500, de décembre 2009 ;
- Annexe 2 du RIE « Profil en long », échelle 1 : 500 / 50 de décembre 2009.

### 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

- Un plan avec l'ensemble des marques et panneaux proposés (interdiction de fumer, de téléphoner, inscription JET A-1,...) prévus pour le poste de chargement sera transmis à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux.
- La quittance de vérification des filtres situés dans le poste de chargement sera transmise à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux.
- Au moins six semaines avant le début des travaux, l'exploitant déposera à l'OFAC un descriptif des différentes phases de chantier. La documentation mentionnera l'influence sur l'exploitation, en particulier les restrictions d'utilisation de

l'infrastructure (balisage, fermeture de voies de circulation et de postes de stationnement, etc.).

- Les plans de chantier montreront également les barrières éventuelles délimitant physiquement le chantier.
- Lors des travaux, des mesures de réduction des poussières seront définies et respectées.
- Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitation dues au chantier seront publiées par NOTAM, l'ébauche étant transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant l'entrée en vigueur demandée ([lifs@bazl.admin.ch](mailto:lifs@bazl.admin.ch)).

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

- Le requérant est tenu d'assurer le suivi environnemental du projet afin de garantir la mise en œuvre des mesures mentionnées au chapitre 5 du complément n°1 au RIE.
- Il devra désigner un responsable du suivi environnemental et en communiquer le nom au Service cantonal d'étude d'impact de l'environnement.

## 2.3 Exigences techniques fédérales

- La station de chargement devra être soumise aux prescriptions de la LITC.
- La documentation technique relative à la station de chargement sera transmise à l'IFP.
- Conformément à l'art. 7.7 de la directive IFP, la pression d'essai doit être déterminée en accord avec l'IFP.
- Conformément à l'art. 3.2.16 de la directive IFP, il faut installer deux bandes d'avertissement au-dessus du pipeline.
- L'IFP est chargé du contrôle des plans de construction selon l'art. 17 OITC.
- Les procédures et spécifications précitées sont à envoyer à temps à l'IFP pour approbation.

## 2.4 Exigences techniques cantonales

- Les mesures de protection incendie de l'aérogare en matière de construction, d'équipement et d'utilisation seront appliquées au projet.
- Concernant le poste de chargement, les mesures définies dans le concept de sécurité incendie établi par B+S AG en mai 2010 devront être respectées.
- Toute modification du projet fera l'objet d'une adaptation du concept sécurité incendie.
- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'art. 72 de la norme et de la directive n°11-03 « Prévention incendie, sécurité dans les exploitations et sur les chantiers » (AEAI).

## 2.5 *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 et 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 le requérant, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

## 3. **Des frais**

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

Les frais 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

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- IFP, Richtistrasse 15, case postale 594, 8304 Wallisellen ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- DCTI, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8.

DETEC Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication  
Le Secrétaire général suppléant



André Schrade

### **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, 3000 Berne 14. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le délai ne court pas du 7<sup>ème</sup> jour avant Pâques au 7<sup>ème</sup> jour après Pâques inclusivement.

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