



3003 Berne, le 13 octobre 2014

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Remplacement des bâtiments provisoires des positions « gros-porteurs »
par de nouvelles salles d'embarquement (« Aile Est »)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 24 avril 2013, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour le projet « Aile Est ».

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste dans un premier temps à démolir les installations provisoires vétustes destinées à l'embarquement et au débarquement des passagers des avions gros-porteurs, stationnés sur les positions n° 14 à 19, à l'est du terminal principal. Dans un second temps, il est prévu d'ériger de nouvelles salles d'embarquement.

Plus concrètement, le projet prévoit tout d'abord la déconstruction des bâtiments suivants :

- la déconstruction du bâtiment « Gros-Porteurs (GP) » ;
- la déconstruction des « Fingers » ;
- la déconstruction du solde des galeries techniques (GT1 et GT2) situées à l'est du terminal principal T1 ;
- la déconstruction du bâtiment appelé « INAD » ;
- l'achèvement de la nouvelle galerie technique (en remplacement des galeries techniques GT1 et GT2 démolies) qui reliera la chaufferie située à l'extrémité est du présent projet au terminal principal T1, situé à l'extrémité ouest.

La place ainsi libérée permettra d'ériger les nouvelles salles d'embarquement de l'Aile Est, dans un bâtiment mesurant environ 520 m de long, 20 m de large et 19 m de haut. Ce nouveau bâtiment, à Haute Performance Energétique (HPE), sera composé essentiellement de cinq niveaux en considérant la toiture, soit :

- un niveau en sous-sol, dénommé -1, qui comprendra une nouvelle galerie technique, des locaux techniques dédiés au bâtiment, des réservoirs pour la récupération des eaux pluviales (réseau eau « grise »), des locaux de stockage pour les surfaces commerciales, des locaux vestiaires, des guérites du Corps des gardes-frontières (Cgfr), une liaison avec le terminal principal T1 ainsi qu'un tunnel de liaison au satellite 40 (avec une emprise au sol d'environ 170 m de long, 12,60 m de large et 4,50 m de haut) ;
- un tunnel de plain-pied, dénommé 0 (ou tarmac), qui intégrera non seulement

- une route de service pour les bus et véhicules sans matières dangereuses (interdit aux camions-citernes, véhicules GPL, etc.), mais également des locaux pour le personnel au sol, les issues de secours et des portes d'embarquement et de débarquement, par bus, pour les positions éloignées. De plus, au droit de la porte n° 19 se trouveront des locaux pour la réconciliation des passagers avec leurs bagages ;
- un premier étage, dénommé niveau +1, qui comprendra des salles d'embarquement, les pré-passerelles et passerelles télescopiques d'accès aux avions, des surfaces commerciales, des distributions verticales avec escaliers, escaliers mécaniques et ascenseurs (« valves *airside* » et « noyaux *landside* »), des guérites et des locaux Cgfr, des locaux techniques ainsi que des groupes sanitaires. Comme pour le niveau -1, une liaison avec le terminal principal T1 sera également prévue ;
 - un deuxième étage, dénommé niveau +2, qui sera comparable au niveau +1 mais qui comprendra également des salons pour les compagnies aériennes ainsi qu'une zone avec sécurité accrue, au droit de la porte n° 19, pour les vols à destination de pays sensibles « vols à risques » ;
 - une toiture qui sera entièrement recouverte de panneaux photovoltaïques assurant la production d'électricité pour le projet.

Le nouveau bâtiment longera le tarmac et fera directement face aux positions gros-porteurs, permettant ainsi un transfert direct des passagers entre les salles d'embarquement et les avions situés sur les positions gros-porteurs, et ce sur toutes les positions (n° 14 à 19) alors qu'actuellement seules les positions n° 14 à 16 permettent un tel transfert direct, par le biais des « Fingers », les autres positions (n° 17 à 19) nécessitant un transfert par bus entre les salles d'embarquement et l'avion.

Par ailleurs, une nouvelle position n° 13 est prévue en remplacement de la position actuelle n° 41 qui devra être supprimée. En effet, cette position n° 41, rattachée au satellite d'embarquement des passagers n° 40, se situe dans le périmètre de la future Aile Est et de ses voies de circulation pour aéronefs.

A noter que le projet envisage une certaine flexibilité en permettant le stationnement de deux avions de plus petites tailles sur une position gros-porteur, et ce pour quatre des six positions gros-porteurs (position n° 14, 15, 18 et 19). Cet aspect a toutefois fait l'objet de certaines restrictions dans le cadre de la présente décision et sera explicité ci-après au chapitre B.2.11, ci-dessous.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remplacer une construction provisoire vétuste par de nouvelles salles d'embarquement, augmentant ainsi le confort des passagers. Les nouvelles salles d'embarquement permettront également

l'embarquement des passagers directement par passerelles pour les avions stationnés sur les positions existantes n° 17 à 19, desservies actuellement par bus.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 24 avril 2013 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 24 avril 2013 ;
- Classeur I :
 - Chapitre A : Table des matières ;
 - Chapitre B : Introduction :
 - B.1 – Contexte ;
 - B.2 – Projet lauréat d'un concours d'architecture et d'ingénierie ;
 - B.3 – Descriptif succinct du projet ;
 - B.4 – Annexes :
 - Annexe A – Planches du 2^{ème} atelier de dialogue des MEP ;
 - Annexe B – Vues extérieures « état existant » et « projet » (images de synthèse) ;
 - Annexe C – Vues intérieures « projet » (images de synthèse) ;
 - Annexe D – Plans des différents étages du « projet » ;
 - Annexe E – Isométries des différents étages du « Processeur » et d'un « Module porte type », contenant les plans suivants :
 - « *Isometric Processos Overview* » SS1, RBI-AR-S2009, du 1^{er} mars 2013 sans échelle ;
 - « *Isometric Processos Overview* » Niveau Tarmac, RBI-AR-S2010, du 1^{er} mars 2013 sans échelle ;
 - « *Isometric Processos Overview* » Niveau +01, RBI-AR-S2011, du 1^{er} mars 2013 sans échelle ;
 - « *Isometric Processos Overview* » Niveau +02, RBI-AR-S2011, du 1^{er} mars 2013 sans échelle ;
 - « *Isometric Typical Module Overview* » Niveau +00, RBI-AR-S2094, du 21 mars 2013 sans échelle ;
 - « *Isometric Typical Module Overview* » Niveau +01, RBI-AR-S2095, du 21 mars 2013 sans échelle ;
 - « *Isometric Typical Module Overview* » Niveau +02, RBI-AR-S2096, du 21 mars 2013 sans échelle ;
 - Annexe F – Plans d'ensemble « Route Douanière », « Plateforme Tribagages », « INAD » et « GP+ » ;
 - Annexe G – Phasage « GP+ » ;
 - Annexe H – Plan « Vérification marquage & Jet Blast » ;
 - Chapitre C : LESA :
 - C.1 – Type de Procédure et bases légales ;
 - C.2 – Projet de construction (OSIA 27a^{bis} 1.a) ;
 - C.3 – Justification du projet (OSIA 27a^{bis} 1.b) ;

- C.4 – Coordination du projet avec les exigences de l'aménagement du territoire (OSIA 27a^{bis} 1.c) ;
- C.5 – Impact sur l'environnement (OSIA 27a^{bis} 1.d) ;
- C.6 – Energie (OSIA 27a^{bis} 1.e) ;
- C.7 – Travail (OSIA 27a^{bis} 1.e) ;
- C.8 – Autres dispositions cantonales et fédérales (OSIA 27a^{bis} 1.e) ;
- C.9 – Plan d'obstacles (OSIA 27a^{bis} 1.f^{bis}) ;
- C.10 – Interférence sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien (OSIA 27a^{bis} 1.f^{bis}) ;
- C.11 – Périmètres sûreté et douanier ;
- C.12 – *Safety assessment* (OSIA 27a^{bis} 1.f^{bis}) ;
- C.13 – Examen spécifique à l'aviation ;
- C.14 – Intérêts dignes de protection des tiers ;
- C.15 – Secteur France ;
- C.16 – Exploitation de l'aérodrome (OSIA 27a^{bis} 1.f et OSIA 27a^{bis} 1.g) ;
- C.17 – Justification de renoncement au marquage sur le terrain (OSIA 27a^{bis} 1.h) ;
- C.18 – Demande à l'Institut Fédéral des Pipelines (IFP) ;
- C.19 – Flux ;
- C.20 – Note de calcul sismique ;
- C.21 – Etude de réverbération ;
- C.22 – Etude éclairage tarmac ;
- Classeur I (suite) à classeur XVIII :
 - Chapitre D : Dossier technique Département Urbanisme :
 - D.1 – Demande définitive d'autorisation de construire (DDC), composée des parties suivantes :
 - D.1.1 – Données générales, accompagnée des « Annexes 1 » suivantes :
 - Formulaire « Demande définitive d'autorisation de construire », complété le 22 avril 2013 ;
 - Formulaire statistique « Demande définitive d'autorisation de construire », complété le 22 avril 2013 ;
 - D.1.2 – Sécurité incendie, accompagnée des « Annexes 2 » suivantes :
 - Questionnaire « Sécurité incendie » pour les nouvelles salles d'embarquement et tunnel de liaison au satellite 40 dûment complété le 22 avril 2013 ;
 - Concept de protection incendie établi par SWISSI SA le 18 avril 2013 ;
 - Plan niveau -2, RBI_AB_G1215_P_SS02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau -1, RBI_AB_G1225_P_SS01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;

- Plan niveau -0.5, RBI_AB_G1235_P_ES01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 0, RBI_AB_G1245_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 0.5, RBI_AB_G1255_P_EE01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 1, RBI_AB_G1265_P_ET01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 1.5, RBI_AB_G1275_P_EE02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 2, RBI_AB_G1285_P_ET02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 2.5, RBI_AB_G1295_P_EE03_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 3, RBI_AB_G1305_P_ET03_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Coupe C018, RBI_AB_G1525_C_XX_C018, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe 19.0A, RBI_AB_G2425_C_XX_190A, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Modélisation incendie pour la future aile EST de l'aéroport International de Genève, établie par SWISSI SA le 18 avril 2013 ;
- Synoptique de distribution « Sécurité Incendie », RBI_IA_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- Synoptique « Principe de désenfumage/confort », RBI_IC_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- Schémas « Protection Incendie *Sprinkler* et RIA SDE et Tunnel Satellite 40 », RBI_IP_G2003_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- Synoptique de distribution Haute Tension/Basse tension (portes 13 à 15), RBI_IO_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- Synoptique de distribution Haute Tension/Basse tension (portes 16 à 19), RBI_IO_G0002_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- Synoptique « Distribution photovoltaïque », RBI_IO_G0003_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- Synoptique « Distribution HT », RBI_IO_G0004_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- D.1.3 – Taxe d'écoulement, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 3 : Feuille de calcul de la taxe d'écoulement datée du 22 avril 2013 ;
- D.1.4 – Plan d'ensemble, accompagnée de l'annexe suivante :

- Annexe 4 : Plan d'ensemble, échelle 1:2'500^{ème}, établi le 16 avril 2013, par le bureau HKD Géomatique SA ;
- D.1.5 – Extrait cadastral, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 5 : Extrait cadastral, échelle 1:500^{ème}, établi le 16 avril 2013, par le bureau HKD Géomatique SA ;
- D.1.6 – Etat descriptif et attestation de propriété, accompagnée des « Annexes 6 » suivantes :
 - Extrait de la mensuration officielle et du Registre Foncier produit le 9 avril 2013 pour la parcelle n° 2'256 de la Commune du Grand-Saconnex ;
 - Extrait de la mensuration officielle et du Registre Foncier produit le 9 avril 2013 pour la parcelle n° 1'224 de la Commune du Grand-Saconnex ;
 - Extrait de la mensuration officielle et du Registre Foncier produit le 9 avril 2013 pour la parcelle DDP n° 1'465 de la Commune du Grand-Saconnex ;
- D.1.7 – Plans du projet, accompagnée des « Annexes 7 » suivantes :
 - Architecture :
 - Plan niveau -2, RBI_AB_G1210_P_SS02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau -1, RBI_AB_G1220_P_SS01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau -0.5, RBI_AB_G1230_P_ES01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 0, RBI_AB_G1240_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 0.5, RBI_AB_G1250_P_EE01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 1, RBI_AB_G1260_P_ET01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 1.5, RBI_AB_G1270_P_EE02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 2, RBI_AB_G1280_P_ET02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 2.5, RBI_AB_G1290_P_EE03_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 3, RBI_AB_G1300_P_ET03_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau toiture, RBI_AB_G1310_P_TO_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Coupe C018, RBI_AB_G1522_C_XX_CO18, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;

- Coupe C020, RBI_AB_G1524_C_XX_CO20, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe Axe existant 36, RBI_AB_G1780_C_36_XXXX, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe Axe existant 38, RBI_AB_G1781_C_38_XXXX, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe 13.0C, RBI_AB_G1822_C_XX_130C, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe 13.2D, RBI_AB_G1879_C_XX_132D, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe 14.2A, RBI_AB_G1940_C_XX_142A, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe 19.0A, RBI_AB_G2420_C_XX_190A, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Façades, RBI_AB_G2500_F_XX_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Ingénierie :
 - Terrassement + travaux spéciaux, RBI_IS_G5001_P-3_PR13_REV00, du 24 avril 2012, échelle 1:250^{ème} ;
 - Vue en plan de l'ensemble des niveaux, RBI_IS_G5002_PXX_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Coupe et détails, RBI_IS_G5003_CXX_PR13_REV00, du 24 avril 2012, échelles 1:100^{ème}, 1:20^{ème} et 1:10^{ème} ;
 - Phasage terrassement + travaux spéciaux (coupes), RBI_IS_G5006_P-3_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:100^{ème}, 1:50^{ème} et 1:10^{ème} ;
 - Tunnel satellite 40, RBI_IS_G5017_PCX_SAT40_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:250^{ème}, 1:125^{ème}, 1:50^{ème} et 1:20^{ème} ;
 - Tunnel satellite 40, RBI_IS_G5018_PCX_SAT40_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:200^{ème} et 1:1'000^{ème} ;
 - Plan de radier -2, RBI_IS_G5019_P-3_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:100^{ème} et 1:20^{ème} ;
 - Phasage terrassement et travaux spéciaux, RBI_IS_G5020_PXX_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Phase 1 : création gaine technique – déviation réseaux, RBI_IS_G5025_CXX_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:200^{ème} et 1:100^{ème} ;
- D.1.8 – Photographies, accompagnée des « Annexes 8 » suivantes :
 - Photographies « Etat existant » ;
 - Vues extérieures « état existant » et « projet » (images de syn-

- thèse) ;
- Reportage photographique GP/sous-sol établi par le bureau de Giuli & Portier SA le 12 février 2013 ;
 - D.1.9 – Canalisations d'évacuation des eaux polluées et non polluées du bâtiment existant ou à construire, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 9 : Plan d'assainissement, RBI-IX_G0001_P_XX_AILE, du 24 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - D.1.10 – Canalisations des eaux pluviales intérieures de la construction, accompagnée des « Annexes 10 – Ingénierie » suivantes :
 - Schémas de principe de distribution eau froide et eau chaude sanitaire, RBI_IP_G2002_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Schéma de principe de récupération et de distribution des eaux pluviales, RBI_IP_G2004_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Schémas de principe d'évacuation des eaux usées, eaux vanes et des eaux pluviales, RBI_IP_G2005_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - D.1.11 – Gestion des eaux non polluées à la parcelle, accompagnée des « Annexes 11 » suivantes :
 - Formulaire « Gestion des eaux non polluées à la parcelle - Aspects quantitatifs » ;
 - Note eaux pluviales, Gestion des Eaux Claires (EC) du bâtiment, du 22 avril 2013, comprenant les annexes suivantes :
 - Annexe 1. Schéma de principe type de récupération et distribution des eaux claires dans le bâtiment, RBI_IP_G2004_S_XX_AILE_0A(33), du 14 mars 2013, sans échelle ;
 - Annexe 2. Abaque de dimensionnement simplifié des ouvrages de rétention pour les petits bassins versants urbanisés, Feuille de calcul correspondante, DOMEau, février 2005 ;
 - Route Douanière, Déplacement du séparateur à hydrocarbures, Note hydraulique du 28 mars 2013, comprenant les annexes suivantes :
 - Annexe A. Déplacement du séparateur – situation actuelle et future ;
 - Annexe B. Méthodologie des calculs hydrauliques ;
 - Annexe C. Plan de situation et profil en long hydraulique du séparateur, RBI_IG_G0008_P_41_TC, du 9 juillet 2012, échelle 1:50^{ème} – 1:100^{ème} ;
 - Coordination entre la construction de l'Aile Est et le PGEE de

- l'Aéroport, Note technique établie par le bureau SD Ingénierie Genève SA en avril 2013 ;
- D.1.12 – Traitement des eaux de chantier, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 12 : Formulaire « Traitement des eaux de chantier » ;
 - D.1.13 – Arbres à abattre, qui ne contient pas d'annexe 13 ;
 - D.1.14 – Occupation du domaine public, accompagnée des « Annexes 14 » suivantes :
 - Vue en plan, installations de chantier Tranchée Couverte, RBI_IG_G0006C_P33_TC, du 24 janvier 2012, échelle 1:250^{ème} ;
 - Plan installation de chantier, RBI_IX_G0001_P_00_XXXX, du 24 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - D.1.15 – Niveaux du terrain naturel existant, accompagnée des « Annexes 15 » suivantes :
 - Plan de situation et de niveaux – Aile Est – Gros Porteurs, SI-TE_E14_AIG-HKD-V10, du 8 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan de niveaux – Aile Est – Gros porteur existant, 5295ni-20120731.dwg/Gros Porteur, du 18 juillet 2012, échelle 1:250^{ème} ;
 - Plan de niveaux – Aile Est – NSEF, 5295ni-20120731.dwg/NSEF, du 24 juillet 2012, échelle 1:250^{ème} ;
 - D.1.16 – Servitudes, accompagnée des « Annexes 16 » suivantes :
 - Relevé des servitudes établi le 15 décembre 2011 par HKD Géomatique SA ;
 - Accord DDP 1465, du 23 décembre 2011 ;
 - D.1.17 – Calcul du gabarit (dérogation ponctuelle à l'article 11 LCI), accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 17 : Coupe et plan du gabarit, RBI_AB_G1000_P_X_GABA, du 22 avril 2013, échelles 1:500^{ème} à 1:1'000^{ème} ;
 - D.1.18 – Sécurité civile, qui ne contient pas d'annexe 18 ;
 - D.1.19 – Etude géotechnique, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 19 : Rapport géotechnique établi le 9 avril 2013 par le bureau GEOS SA ;
 - D.1.20 – Raccordements eau – gaz – électricité - télécom, accompagnée des « Annexes 20 » suivantes :
 - Demande de renseignement SIG – Eau potable, complétée le 22 avril 2013 ;
 - Demande de renseignements SIG – Distribution électricité, complétée le 22 avril 2013 ;
 - Demande de renseignements SIG – Distribution Gaz, complétée le 22 avril 2013 ;

- D.1.21 – Attestation de mandat, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 21 : Attestation de mandat délivrée le 17 avril 2013 par l'Aéroport International de Genève au pool de mandataires RBI ;
- D.1.22 – Service de l'énergie (ScanE), accompagnée des « Annexes 22 » suivantes :
 - Formulaire énergétique, Nouvelle construction EN-GE2 ;
 - Concept CVCS du 24 avril 2013 comprenant les annexes suivantes :
 - Annexe 1. Héliodon ;
 - Annexe 2. SIA 380/1 (calcul standard / calcul Minergie) ;
 - Annexe 3. SIA 380/4 Chauffage / Ventilation ;
 - Annexe 4. Minergie V6 ;
 - Annexe 5. SIA 380/4 Eclairage ;
 - Annexe 6. Etude de protection de la façade côté piste et côté pignons ;
 - Annexe 7. Détails des ponts thermiques ;
 - Annexe 8. Simulation des panneaux photovoltaïques ;
 - Annexe 9. Calcul des consommations sous VE ;
 - Annexe 10. Calcul des inerties ;
 - Annexe 11. Calcul U dynamique ;
 - Formulaires énergétiques, Installation technique EN-GE4 ;
 - Justificatifs énergétiques, Installations de ventilation, EN-4 ;
 - Demandes d'autorisations ou de préavis pour une installation frigorifique ou une pompe à chaleur contenant plus de 3 kg de fluide réfrigérant stable dans l'air (HFC) ;
 - Justificatif énergétique, Check-list des ponts thermiques ;
 - Justificatif énergétique, Isolation – Performance globale EN-2b ;
 - Calcul de l'indice de dépense de chaleur à partir des relevés de consommation selon directive du ScanE du 5 août 2010 ;
 - Justificatif énergétique, refroidissement / humidification EN-5 ;
- D.1.23 – Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 23 : Lettre « Approbation – Observations » de l'OCIRT du 21 janvier 2013 ;
- D.1.24 – Service de l'environnement des entreprises (SEN), accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 24 : Formulaire d'auto-évaluation du Service de l'environnement des entreprises, complété le 22 avril 2013 ;
- D.1.25 – Gestion des déchets de chantier, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 25 : Plan de gestion selon SIA 430 établi par Ecoservices SA en avril 2013 ;

- D.1.26 – Ordonnance sur la protection du bruit, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 26 : Courrier Architecture & Acoustique SA du 15 février 2013 ;
- D.1.27 – Sites contaminés, accompagnée des « Annexes 27 » suivantes :
 - Cadastre des sites pollués – Plan de situation aéroport de Genève – Evaluation préliminaire des sites pollués ;
 - Photos aériennes GE-Gene-1-U-09 et Ge-Gene-1-D-14 ;
 - Fiches GE-Gene-1-U-09 et Ge-Gene-1-D-14 ;
- D.2 – Demande définitive d'autorisation de démolir (DDD), composée des parties suivantes :
 - D.2.1 – Données générales, accompagnée des « Annexes 28 » suivantes :
 - Formulaire « Demande définitive d'autorisation de démolir » pour une Déconstruction du bâtiment « Gros-Porteurs », des « *Fingers* » des portes n° 14-16, et d'un solde de galeries techniques. Transformation de l'extrémité Est du Terminal Principal, complété le 22 avril 2013 ;
 - Formulaire statistique « Demande définitive d'autorisation de démolir » pour les ouvrages précités, complété le 22 avril 2013 ;
 - D.2.2 – Plan d'ensemble, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 29 : Plan d'ensemble établi le 19 avril 2013 par le bureau HKD Géomatique SA, échelle 1:500^{ème} ;
 - D.2.3 – Extrait cadastral, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 30 : Extrait cadastral établi le 16 avril 2013 par le bureau HKD Géomatique SA, échelle 1:500^{ème} ;
 - D.2.4 – Etat descriptif et attestation de propriété, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 31 : Extrait de la mensuration officielle et du Registre Foncier produit le 9 avril 2013 pour la parcelle n° 2'256 de la Commune du Grand-Saconnex ;
 - D.2.5 – Plans, coupes et façades des bâtiments à démolir, accompagnée des « Annexes 32 » suivantes :
 - Plan niveau -2, RBI_AB_G1210_P_SS02_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau -1, RBI_AB_G1220_P_SS01_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau -0.5, RBI_AB_G1230_P_ES01_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau 0, RBI_AB_G1240_P_RZ00_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau 1, RBI_AB_G1260_P_ET01_DEMO, du 22 avril

- 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Plan niveau 2, RBI_AB_G1280_P_ET02_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Coupes, RBI_AB_G1500_C_XX_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Plan niveau -2, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1211_P_SS02_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau -1, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1221_P_SS01_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau -0.5, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1231_P_ES01_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau 0, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1241_P_RZ00_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau 1, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1261_P_ET01_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau 2, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1281_P_ET02_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- D.2.6 – Photographies, accompagnée des « Annexes 33 » suivantes :
 - Photographies « Etat existant » ;
 - Reportage photographique GP / sous-sol établi par le bureau de Giuli & Portier SA le 12 février 2013 ;
- D.2.7 – Occupation du domaine public, accompagnée des « Annexes 34 » suivantes :
 - Vue en plan, installations de chantier Tranchée couverte, RBI_IG_G0006C_P33_TC, du 24 janvier 2012, échelle 1:250^{ème} ;
 - Plan installation de chantier, RBI_IX_G0001_P_00_XXXX, du 24 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- D.2.8 – Gestions des eaux et des déchets de chantier, accompagnée de l'annexe suivante :
 - Annexe 35 : Plan de gestion selon SIA 430 établi par Ecoservices SA en avril 2013 ;
- D.2.9 – Diagnostic amiante et PCB, accompagnée des « Annexes 36 » suivantes :
 - Rapport « Diagnostic amiante avant travaux » du bâtiment gros porteur, établi par Ecoservices SA le 12 août 2011 ;
 - Rapport « Diagnostic PCB avant travaux » du bâtiment gros porteur, établi par Ecoservices SA le 31 août 2011 ;
 - Rapport « Diagnostic amiante avant travaux » des galeries techniques et de la déchetterie T1, établi par Ecoservices SA le 14 novembre 2011 ;
 - Rapport « Diagnostic PCB avant travaux » des galeries techni-

- ques et de la déchetterie T1, établi par Ecoservices SA le 14 novembre 2011 ;
- Rapport « Diagnostic amiante avant travaux » de la déchetterie – version 2, établi par Ecoservices SA le 14 janvier 2013 ;
- Expertise amiante – Utilisation normale des bâtiments – Zone France établie par Ecoservices SA le 18 février 2008, contenant les annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Récapitulatif sur plans des matériaux repères ;
 - Annexe 2 : Liste des matériaux et éléments susceptibles de contenir de l'amiante ;
 - Annexe 3 : Résultat des analyses de laboratoire ;
- Rapport « Diagnostic amiante avant travaux » route de l'Aéroport 21, établi par Ecoservices SA le 21 février 2013 ;
- Rapport « Diagnostic PCB avant travaux » route de l'Aéroport 21, établi par Ecoservices SA le 21 février 2013 ;
- D.3 – Requête en autorisation d'abattage d'arbres (RAA), qui ne contient pas d'annexe 37 ;
- D.4 – Demande de sondages géothermiques (DSG), qui ne contient pas d'annexe 38 ;
- Classeur IX :
 - Chapitre E : Environnement :
 - Environnement, du 22 avril 2013 ;
 - Rapport d'impact sur l'environnement, établi par ECOSCAN SA le 22 avril 2013 et contenant les annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Fiche technique site pollué – GE-Gene-1-D-14 ;
 - Annexe 2 : Fiche technique site pollué – GE-Gene-1-U-09 ;
 - Chapitre F : Energie :
 - Energie, du 22 avril 2013 ;
 - Concept CVCS du 24 avril 2013, comprenant les annexes suivantes :
 - Annexe 1. Héliodon ;
 - Annexe 2. SIA 380/1 (calcul standard / calcul Minergie) ;
 - Annexe 3. SIA 380/4 Chauffage / Ventilation ;
 - Annexe 4. Minergie V6 ;
 - Annexe 5. Rapport éclairage ;
 - Annexe 6. SIA 380/4 Eclairage ;
 - Annexe 7. Détails des ponts thermiques ;
 - Annexe 8. Simulation des panneaux photovoltaïques ;
 - Annexe 9. Calcul des consommations sous VE ;
 - Annexe 10. Calcul des inerties ;
 - Annexe 11. Calcul U dynamique ;
 - Chapitre G : Loi sur le travail :
 - Loi sur le travail, du 22 avril 2013 ;
 - Loi sur le travail, Etat descriptif concernant la construction,

- l'aménagement et la transformation, du 22 avril 2013 ;
- Vues intérieures « projet » (images de synthèse) ;
- Pour information, Plan CGFR *Room Heights, Level RI*, RBI-AR-S2200, du 11 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Pour information, Plan *Biometry Headroom*, RBI-AR-S2201__CGFR SECTION, du 11 avril 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan local Protection maternité et Premier secours ;
- Classeur X :
 - Chapitre H : Courant fort et ORNI :
 - Courants Forts, Courants Faibles et ORNI du 22 avril 2013, contenant les annexes suivantes :
 - Annexes 1 :
 - ESTI, Formulaire « Production d'énergie, installation photovoltaïque », du 22 avril 2013 ;
 - Plan Synoptique de distribution photovoltaïque, RBI_IO_G0003_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Documentation SOLARMAX, fiche produit onduleur ;
 - Documentation SUNPOWER, fiche produit PV E20 435 ;
 - Formulaire « Système couplé au réseau », du 1^{er} février 2013 ;
 - Annexes 2 :
 - ESTI, Formulaire « Installation à courant faible », du 15 février 2013 ;
 - Plan synoptique de distribution radiocommunication analogique, RBI_IA_G2004_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution Sécurité Incendie, RBI_IA_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Plan synoptique de distribution VDI rocades cuivres, RBI_IA_G2002_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Plan synoptique de distribution VDI rocades fibres optiques, RBI_IA_G2001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Annexe 3 :
 - ESTI, Formulaire « Récepteur / Convertisseur », du 22 avril 2013 ;
 - Annexe 4 :
 - ESTI, Formulaire « Poste et stations transformatrices », du 22 avril 2013 ;
 - Annexe 5 :
 - ESTI, Formulaire « Ligne de transport d'énergie », du 22 avril 2013 ;
 - Annexes 6 :
 - SYNOPTIQUE de distribution HT, RBI_IO_G0004_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution HT/BT (portes 13 à 15),

- RBI_IO_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- SYNOPTIQUE de distribution HT/BT (portes 16 à 19),
RBI_IO_G0002_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- Classeur XI :
 - Chapitre I : Plan d'obstacles :
 - Plan d'obstacles, du 22 avril 2013 ;
 - Altitude du plan des zones de sécurité aile EST, TGC/PGY, du 7 février 2013, échelle 1:1'500^{ème} ;
 - Coupe situation et niveaux, Aile Est – Gros porteurs, HKD-
RBI_AR_G1822_C_XX_190A, du 18 avril 2013, échelle 1:20^{ème} ;
 - Coupe situation et niveaux, Aile Est – Gros porteurs, HKD-
RBI_AR_G2420_C_XX_190A, du 18 avril 2013, échelle 1:20^{ème} ;
 - Chapitre J : Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien :
 - Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien, du 22 avril 2013 ;
 - *Impact On Instrument Flight Procedures For Geneva*, du 28 février 2013 ;
 - Influence NAV sur les ILS, du 26 février 2013 ;
 - Chapitre K : Périmètres sûreté et douanier :
 - Périmètre sûreté et douanier, du 22 avril 2013 ;
 - Extrait « Phasage » ;
 - Image + plan, état final Route Douanière ;
 - Chapitre L : *Safety Assessment* :
 - *Safety Assessment Full*, SA 042-2012, établi par Airsight le 17 avril 2013 ;
 - Chapitre M : Dossier pour examen spécifique à l'aviation :
 - Dossier pour examen spécifique à l'aviation du 22 avril 2013 ;
 - Plan pour examen spécifique à l'aviation, Niveau 0,
RBI_AB_G1244_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan pour examen spécifique à l'aviation, Niveau 0,
RBI_AB_G1242_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Chapitre N : Intérêts dignes de protection des tiers :
 - Intérêts dignes de protection des tiers du 22 avril 2013 ;
 - Présentation gabarit du 25 février 2013 ;
 - Accord DDP 1465 du 23 décembre 2011 ;
 - Chapitre O : Secteur France :
 - Secteur France du 22 avril 2013 ;
 - Plan niveau 0, niveau 1, Impact sur secteur France,
RBI_AB_G1243_P_EEXX_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:400^{ème} ;
 - Isométries des niveaux rez et 1^{er} étage du « processeur » ;
 - Plan niveau 0, Plans de liaison sur terminal existant,
RBI_AB_G1241_P_RZ00_LIT1, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;

- Plan niveau 1, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1261_P_ET01_LIT1, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Chapitre P : Exploitation de l'aérodrome :
 - Exploitation de l'aérodrome du 22 avril 2013 ;
- Chapitre Q : Justification de renoncement au marquage :
 - Renoncement au marquage sur le terrain du 22 avril 2013 ;
- Chapitre R : Demande à l'Institut fédéral des pipelines (IFP) :
 - Institut Fédéral des Pipelines du 22 avril 2013 ;
 - HRS aile_EST, courrier GA du 5 février 2013 ;
- Chapitre S : Flux :
 - Flux du 22 avril 2013 ;
 - Plans de schématisation des flux, format A3, du 22 avril 2012 ;
- Classeur XII :
 - Chapitre T : Note de calcul sismique :
 - Notes de calcul sismique – Génie civil du 22 avril 2013 ;
 - PH niveau RDV, vue générale et élévation, RBI_IS_G0002_P01_AILE, du 24 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - PH niveau N1 et niveau N2, vue générale et élévations, RBI_IS_G0003_P02_AILE, du 24 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Terminal, Coupe G0001 sur valve, RBI_IS_G0001_C_XX_AILE, du 24 avril 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Noyau type, plancher bas N0 – plancher haut N0, RBI_IS_G1001_P_XX_NOYA du 24 avril 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Noyau type, plancher bas N1 – N1 haut et N2, RBI_IS_G1002_P_XX_NOYA du 24 avril 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Noyau type, plancher bas N2 – N2 haut et N3, RBI_IS_G1003_P_XX_NOYA du 24 avril 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Noyau type, coupes et sections, RBI_IS_G1004_P_XX_NOYA, du 24 avril 2013, échelle 1:25^{ème} ;
 - Noyau type, élévation D-D, RBI_IS_G1005_P_XX_NOYA, du 24 avril 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Chapitre U : Etude éblouissement photovoltaïque :
 - Etude de réverbération du 22 avril 2013 ;
 - Etude de réverbération de la centrale photovoltaïque située en toiture sur les activités aéroportuaires, établie par la société Solstyce SAS en avril 2013 ;
 - Etude de réverbération de la centrale photovoltaïque située en toiture sur le bâtiment IATA, établie par la société Solstyce SAS en avril 2013 ;
 - Chapitre V : Etude éclairage tarmac :
 - Etude éclairage tarmac du 22 avril 2013 ;
 - Extrait simulations éclairage tarmac, établi par RBI le 31 janvier 2013.

Tel qu'il ressort du rapport « *Impact On Instrument Flight Procedures For Geneva* »

du 28 février 2013 (Classeur XI, Chapitre J), 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.

1.4.1 Modification et compléments pour l'Inspection fédéral des pipelines (IFP)

Après le dépôt initial de la présente demande, le requérant a souhaité apporter une légère modification au tracé rectiligne d'une conduite d'avitaillement en kérosène qui longe le nord des futures salles d'embarquement de l'Aile Est. Cette conduite avait été approuvée dans le cadre de la décision d'approbation des plans dénommée « Modification du système d'avitaillement des positions Gros-Porteurs » du 13 juin 2013.

En substance, la modification du tracé rectiligne permettra d'effectuer un « coude » à l'endroit du tunnel de liaison entre l'Aile Est et le satellite n° 40. Ce « coude » permettra donc d'éviter le croisement de la conduite et du tunnel.

Ainsi, en date du 14 mai 2013, l'AIG a fait parvenir à l'OFAC un complément au dossier. Ce complément s'insère dans le classeur XI, chapitre R, et se compose des documents suivants :

- Institut Fédéral des Pipelines du 8 mai 2013, qui annule et remplace le document « Institut Fédéral des Pipelines » du 22 avril 2013 ;
- Distribution – Schéma, Plan n° 1300, du 7 mai 2013, sans échelle ;
- Distribution – position 60 et GP – profil de hauteur, Plan n° 1311, du 8 mai 2013, sans échelle ;
- Distribution – Positions Jetée Frontale et Position 14 (Chambre 20 à 21 à 22 à K9) – profil de hauteur, Plan n° 1314, du 26 octobre 2012, sans échelle ;
- Distribution Saraco – Ensemble : Tuyauteries, Plan n° 2301E, du 31 octobre 2012, échelle 1:1'000^{ème} ;
- Plan de situation – Tunnel de liaison SAT 40, Plan n° 2342-05, du 8 mai 2013, échelle 1:250^{ème}.

L'OFAC a transmis ce complément à toutes les autorités consultées (cf. point A.2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête, ci-dessous), dont l'IFP, par courrier du 17 mai 2013.

Le 10 juin 2013, l'IFP a informé l'OFAC que ce complément devait encore subir plusieurs modifications. Ces demandes de modifications ont été transmises à l'AIG qui a ainsi fait parvenir à l'OFAC, les 31 juillet et 4 septembre 2013, les documents suivants :

- Distribution – Schéma, Plan n° P-1300, du 12 juillet 2013, sans échelle, qui annule et remplace le plan « Distribution – Schéma, Plan n° 1300, du 7 mai 2013 » ;
- Distribution – Positions Jetée Frontale et Position 14 (Chambre 20 à 21 à 22 à

K9) – profil de hauteur, Plan n° P-1314A, du 12 juillet 2013, sans échelle, qui annule et remplace le plan « Distribution – Positions Jetée Frontale et Position 14 (Chambre 20 à 21 à 22 à K9) – profil de hauteur, Plan n° 1314, du 26 octobre 2012 » ;

- Distribution Saraco – Ensemble : Tuyauteries, Plan n° P-2301A, du 5 juillet 2013, échelle 1:1'000^{ème}, qui annule et remplace le plan « Distribution Saraco – Ensemble : Tuyauteries, Plan n° 2301E, du 31 octobre 2012 ».

Par ailleurs, l'AIG a informé que le plan « Distribution – position 60 et GP – profil de hauteur, Plan n° 1311, du 8 mai 2013 » devait être supprimé sans remplacement.

L'OFAC a transmis ces documents et informations à l'IFP ainsi qu'à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en date du 11 septembre 2013.

1.4.2 Compléments pour la Direction générale des douanes (DGD)

Le 17 mai 2013, la DGD a souhaité obtenir plusieurs informations et plans de la part de l'AIG. Ce dernier a fait parvenir par courrier électronique du 24 juin 2013 à l'attention de l'OFAC et de la DGD les renseignements requis, accompagnés des plans suivants qui complètent le dossier :

- « Processeur_Plan_Niveau_RI – *Pax refusee mode immigration* – Guérite au personnel », RBI_AR_S2398, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « Processeur_Plan_Niveau_-1 – *Pax refusee mode immigration* – Guérite au personnel », RBI_AR_S2395, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « Processeur_Plan_Niveau_01 – *Pax refusee mode depart* – Guérite au personnel », RBI_AR_S2387, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « Processeur_Plan_Niveau_02 – *Pax refusee mode depart* – Guérite au personnel », RBI_AR_S2388, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « *Isometric Typical Module Overview* – Niveau +02 », RBI-AR-S2096, du 21 mars 2013, sans échelle ;
- « *Transfer Corridor at +1 – Mesh Lid* », RBI_AR_S2404, du 19 juin 2013, diverses échelles ;
- « Couloir des arrivées », RBI_AR_S2405, du 19 juin 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- « Arrivées Lien Non Schengen », RBI_AR_S2406, du 19 juin 2013, diverses échelles ;
- « Guérites – Option 01 – *Details* », RBI_AR_2289, du 14 mai 2013, échelle 1:20^{ème} ;
- « Processeur_Plan_Niveau_-1 – *Pax refusee mode immigration* – Guérites Automatiques », RBI_AR_S2399, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « Processeur_Plan_Niveau_02 – *Pax refusee mode depart* – Guérites Automatiques », RBI_AR_S2390, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « Processeur_Plan_Niveau_-1 – *Pax refusee mode immigration* – Guérites Automatiques », RBI_AR_S2399, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;

- Processeur_Plan_Niveau_RI – *Pax refusee mode immigration* – Guérites Automatiques », RBI_AR_S2400, du 17 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « aile-Est Bâtiment – Niveau -2 – Couverture TETRA/POLYCOM », RBI_AR_G8001_P_-2_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « aile-Est Bâtiment – Niveau -1 – Couverture TETRA/POLYCOM », RBI_AR_G8002_P_-1_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « aile-Est Bâtiment – Niveaux Rez Inférieur – Couverture TETRA/POLYCOM », RBI_AR_G8003_P_RI_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « aile-Est Bâtiment – Niveaux 00 – Couverture TETRA/POLYCOM », RBI_AR_G8004_P_00_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « aile-Est Bâtiment – Niveaux 01 – Couverture TETRA/POLYCOM », RBI_AR_G8005_P_01_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « aile-Est Bâtiment – Niveaux 02 – Couverture TETRA/POLYCOM », RBI_AR_G8006_P_02_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- « aile-Est Bâtiment – Niveau Toiture – Couverture TETRA/POLYCOM », RBI_AR_G8007_P_TO_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème}.

En date du 5 juillet 2013, la DGD a fait parvenir à l'OFAC un premier préavis contenant d'autres demandes de compléments. Sur la base de ce préavis, transmis le 15 juillet 2013 à l'AIG, ce dernier a rencontré la DGD le 19 septembre 2013 afin de clarifier les différentes demandes. L'AIG a finalement transmis à l'OFAC et à la DGD, en date du 17 février 2014, le document suivant qui complète le dossier :

- « aile_EST Bâtiment_Phase 33 – Compléments au préavis de l'AFD » du 17 février 2014.

1.4.3 Compléments pour l'Office fédéral des migrations (ODM)

Le 23 juillet 2013, l'ODM a fait parvenir à l'OFAC sa prise de position contenant plusieurs demandes de compléments. En date du 17 octobre 2013, l'OFAC a transmis ces requêtes à l'AIG qui y a répondu avec le document suivant, transmis à l'OFAC et à l'ODM le 17 février 2014, qui complète le dossier :

- « aile_EST Bâtiment_Phase 33, Compléments au préavis de l'ODM » daté du 17 février 2014.

1.4.4 Compléments pour le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO)

En date du 25 juin 2013, le SECO a souhaité obtenir quelques informations supplémentaires concernant le dossier d'approbation des plans. L'AIG a donc fait parvenir à l'OFAC, le 3 juillet 2013, le plan suivant à l'attention du SECO :

- « Guérites – Option 01, *Details* », RBI_AR_2289, du 14 mai 2013, échelle 1:20^{ème}.

L'OFAC a transmis ce plan au SECO en date du 4 juillet 2013.

Le 27 février 2014, le SECO a également reçu de l'OFAC les compléments du 17 février 2014 élaborés par l'AIG pour la DGD et l'ODM.

1.4.5 Compléments pour l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI)

Le 9 juillet 2013, l'ESTI a requis des informations supplémentaires qui manquaient dans le dossier initial de l'AIG. Ce dernier a donc fait parvenir, le 4 octobre 2013, deux classeurs contenant les documents suivants qui annulent et remplacent complètement le chapitre H (classeur X) du dossier initial du 24 avril 2013 :

- Courant fort, Courants Faibles et ORNI du 30 septembre 2013, contenant les annexes suivantes :
 - Annexes 1 « Installation photovoltaïque » :
 - ESTI, Formulaire « Production d'énergie, installation photovoltaïque » ;
 - Plan Synoptique de distribution photovoltaïque, RBI_IO_G0003_Y_XX_XXXX_00, du 15 janvier 2013 ;
 - Documentation SOLARMAX, fiche produit onduleur ;
 - Documentation SUNPOWER, fiche produit PV E20 435 ;
 - Formulaire « Système couplé au réseau », du 1^{er} février 2013 ;
 - Annexes 2 « Courants faibles » :
 - ESTI, Formulaire « Installation à courant faible » ;
 - Plan synoptique de distribution radiocommunication analogique, RBI_IA_G2004_Y_XX_XXXX_03.DWG indice 02, du 29 octobre 2012, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution Sécurité Incendie, RBI_IA_G0001_Y_XX_XXXX_00(33).DWG indice 00, du 15 janvier 2013, sans échelle ;
 - Plan synoptique de distribution VDI rocares fibres optiques, RBI_IA_G2001_Y_XX_XXXX_00(33).DWG indice 00, du 15 janvier 2013, sans échelle ;
 - Plan synoptique de distribution VDI rocares cuivres, RBI_IA_G2002_Y_XX_XXXX_00(33).DWG indice 00, du 15 janvier 2013, sans échelle ;
 - Couverture TETRA/POLYCOM Niveau -2, RBI_AR_G8001_P_-2_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Couverture TETRA/POLYCOM Niveau -1, RBI_AR_G8002_P_-1_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux Rez Inférieur, RBI_AR_G8003_P_RI_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux 00, RBI_AR_G8004_P_00_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux 01, RBI_AR_G8005_P_01_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux 02,

- RBI_AR_G8006_P_02_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveau Toiture,
RBI_AR_G8007_P_TO_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Annexe 3 « Récepteur / Convertisseur » :
 - ESTI, Formulaire « Récepteur / Convertisseur » ;
- Annexe 4 « Poste et Station MT » :
 - ESTI, Formulaires « Poste et stations transformatrices », du 22 avril 2013 ;
- Annexe 5 « Transport d'énergie » :
 - ESTI, Formulaires « Ligne de transport d'énergie », du 22 avril 2013 ;
- Annexes 6 « Synoptique de distribution » :
 - SYNOPTIQUE de distribution MT, RBI_IO_G0004_Y_XX_XXXX indice 01, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution MT/BT (portes 13 à 15),
RBI_IO_G0001_Y_XX_XXXX indice 01, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution MT/BT (portes 16 à 19),
RBI_IO_G0002_Y_XX_XXXX indice 01, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
- Annexes 7 « Plans des locaux techniques » :
 - Niveau -1 Plan de localisation des locaux électriques,
RBI_IO_G9100_P_-1_AILE_00(33).DWG, du 30 septembre 2013,
échelle 1:200^{ème} ;
 - Niveau -2 Plan de localisation des locaux électriques,
RBI_IO_G9200_P_-2_AILE_00(33).DWG, du 30 septembre 2013,
échelle 1:200^{ème} ;
 - Légende des équipements courants forts, RBI_IO_G1000_L_XX_XXXX
indice 00, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - Légende des équipements courants faibles,
RBI_IA_G1000_L_XX_XXXX, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - Plan « PORTE13-CABINES_MT_N°1a N° ESTI S 164023_1b N° ESTI S
16 4024 », RBI_IO_G9991_P_-2_PR13 indice 00, du 30 septembre
2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Plan « PORTE13-LOCAL_BT54_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164033 »,
RBI_IO_G9992_P_-2_PR13 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle
1:50^{ème} ;
 - Plan « PORTE14-CABINES_MT_N°2a N° ESTI S 164025_2b N°ESTI S
164026_2C N° ESTI S 164027 », RBI_IO_G9993_P_-1_XX14 indice 00,
du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Plan « PORTE 14-LOCAL_BT55_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164034 »,
RBI_IO_G9994_P_-1_XX14 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle
1:50^{ème} ;
 - Plan « PORTE16-CABINES MT_N°3a N° ESTI S 164028_3b N° ESTI

- S164029 », RBI_IO_G9995_P_-1_XX16 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE16-LOCAL_BT56_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164035 », RBI_IO_G9996_P_-1_XX16 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Plan « PORTE18-CABINES_MT_N°4a N° ESTI S 164030_4b N° ESTI S 164031 », RBI_IO_G9997_P_-1_XX18 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
 - Plan « PORTE18-LOCAL_BT57_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164036 », RBI_IO_G9998_P_-1_XX18 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème}.

L'OFAC a transmis ces deux classeurs à l'ESTI en date du 21 octobre 2013.

1.4.6 Compléments pour l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Dans sa première prise de position du 13 décembre 2013, l'OFEV a demandé que l'AIG lui fournisse un rapport sur la mitigation sismique avant l'approbation des plans. En réponse à cette requête, l'AIG a fait parvenir, en date du 8 janvier 2014, les documents suivants :

- Formulaire « Sécurité parasismique des aérodrômes et installations de la navigation aérienne : Rapport de prédimensionnement (Constructions nouvelles et des extensions) », accompagné des annexes suivantes :
 - Note de présentation du modèle de calcul *Advance Structure* 2012, du 18 décembre 2013 ;
 - Notice Descriptive – Superstructure – Génie civile, du 30 septembre 2013 ;
 - Vue en plan et façades générales – repérage des joints de dilatation, RBI_IS_G0001_P_XX_AILE_00, du 30 septembre 2013, échelles 1:250^{ème}-1:500^{ème} ;
 - Implantation des axes de la structure – Coupes, RBI_IS_G0002_P_XX_AILE_00, du 30 septembre 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Vue en Plan Niveau +1, RBI_IS_G0003_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Vue en Plan Niveau +2, RBI_IS_G0004_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Vue en Plan Niveau Toiture, RBI_IS_G0005_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Module typique – Nomenclature des éléments, RBI_IS_G0006_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - Module typique – Vue en Plan Niveau +1 – Vue Générale et Elévation, RBI_IS_G0007_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Module de 80 m – Vue en Plan Niveau +2 et Toiture – Vues générales, RBI_IS_G0008_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:100^{ème} ;

- Module de 80 m – Coupe type, RBI_IS_G0009_C_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Module processeur – Nomenclature des éléments, RBI_IS_G0010_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
- Processeur – Vue en Plan Niveau +1 – Vue Générale et Elévation, RBI_IS_G0011_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Processeur – Vue en Plan Niveau +2 et Toiture – Vues Générales, RBI_IS_G0012_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe type sur Processeur, RBI_IS_G0013_C_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Module porte 19 – Nomenclature des éléments, RBI_IS_G0014_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
- Porte 19 – Vue en Plan Niveau +1 – Vue Générale et Elévation, RBI_IS_G0015_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Porte 19 – Vue en Plan Niveau +2 et Toiture – Vues Générales, RBI_IS_G0016_P_XX_AILE00, du 30 septembre 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Charges utiles – Vues en plan et coupes, RBI_IS_G0094_P_XX_AILE_00, du 30 septembre 2013, échelles 1:250^{ème}-1:500^{ème}.

L'OFAC a transmis ces documents à l'OFEV en date du 14 janvier 2014.

1.4.7 Compléments pour le Canton de Genève

En date du 8 juillet 2013, le Service d'étude de l'impact sur l'environnement (SEIE) du Canton de Genève a demandé à l'AIG de fournir des compléments. L'AIG a donc envoyé le 31 juillet 2013 à l'OFAC et à la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, chargée de la coordination de la procédure au niveau cantonal, le courrier suivant contenant les informations requises par le SEIE :

- Lettre de l'AIG du 31 juillet 2013, accompagnée des annexes suivantes :
 - Vue en plan – Déviation des réseaux – Zone 1, RBI_IG_G0034_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Vue en plan – Déviation des réseaux – Zone 2, RBI_IG_G0035_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Implantation – Cellule Aval CTR, RBI_IG_G0036_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelles 1:100^{ème}-1:50^{ème} ;
 - Vue en plan – Micro tunnelier 1200/1490, RBI_IG_G0037_P_53_TC, du 22 juillet 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Profil en long – Micro tunnelier 1200/1490, RBI_IG_G0038_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Canalisation EC – Axes 17-25 – Vue en plan, RBI_IG_G0039_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Canalisation EC – Axes 17-25 – Profil en long + Coupe type, RBI_IG_G0040_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;

- Canalisation EC – Axes 13-15 – Vue en plan, RBI_IG_G0046_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
- Canalisation EC – Axes 13-15 – Profil en long + Coupe type, RBI_IG_G0047_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
- Canalisation EC Ø600 – Entrée CES – Situation – Profil en long, RBI_IG_G0049_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Vue en plan & élévation – Siphon aval – Coffrage & armature, RBI_IG_G0050_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelles 1:50^{ème}-1:20^{ème} ;
- Vue en plan & élévation – Séparateur – paroi moulée – Coffrage & armature, RBI_IG_G0051_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelles 1:50^{ème}-1:20^{ème} ;
- Aile_EST Route Douanière, Déplacement du séparateur à hydrocarbures, Note hydraulique du 28 mars 2013 (version identique à celle contenue dans le dossier initial), comprenant les annexes suivantes :
 - Annexe A. Déplacement du séparateur – situation actuelle et future (version identique à celle contenue dans le dossier initial) ;
 - Annexe B. Méthodologie des calculs hydrauliques (version identique à celle contenue dans le dossier initial) ;
 - Annexe C. Plan de situation et profil en long hydraulique du séparateur, RBI_IG_G0008_P_41_TC, du 1^{er} mars 2013, échelle 1:50^{ème} – 1:100^{ème}, qui annule et remplace le plan RBI_IG_G0008_P_41_TC, du 9 juillet 2012 ;
- Coordination entre la construction de l'Aile Est et le PGEE de l'Aéroport, Note technique établie par le bureau SD Ingénierie Genève SA en avril 2013 (version identique à celle contenue dans le dossier initial).

En date du 30 août 2013, le Canton de Genève a fait parvenir à l'OFAC et à l'AIG son préavis de synthèse contenant notamment la prise de position de la Police du feu du 18 juin 2013. Dans cette prise de position, la Police du feu demande, sous forme de *Nota Bene*, que l'AIG élabore une analyse de risque comportant un scénario impliquant l'incendie d'un avion stationné à proximité du bâtiment en cours de ravitaillement. La Police du feu précise que la responsabilité d'effectuer cette analyse et d'en tirer les conséquences incombe à l'AIG. En outre, la Police du feu signale avoir pris acte que les véhicules fonctionnant au GPL (gaz de pétrole liquéfié) et au méthane (également appelé gaz naturel) seront interdits sous le bâtiment du terminal, ainsi que tout transport de produits inflammables ou dangereux (en se référant au point 4.1.5 du concept incendie contenu dans le dossier déposé par l'AIG).

Le 8 janvier 2014, l'AIG a transmis au Canton de Genève et à l'OFAC les documents suivants :

- Lettre de l'AIG du 17 décembre 2013 indiquant au Canton de Genève qu'il n'est aucunement indiqué dans le dossier que les véhicules fonctionnant au méthane seront interdits sous le bâtiment de l'Aile Est, précisément dans la mesure où l'AIG exploite et fait la promotion des véhicules au méthane et souhaite continuer

de les utiliser au sein de l'Aile Est ;

- « Hazid GVA : Feuille de danger – *Hazard Sheet* », du 11 décembre 2013.

En réponse à ces compléments, la Police du feu du Canton de Genève a fait parvenir le 26 mars 2014 à l'AIG et, en copie, à l'OFAC un courrier indiquant que sa *Nota Bene* n'était pas une demande de complément. La Police du feu précise, dans son courrier précité, que la validation de l'analyse de risque n'est pas de son ressort et qu'il incombe à l'AIG d'en tirer les conséquences. A noter que le point concernant l'interdiction de circuler sous le bâtiment de l'Aile Est avec des véhicules fonctionnant au méthane n'a pas été plus argumenté dans ce courrier.

1.4.8 Compléments pour l'OFAC

En date du 25 septembre 2013, l'AIG a fait parvenir à l'OFAC les documents supplémentaires suivants :

- *Safety Assessment* n° 016-2013 – Phases de chantier, du 3 septembre 2013 ;
- *Safety Assessment* – Etude de phasage, du 27 juin 2013.

Dans le cadre de son examen aéronautique du présent projet, l'OFAC a requis, en date du 27 février 2014, certaines informations supplémentaires. L'AIG a donc envoyé à l'OFAC, le 7 avril 2014, les documents suivants :

- Lettre d'accompagnement du 7 avril 2014 ;
- Plan « Emplacement des zones de stockage – Zones d'évolution des passerelles » n° 34B, du 8 avril 2014, échelle 1:200^{ème}.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels nécessaires sur les bien-fonds en question.

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.

Par courrier du 22 avril 2013, l'OFAC a requis l'avis de l'OFEV, du SECO, de la DGD, de l'ODM, de l'OFEN, de l'Office fédéral du développement territorial (ARE),

de l'ESTI ainsi que de l'IFP. Par ailleurs, en date du 21 juin 2013, l'OFAC a également sollicité l'avis de l'Office fédéral de la justice (OFJ).

En date du 23 avril 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 abrégé 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.

La demande d'approbation des plans a été mise à l'enquête publique pendant 30 jours à partir du 8 mai 2013, par publication dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) du 7 mai 2013. Par la suite, un *erratum* a été publié dans la FAO du 14 juin 2013 car la première publication indiquait, à tort, la construction d'un mur antibruit : le dossier a donc été une nouvelle fois mis à l'enquête publique pendant 30 jours pour ce point précisément.

La demande d'approbation des plans a également été publiée dans la Feuille fédérale (FF) du 7 mai 2013 et un *erratum* (identique à celui de la FAO du 14 juin 2013 précité) a été publié dans la FF du 11 juin 2013.

2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l'enquête publique, l'OFAC a reçu les 13 oppositions au projet suivantes :

- Opposition de l'Association transports et environnement, section du Canton de Genève (ATE-Genève), rue de Montbrillant 18, 1201 Genève, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 5 juin 2013) ;
- Opposition du WWF Suisse, Hohlstrasse 110, Postfach, 8010 Zürich, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 5 juin 2013) ;
- Opposition du WWF Genève, rue de Villereuse 10, 1207 Genève, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 6 juin 2013) ;
- Opposition de Noé21, Quai Charles Page 19, 1205 Genève, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 6 juin 2013) ;
- Opposition des Verts genevois, rue des Voisins 14, case postale 345, 1211 Genève 4, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 5 juin 2013) ;
- Opposition des Verts genevois, section du Grand-Saconnex, p.a. Tristan Balmer Mascotto, président, rue Gradiol 12, 1218 Le Grand-Saconnex, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 5 juin 2013) ;
- Opposition de l'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport International de Genève (ATCR-AIG), case postale 1722, 1211 Genève 1, non datée (sceau postal du 6 juin 2013) ;
- Opposition de l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG), représentée par Maître Gérald Page, Grand-Rue 23, 1204 Genève, datée du 6 juin

- 2013 (sceau postal du 6 juin 2013) ;
- Opposition de la Commune de Vernier, datée du 5 juin 2013 (sceau postal du 6 juin 2013) ;
 - Opposition de Madame et Monsieur D., de Meyrin _____, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 5 juin 2013) ;
 - Opposition de Madame E. _____, des Avanchets _____, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 6 juin 2013) ;
 - Opposition de Madame et Monsieur F. _____, de Cointrin _____, datée du 6 juin 2013 (sceau postal du 8 juin 2013) ;
 - Opposition de Madame et Monsieur G. _____, de Châtelaine-Vernier _____, datée du 28 juin 2013 (sceau postal du 2 juillet 2013).

A noter que seulement deux types de mémoire d'opposition ont été rédigés. En effet, les opposants suivants ont formulé une opposition identique : l'ATE-Genève, le WWF Suisse, le WWF Genève, Noé21, Les Verts genevois, Les Verts genevois section du Grand-Saconnex, l'ATCR-AIG, la Commune de Vernier, Madame et Monsieur D., Madame E. _____, Madame et Monsieur F. _____, Madame et Monsieur G. _____. L'ARAG a, quant à elle, émis un mémoire d'opposition distinct des opposants précités.

Les opposants ont principalement fait part de leurs craintes que cette nouvelle construction soit la source de nuisances supplémentaires. Les opposants ont indiqué redouter principalement une augmentation des émissions sonores et des pollutions atmosphériques. Plus concrètement, ils ont expliqué que cet accroissement des atteintes à l'environnement serait provoqué par une augmentation du nombre de passagers, rendue possible par le biais de la construction de l'Aile Est qui va améliorer la qualité des installations actuelles, fluidifier le traitement des passagers et qui prévoit une certaine flexibilité quant au nombre d'avions qui peuvent être stationnés devant l'Aile Est. Les opposants ont ainsi conclu au rejet de la demande d'approbation des plans. Certains opposants ont subsidiairement conclu à ce que le projet litigieux prévoit un plafonnement du trafic aérien.

A noter que, comme il le sera développé au point 0 ci-dessous, les opposants ont retiré leur opposition avant la fin de l'instruction de la présente demande d'approbation des plans.

2.3 Réponse du requérant sur les oppositions

Sur requête de l'autorité de céans, le requérant s'est prononcé en date du 14 mars 2014 sur les oppositions listées ci-dessus.

2.4 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- ARE, prise de position du 15 août 2013 (sans exigence) ;
- Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse favorable du 30 août 2013 comprenant les préavis suivants :
 - Préavis favorable sous réserves de la DGD du 22 mai 2013 ;
 - Préavis favorable de la Commune du Grand-Saconnex du 6 juin 2013 ;
 - Préavis favorable de l'OFROU du 22 mai 2013 et du 4 juin 2013 ;
 - Préavis sous réserves de la Police du feu du 18 juin 2013 ;
 - Préavis favorable sous réserves du SEIE du 23 août 2013 ;
- IFP, prises de position du 10 et 21 juin 2013 et du 27 septembre 2013 ;
- OFEN, prise de position du 16 octobre 2013 ;
- OFJ, prise de position du 16 octobre 2013 (sans exigence) ;
- ESTI, prise de position du 28 novembre 2013 ;
- OFEV, prises de position du 13 décembre 2013 et du 13 février 2014 ;
- DGD, prises de position du 5 juillet 2013 et du 3 avril 2014 (traduite en français le 15 avril 2014) ;
- ODM, prises de position du 23 juillet 2013 (traduite en français le 30 octobre 2013) et du 4 avril 2014 ;
- SECO, prises de position du 2 octobre 2013 et du 3 avril 2014 ;
- OFAC, examen aéronautique du 10 juillet 2014.

2.5 Observations finales

Le 23 avril 2014, l'OFAC a invité toutes les parties à la procédure (opposants et requérant) à prendre position sur les nouvelles pièces du dossier de nature à influencer la décision sur le fond. En l'occurrence, il s'agit des documents listés ci-dessus aux points A.1.4.1 à A.1.4.8, ainsi que de la prise de position du requérant sur les oppositions du 14 mars 2014 de même que les préavis cités au point A.2.4 ci-dessus.

Les parties suivantes ont adressé leurs observations finales :

- L'ATCR-AIG en date du 21 mai 2014 ;
- L'AIG en date du 26 mai 2014 ;
- L'ATE-Genève en date du 30 juin 2014 ;
- Les Verts genevois en date du 30 juin 2014 ;
- Noé21 en date du 30 juin 2014 ;
- L'ARAG en date du 30 juin 2014 (et la traduction en français d'une annexe en date du 24 juillet 2014).

2.6 *Engagement de l'AIG sur le nombre d'avions pouvant être pris en charge et retrait des oppositions*

Comme indiqué ci-dessus, plusieurs oppositions ont été formulées dans le cadre de la présente demande d'approbation des plans et le requérant en a pris connaissance.

Par la suite, l'AIG a adressé une lettre à l'OFAC le 20 septembre 2013, rappelant que le projet de l'Aile Est n'a ni pour vocation, ni pour effet d'entraîner une augmentation du volume de trafic aérien sur la plateforme aéroportuaire de Genève. Le requérant a continué en soulignant que le projet est destiné à améliorer l'accueil des passagers des vols long-courriers, en remplacement d'infrastructures désuètes.

L'AIG a ainsi annoncé que, dans la mesure où la flexibilité liée aux positions gros-porteurs pouvant être utilisées par deux plus petits avions génère les craintes des opposants, il s'engage à ne pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19. L'AIG a toutefois indiqué que cette limitation ne pourra comporter d'exception que dans le cas où d'autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles en raison de travaux.

Le requérant a finalement proposé à l'autorité de céans que cet engagement fasse l'objet d'une charge dans la présente décision et que le réexamen de cette charge ne puisse intervenir, cas échéant, qu'après adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

Cette lettre du 20 septembre 2013 a été transmise aux opposants dans le cadre des observations finales (cf. point A.2.5 Observations finales ci-dessus). De plus, l'OFAC a explicitement indiqué à l'ensemble des parties, par courrier du 17 juillet 2014, que cet engagement sera repris sous forme de charge dans le dispositif de la décision statuant sur la demande d'approbation des plans des salles d'embarquement de l'Aile Est avec le libellé suivant :

« L'exploitant de l'aéroport ne pourra pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19 prévues dans le cadre du projet de l'Aile Est. Cette limitation d'exploitation ne pourra comporter d'exception que dans le cas où d'autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux. L'exploitant de l'aéroport ne pourra pas demander une modification de ces modalités d'exploitation avant l'adoption par le Conseil fédéral de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève ».

L'OFAC a également fait savoir que cette charge fera partie de l'ensemble des droits et obligations liés à la décision rendue à l'issue de la procédure en cours. Elle sera

ainsi juridiquement contraignante pour l'exploitant de l'aéroport de Genève et créera une obligation au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021). Par ailleurs, l'Office a également indiqué que cette charge ne pourra être supprimée ou modifiée uniquement au terme d'une nouvelle procédure administrative sanctionnée par une décision au sens de l'art. 5 PA. Cette nouvelle décision pourra faire l'objet d'un recours conformément aux articles 44 et suivants PA.

Sur cette base, tous les opposants ont retiré leur opposition selon les modalités suivantes :

- Opposition de Noé21, par courrier du 20 juillet 2014 ;
- Opposition de l'Association transports et environnement, section du Canton de Genève (ATE-Genève), par courrier du 24 juillet 2014 ;
- Opposition de l'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport International de Genève (ATCR-AIG), par courrier du 1^{er} août 2014 ;
- Opposition de la Commune de Vernier, par courrier du 1^{er} août 2014 ;
- Opposition du WWF Suisse, par courrier du 4 août 2014 ;
- Opposition des Verts genevois, par courrier du 5 août 2014 ;
- Opposition de l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG), par courrier du 18 août 2014 ;
- Opposition de Madame et Monsieur F. _____, par courrier du 18 août 2014 ;
- Opposition de Madame et Monsieur G. _____, par courrier du 29 août 2014 ;
- Opposition du WWF Genève, par courrier du 2 septembre 2014 ;
- Opposition de Madame E. _____, par courrier du 3 septembre 2014 ;
- Opposition de Madame et Monsieur D., par courriers séparés du 8 septembre 2014 ;
- Opposition des Verts genevois, section du Grand-Saconnex, par courrier du 26 septembre 2014.

L'instruction du dossier s'est ainsi achevée le 26 septembre 2014.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

L'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) prévoit que 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. Sont des installations d'aérodrome, selon l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aérodrome au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique de Genève est un aéroport et la présente demande tend à autoriser la construction d'un bâtiment contenant des nouvelles salles d'embarquement des passagers, qui sert à l'évidence l'exploitation d'un aérodrome. Cette construction est donc une installation d'aérodrome dont l'approbation des plans relève de la compétence exclusive 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. Selon l'art. 37 al. 4 LA, le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

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

En l'occurrence, les conditions précitées ne sont pas respectées de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

Par ailleurs, 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 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 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 précitée est soumise à une 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, force est d'admettre que le fait d'ériger un tel bâtiment, conséquent en termes de surface et de volume doit être soumis 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 (cf. A.1.3 ci-dessus) est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste à remplacer les actuels bâtiments provisoires destinés à l'embarquement et au débarquement des passagers pour les avions gros-porteurs. Le nouveau bâtiment permettra à l'aéroport d'améliorer le confort des passagers.

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 domai-

nes 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 d'exigences dont le détail apparaît dans l'examen aéronautique du projet du 10 juillet 2014, annexé à la présente décision (annexe 1). Ces exigences ont été transmises au requérant en date du 22 juillet 2014. Ce dernier ne les a pas contestées. Pertinentes et justifiées, toutes ces exigences, numérotées de 1 à 69, seront reprises dans le dispositif de la présente décision.

L'OFAC exige en particulier que la notification du respect des charges soit communiquée à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations, à moins qu'une adresse e-mail ne soit spécifiée). L'AIG portera de plus une attention particulière aux charges formulées avec un délai de « six semaines avant le début des travaux » et qui interviennent la plupart pour le début du chantier et les impacts sur l'exploitation aéroportuaire.

Enfin, au vu des conséquences notoires qu'implique la longue période des travaux, il est vivement conseillé à l'AIG de soigner l'ordonnancement des autres projets sur la plate-forme, mais aussi de prêter attention aux conséquences encore non-évaluées du chantier de l'Aile Est. A ce titre, la coordination salutaire avec l'OFAC doit être maintenue voire temporairement intensifiée.

2.6 Exigences techniques

2.6.1 Exigences liées à l'énergie

Le 21 juin 2013, l'IFP a fait parvenir à l'OFAC une première prise de position concernant l'unique exigence que tous les travaux de fouilles ou d'installations dans les 10 m à gauche ou à droite d'un élément du système hydrant devront faire l'objet d'une demande d'autorisation pour travaux de tiers selon l'art. 26 de l'ordonnance sur les installations de transport par conduites (OITC ; RS 746.11).

Toutefois, durant la procédure liée à la présente décision, l'AIG a souhaité modifier le tracé rectiligne d'une conduite d'avitaillement approuvée dans le cadre d'une autre procédure et qui doit permettre d'éviter une interférence avec le tunnel de liaison vers le satellite 40 (cf. point A.1.4.1 Modification et compléments pour l'Inspection fédéral des pipelines (IFP), ci-dessus). Les plans y liés ont été soumis à l'IFP.

Le 27 septembre 2013, l'IFP a ainsi émis un second préavis, favorable, sous réserve du respect des exigences suivantes.

Les plans de construction selon l'art. 17 OITC devront être soumis à l'OFEV par l'intermédiaire de l'IFP. Ceci peut également se faire dans le cadre du projet « HRS Aile Est » (décision d'approbation des plans du DETEC du 13 juin 2013).

Lors de la remise des plans de construction (art. 17 OITC), les certificats et les listes des pièces devront y être joints.

Les spécifications pour les tubes et armatures, pour les travaux de soudure, du contrôle non destructif, d'isolation des soudures, ainsi que pour la protection cathodique devront être soumises à l'IFP avant le début des travaux. Ceci n'est pas nécessaire si les spécifications déjà approuvées du projet HRS 1965 seront utilisées et applicables.

Les surfaces d'acier devront être nettoyées avec un système de sablage avant la pose de l'isolation. Le degré demandé sera SA 2^{1/2}.

Les parties du système hydrant actuel qui seront mises hors service devront être démontées et enlevées si elles sont plus proches que 2 m des installations actives du système.

Avant la mise en service, les nouvelles installations devront être reprises dans les plans de l'entreprise Saraco. Concrètement, il s'agit des plans de lignes et les profils en long (art. 11 OITC).

Les nouvelles installations pourront être mises en service avec l'accord de l'IFP, ce qui ne pourra avoir lieu que si les plans d'exécution ont été établis.

Le système de contrôle d'étanchéité devra être à nouveau calibré après la mise en service.

Dans son préavis du 16 octobre 2013, l'OFEN, pour sa part, a indiqué soutenir intégralement la prise de position de l'IFP du 27 septembre 2013. Pour le surplus, cet Office a souhaité ajouter l'exigence suivante.

Les services de sauvetage, les communes et propriétaires concernés devront être avertis (avec plans) avant la mise en exploitation du projet « HRS aile EST » et du projet de la « déviation système hydrante ».

Les exigences formulées ci-dessus ont été transmises au requérant le 23 avril 2014 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.6.2 Exigences liées au courant fort

Tel qu'il ressort de son préavis du 28 novembre 2013, l'ESTI a formulé les remarques et exigences suivantes.

A titre préliminaire, l'ESTI rappelle qu'elle n'est pas l'autorité compétente pour approuver ce projet et qu'elle a donc uniquement fourni une prise de position concernant la partie technique. Pour son appréciation de la partie technique, l'ESTI se base sur la loi fédérale des installations électriques à courant fort et à courant faible (LIE ; RS 734) et ses ordonnances relatives.

L'ESTI signale que les dossiers n'ont pas été reçus tels que demandés et qu'il manquait le plan de disposition de la station MT/BT S-164032. De plus, les formulaires « demandes d'approbation des plans » n'ont pas été remplis correctement puisqu'il manque non seulement des documents mais également, et surtout, un dossier complet par installation (stations transformatrices, lignes, groupes de secours, installations photovoltaïques).

Cependant, les plans d'ensemble, les schémas d'ensemble ainsi que les plans de disposition avec plusieurs stations MT/BT permettent à l'ESTI de comprendre suffisamment bien le projet et de rendre un préavis favorable sous réserve du respect de l'exigence suivante, qui sera reprise sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

Après la décision d'approbation des plans du DETEC, le requérant devra soumettre à l'ESTI, en deux exemplaires, un dossier de demandes d'approbation de projet au sens de l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations électriques (OPIE ; RS 734.25) remplies correctement avec un dossier correct et complet par demande, car les équipements électriques qui équiperont ces installations n'ont pas encore été choisis. Pour le surplus, la liste contenant les documents manquants ou qui doivent être complétés par la suite, ainsi que la manière dont ils devront être complétés, se trouve annexée à la présente décision d'approbation des plans (annexe 2).

A toute fin utile, l'autorité de céans rappelle que, conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la présente décision d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Partant, l'exigence de l'ESTI doit être uniquement comprise comme étant le dépôt d'un dossier, similaire à celui qui doit être déposé pour une demande d'approbation des plans des installations électriques, en vue d'une simple validation.

2.6.3 Exigences liées aux douanes

La DGD a fait parvenir sa première prise de position à l'OFAC en date du 5 juillet 2013. Cette prise de position est annexée à la présente décision (annexe 3). La DGD y a formulé plusieurs recommandations et informations à caractère non contraignant qui sont contenues aux points 1, 1.1, 1.4, 1.5 et 1.7 de son préavis. Les points 1.2, 1.3, 1.6, 1.8, 2.1 et 3.1 correspondent, quant à eux, à des exigences à remplir ou à clarifier avant la construction. Ces dernières exigences ont été transmises au requérant le 23 avril 2014 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

En plus des points énumérés ci-dessus, la DGD a requis des modifications et compléments avant qu'elle ne puisse valider le présent projet. Il s'agit des points 2, 3 et 4 de ce préavis du 5 juillet 2013 qui portent avant tout sur l'équipement, les dimensions et le positionnement de certaines guérites permettant de surveiller les portiques de contrôle automatique des identités, l'usage à double sens de ces portiques et de certains processus. Le 19 septembre 2013, la DGD et le requérant se sont réunis pour discuter de ces points. En date du 17 février 2014, l'AIG a apporté les modifications et compléments demandés par la DGD.

Suite à la réception du document répondant à ces requêtes, la DGD a fourni un second préavis, daté du 3 avril 2014 (traduit en français le 15 avril 2014), qui complète sa première prise de position.

En substance, la DGD approuve les grandes lignes du projet de construction, mais

estime toutefois que certains points particuliers, présentés ci-dessous, devront encore être détaillés ou améliorés au moment opportun.

Les exigences formulées ci-dessous ont été transmises au requérant le 23 avril 2014 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.6.3.1 Modification du projet

Préliminairement, la DGD informe qu'elle part du principe que le projet subira encore quelques modifications. Elle indique qu'elle accorde beaucoup d'importance aux questions d'exploitation dans la mesure où elle emploiera un grand nombre de collaboratrices et collaborateurs dans le nouveau terminal de l'Aile Est.

Ainsi, tous les changements par rapport à la situation actuelle devront être discutés en détail avec la DGD afin qu'il soit possible de trouver des solutions satisfaisantes pour les deux parties. Il faudra en particulier soumettre au préalable à la DGD toutes les modifications qui touchent les locaux et infrastructures dans lesquels les membres du Corps des gardes-frontières (Cgfr) devront travailler ainsi que les processus relatifs à l'entrée en Suisse, à la sortie de Suisse et à la deuxième ligne de contrôle.

2.6.3.2 Points à discuter

Sur le fond, la DGD estime que les points particuliers suivants n'ont pas encore trouvé de solution définitive satisfaisante et qu'ils doivent encore être examinés de manière approfondie et améliorés.

a. Zone réservée à l'entrée en Suisse

Le problème lié à l'emplacement et à la surveillance des portiques automatiques destinés au contrôle des identités aux frontières n'est pas encore totalement résolu dans la halle réservée à l'entrée en Suisse. Il est impossible de surveiller avec tout le sérieux nécessaire quinze guichets à partir de deux postes de travail placés sur le côté. Il faut réfléchir à d'autres solutions, qui consistent soit en une cabine de contrôle semblable à celle qui est prévue pour la sortie de Suisse soit en un système de vidéosurveillance assurant la bonne visibilité des portiques. En outre, il faut garantir que le contrôle des personnes ayant échoué au contrôle automatique aux frontières soit effectué conformément aux dispositions de Schengen, ce que, de l'avis de la DGD, la configuration actuelle des locaux ne permet pas.

Par ailleurs, dans la mesure où les guichets d'entrée se situent au sous-sol, il faut garantir un éclairage naturel suffisant pour tous les postes de travail ainsi qu'un envi-

ronnement de travail agréable. Il est renvoyé à cet effet aux remarques concernant les cabines de contrôle (point B.2.6.3.2).

b. Zone réservée à la sortie de Suisse

Les changements concernant la disposition des guichets de sortie paraissent en principe réalisables. Toutefois, l'emplacement prévu pour la cabine de surveillance des portiques automatiques destinés au contrôle des identités aux frontières n'est pas satisfaisant, étant donné notamment que l'accès à ces portiques ne se fait pas à partir de la zone Schengen.

En ce qui concerne les guichets spécialement prévus pour le retour en Suisse, la DGD estime qu'il est plus logique de les placer tout à droite afin que les guichets de sortie automatiques et manuels soient juxtaposés.

Dans la mesure du possible, la surveillance des portiques automatiques destinés au contrôle des identités aux frontières devrait être identique pour l'entrée en Suisse et la sortie de Suisse. Une procédure identique faciliterait non seulement le travail des membres du Cgfr, mais également la compréhension des voyageurs.

c. Cabines de contrôle

Le plan concernant des cabines de contrôle rectangulaires semble judicieux. Toutefois, la DGD n'est pas satisfaite des cabines rectangulaires qui sont installées à l'heure actuelle dans le pavillon réservé aux gros-porteurs et reste convaincue, comme cela est mentionné dans le procès-verbal du 20 septembre 2013, que l'aéroport doit impérativement développer un prototype permettant d'analyser les détails dans les meilleures conditions possibles.

d. Système de vidéosurveillance en général

Dans son premier préavis du 5 juillet 2013, la DGD a exigé en vain des détails sur le système de vidéosurveillance qui sera installé à l'intérieur et autour du bâtiment. N'ayant pas reçu d'informations supplémentaires à ce sujet, elle recommande d'équiper l'ensemble du bâtiment de caméras de surveillance et réclame la possibilité d'avoir accès aux signaux de ces dernières. Elle insiste en outre sur le fait que les dispositions de la législation douanière s'appliquant à la surveillance des postes de travail de l'AFD (art. 236 de l'ordonnance sur les douanes [OD ; RS 631.01]) doivent être respectées.

e. Installations techniques

Lors de la séance entre la DGD et l'AIG du 19 septembre 2013, il avait été convenu

que les responsables se réuniraient pour discuter des installations techniques et du système de vidéosurveillance. Cette séance n'a pas encore eu lieu. La DGD rappelle que les installations prévues pour le réseau de l'administration fédérale sont soumises à des conditions strictes (voir son premier préavis du 5 juillet 2013). Une discussion à ce sujet doit donc être menée impérativement dans le cadre du projet en cours.

2.6.3.3 Points résolus

Les informations que la DGD a reçues sur la procédure applicable aux personnes non admises sur le territoire et sur les mesures de lutte contre les incendies au niveau de la deuxième ligne de contrôle permettent d'atteindre les objectifs et ne nécessitent pour l'heure pas de remarques complémentaires. La protection contre les incendies revêtant une importance particulière, elle fera certainement l'objet de nouvelles discussions dans la suite du projet.

2.6.3.4 Conclusions

La DGD ne voit plus aucun inconvénient à la poursuite du projet. Elle espère toutefois être associée en permanence aux décisions de changement concernant les locaux et les infrastructures dans lesquels les membres du Cgfr devront travailler ainsi que les processus d'exploitation s'appliquant à l'entrée en Suisse, à la sortie de Suisse et à la deuxième ligne de contrôle.

2.6.3.5 Corps des gardes-frontière

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève qui est chargée de la coordination de la procédure de consultation au niveau cantonal a, de son côté, requis une prise de position du Cgfr basé à Cointrin. Sa prise de position, datée du 22 mai 2013, fait partie du préavis de synthèse du Canton de Genève du 30 août 2013 et contient les remarques suivantes.

L'emplacement des guérites automatiques doit être modifié car il ne permet pas une supervision des contrôles. Le Cgfr propose que ces dernières soient, par exemple, situées devant les guérites « manuelles ».

Le tunnel reliant le Sat40 et le Sat30 devrait être en exploitation lors de la mise en service de l'Aile Est, afin que les guérites actuelles du secteur « Trompettes » soient supprimées.

Le nombre de guérites doit être diminué car le Cgfr, avec un effectif de 355 agents pour l'ensemble de la région genevoise, ne peut pas occuper les 20 guérites prévues, même durant les seules heures de pointe.

Une solution architecturale doit être étudiée afin que le transport des personnes en deuxième ligne de contrôle s'effectue en sécurité et avec une certaine discrétion.

Le nombre de locaux et les surfaces nécessaires correspondent aux besoins du Cgfr, mais quelques modifications d'aménagement doivent être effectuées selon les propositions déjà discutées avec les responsables du projet.

L'autorité de céans constate que toutes les remarques précitées émanant du Cgfr de Cointrin correspondent aux demandes de compléments et exigences formulées par la DGD dans son premier préavis du 5 juillet 2013. L'AIG ayant fait parvenir de nouveaux documents satisfaisants la DGD, l'autorité de céans estime que les exigences du Cgfr basé à Cointrin sont remplies. Ainsi, seules les exigences formulées par la DGD seront reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.6.4 Exigences liées aux migrations

Le 23 juillet 2013, l'ODM a rédigé une première prise de position en allemand, traduite en français le 30 octobre 2013. Cette traduction est annexée à la présente décision.

L'ODM explique en préambule avoir examiné le projet sous l'angle du respect des dispositions de l'acquis Schengen ce qui nécessite certaines infrastructures et processus opérationnels.

Outre diverses remarques et validation du projet sur différents points, il ressort de l'examen effectué par l'ODM, annexé à la présente décision, que, en substance, des précisions doivent être toutefois apportées sur certains aspects et, partant, des concepts doivent être élaborés, en collaboration avec les organes de contrôle à la frontière. Il s'agit des concepts suivants :

- concept relatif à la sécurisation et à la gestion des portes de la jetée qui permettent l'accès tant à la zone non-Schengen qu'à la zone Schengen ;
- concept concernant le contrôle de certaines catégories de personnes qui sont contrôlées à l'écart des flux de passagers ordinaires, notamment les personnes dont la liberté de mouvement est restreinte (PRM), les pilotes et les membres d'équipage des compagnies aériennes, les VIP, les titulaires de passeports diplomatiques, spéciaux, officiels ou de service et les membres d'organisations internationales ;
- concept actualisé portant sur le traitement (notamment le transport et l'hébergement) des personnes non admissibles sur le territoire suisse (INAD), en tenant compte de la durée de séjour légale en zone de transit de 15 jours.

Par ailleurs, l'ODM souligne qu'il n'acceptera les plans que si la séparation physique des flux de passagers est assurée au moyen d'un verre de sécurité et d'un treillis à

mailles serrées.

Afin de répondre aux différentes demandes contenues dans ce premier préavis de l'ODM, l'AIG a fait parvenir des compléments le 17 février 2014. En date du 4 avril 2014, l'ODM a transmis à l'OFAC un second préavis favorable au projet, validant les concepts requis, mais contenant cependant quelques remarques et exigences finales qui sont contenues dans l'annexe 5 et explicitées ci-dessous. Ces exigences ont été communiquées au requérant qui ne les a pas contestées. Pertinentes et justifiées, elles seront reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

L'ODM devra être averti d'éventuels changements des plans initiaux.

En ce qui concerne le concept pour le contrôle de certaines catégories de personnes qui sont contrôlées à l'écart des flux de passagers ordinaires, l'ODM souhaite savoir si, comme c'est le cas encore actuellement, un lieu de point de passage frontalier dédié aux titulaires de passeports diplomatiques, spéciaux, officiels ou de service et aux membres d'organisations internationales sera encore prévu sur le tarmac après la construction du terminal. Ce point ne semble pas ressortir suffisamment clairement des documents remis. Avant le début des travaux, l'AIG devra donc communiquer ces informations à l'ODM.

En ce qui concerne la séparation physique des flux de passagers au moyen d'un verre de sécurité et d'un treillis à mailles serrées, l'AIG ne s'est pas clairement prononcé sur ce point. Il n'existe cependant aucune raison de retarder l'ensemble du projet sur ce point mais il est important que cela soit respecté. Le requérant devra ainsi utiliser des matériaux adéquats qui – et ceci constitue pour l'ODM une condition *sine qua non* – empêchent en tout temps la circulation non autorisée de personnes et/ou de documents entre les zones utilisées exclusivement pour les vols intérieurs et extérieurs.

2.6.5 Exigences liées à la préservation de la santé au poste de travail

Le SECO, dans son premier préavis du 2 octobre 2013, a formulé les remarques et exigences dont le détail apparaît dans l'annexe 6 de la présente décision. Les exigences contenues dans les chapitres 1 à 5 du préavis du SECO du 2 octobre 2013 – qui concernent la protection de la santé et sécurité au travail, les bâtiments, les voies d'évacuation, les postes de travail et les équipements de travail – devront être respectées. Ces exigences ont été transmises au requérant le 23 avril 2014 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

Sur la base des modifications et compléments fournis par l'AIG le 17 février 2014 en

suite des requêtes de l'ODM et de la DGD – qui ont un impact sur les postes de travail, à savoir les guérites de surveillance notamment – le SECO a fait parvenir à l'OFAC un second préavis daté du 3 avril 2014 également annexé à la présente décision (annexe 7), contenant des remarques et exigences supplémentaires. Concernant le point 1.8 du préavis précité, cette exigence a déjà été émise par la DGD et fera partie des charges qui seront reprises dans le dispositif de la présente décision. Pour les points 2 et 4 du préavis du SECO, il s'agit de remarques et de précisions ne comportant aucun caractère contraignant. Les paragraphes concernant le point 3 et la note de Swissi sont formulés sous forme d'exigences. Celles-ci ont été transmises au requérant le 23 avril 2014 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.6.6 Exigences liées aux routes nationales

La Direction des autorisations de construire du Canton de Genève, chargée de la consultation des services cantonaux et des communes concernés, a également sollicité l'avis de l'Office fédéral des routes (OFROU) qui a pris position les 22 mai et 4 juin 2013. Ces prises de position ont été transmises à l'OFAC dans le préavis de synthèse du Canton de Genève du 30 août 2013. L'OFROU a formulé les remarques suivantes à l'attention du requérant.

A titre préliminaire, l'OFROU constate que la construction projetée ne touche pas le domaine des routes nationales et se situe hors des alignements.

L'OFROU indique donc qu'il n'a pas de remarques particulières et qu'il formule un préavis positif.

Cependant, l'OFROU attire l'attention du requérant sur le fait que ce dernier doit être conscient des émissions de bruit existantes et ne pourra pas s'en prévaloir dans le secteur pour solliciter à l'avenir une mesure d'assainissement quelconque de la part de l'OFROU pour convenir aux exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41).

Par ailleurs, l'OFROU rend attentif le requérant aux articles de lois régissant la publicité en bordure des routes nationales (OSR chap. 13 art. 95 à 99 ; RS 741.21) qui précisent que les réclames routières sont interdites aux abords des autoroutes et des semi-autoroutes. Selon l'art. 98 al. 2 OSR, seule une enseigne d'entreprise dans chaque sens de circulation est autorisée. De plus, une demande formelle doit être déposée auprès de l'OFROU qui est seul habilité à délivrer une autorisation.

Les exigences formulées ci-dessus ont été transmises au requérant le 23 avril 2014 et n'ont pas été contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles

seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.7 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 30 août 2013, la Direction des autorisations de construire du Canton de Genève a notamment fait parvenir la prise de position du SEIE.

Pour sa part, l'OFEV a, après avoir étudié la position du canton, transmis une première prise de position le 13 décembre 2013. Cette dernière contenait plusieurs exigences mais également des demandes de compléments auxquelles l'AIG a répondu le 8 janvier 2014. Suite à l'examen des réponses fournies par l'AIG, l'OFEV a fait parvenir, en date du 13 février 2014, une seconde prise de position.

Les exigences émises par l'autorité cantonale et l'autorité fédérale en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage, qui seront détaillées ci-dessous, ont été transmises en date du 23 avril 2014 au requérant qui ne les a pas contestées. Sauf indication contraire, l'autorité de céans les estime pertinentes et justifiées. Elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.8.1 Nature et paysage

Tout d'abord, l'OFEV constate que le projet ne touche aucun objet d'un inventaire fédéral d'importance nationale, le bâtiment planifié sera construit sur des surfaces asphaltées (tarmac) sur un site entièrement urbanisé. L'impact du projet sur le paysage est faible, l'impact sur les milieux naturels est nul.

Dans son préavis du 23 août 2013, le SEIE exige, quant à lui, que les abattages d'arbres des projets connexes (annexe 37 du dossier déposé par l'AIG : « Arbres à abattre ») soient compensés. L'OFEV soutient cette demande du SEIE. Toutefois, l'Office fédéral ajoute qu'à sa connaissance l'abattage de ces arbres est prévu dans d'autres projets (par exemple dans le dossier de la Route douanière). Il n'y a donc aucun arbre supplémentaire à abattre dans le cadre de la présente demande d'ap-

probation des plans et l'OFEV préavise ainsi favorablement le projet sans condition sous l'angle de la protection de la nature et du paysage. A ce sujet, l'autorité de céans indique que l'exigence cantonale relative à l'abattage d'arbres ne fait effectivement pas partie de la présente demande d'approbation des plans et est prévu dans d'autres projets. Cette exigence ne sera donc pas reprise sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

2.8.2 Protection et évacuation des eaux

Tel que cela ressort de sa prise de position du 23 août 2013, le SEIE exige que, dès l'ouverture du chantier, la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier, d'après la recommandation SIA/VSA 431¹, devra être respectée en tout temps.

De plus, le SEIE requiert que les installations garantissent en tout temps le respect des principes de la prévention, de la détection facile et de la rétention des fuites conformément aux règles de la technique.

En ce qui concerne les trois réservoirs de diesel en cave de 2 x 25 m³ et de 3 m³, les conditions suivantes sont rappelées par le SEIE au requérant :

- les règles de la technique reconnues par les services cantonaux et les associations professionnelles devront être respectées (cf. annexe 8) ;
- les directives et les fiches techniques de la Conférence des chefs des services et offices de protection de l'environnement de Suisse (CCE) devront être respectées, en particulier les directives « Mesures de protection pour installations d'entreposage et places de transvasement », « Conduites des installations d'entreposage » et « Dispositifs des installations d'entreposage » ainsi que les fiches M3, L1 et L2 (cf. annexe 8) ;
- les documents et informations complémentaires transmis au Service de l'écologie de l'eau du Canton de Genève (SECOE) par l'architecte du projet dans ses courriels du 30 mai et 8 juin 2013 font partie intégrante du dossier et devront être pris en compte par le requérant ;
- toutes les attestations et procès-verbaux d'examen prévus devront être adressés à : Monsieur A. _____ (DETA, Direction générale de l'eau, Service de l'écologie de l'eau, secteur inspection, Ch. de la Verseuse n° 17, CP54, 1219 Aïre) avant la mise en service des installations, en particulier les procès-verbaux d'examen des réservoirs, l'attestation relative à l'étanchéité des conduites, les procès-verbaux de mise en service des appareillages de détection des fuites des conduites ainsi que les procès-verbaux des sondes détectrices de liquides et d'alarme (bac pompes de transfert, local groupes électrogènes, bac de rétention et niveau bas et haut du réservoir journalier, etc.) ;

¹ Directive téléchargeable : <http://ge.ch/eau/media/eau/files/fichiers/documents/sia431a3.pdf>.

- si l'installation citée en référence remplace un ancien réservoir, celui-ci devra être mis hors service par une entreprise spécialisée et une copie du rapport de mise hors service devra être adressée à Monsieur A._____.

Le SEIE informe le requérant que les directives, des fiches techniques et des notices relatives aux installations d'entreposage de produits pouvant polluer les eaux édités par la CCE peuvent être consultées et téléchargées sur le site de la CCE à l'adresse www.kvu.ch rubrique « stockage de liquide - classeur exécution citerne n°2 » ou sur le site Citernes à l'adresse www.tankportal.ch. Par ailleurs, la liste des entreprises spécialisées peut être consultée sur le site de l'Association suisse pour la protection des eaux et la sécurité des citernes à l'adresse www.citec-suisse.ch.

Le SEIE exige également que, lors du stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produit pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers devront être placés dans des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites².

De plus, aucun lavage ou entretien de véhicules ou machines pouvant générer des rejets d'eaux résiduelles non conformes aux exigences générales légales ne devra être effectué sans installation conforme et sans autorisation préalable du Département de l'intérieur et de la mobilité (DIME, actuel Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture abrégé DETA).

Le SEIE signale que le montant de la taxe d'écoulement « Commune du Grand-Saconnex / 06081200.20109201.23 » s'élève à 10'500 CHF. L'intégralité de la taxe d'écoulement devra être payée dans les trente jours qui suivent la réception de la facture.

Le SEIE exige également que les canalisations d'évacuation des eaux polluées et non polluées des bâtiments existants et à construire soient exécutées en système séparatif et raccordées aux collecteurs privés existants du périmètre de l'AIG.

Par ailleurs, tel qu'il ressort du préavis du SEIE, les eaux polluées devront être évacuées gravitairement au collecteur approprié du système d'assainissement des eaux susvisé, seules les eaux polluées du sous-sol transiteront éventuellement par une installation de pompage et seront relevées mécaniquement. A cet effet, cette installation de relevage des eaux polluées devra être conçue selon les prescriptions de la norme Suisse SN 592'000-2002.

² Cf. Fiches G1 et G2 téléchargeables ici :

<http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/G1&G2%28Mars2010%29.pdf?ComponentId=kmelia181&SourceFile=1272526350102.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/>

Le SEIE demande également que les réseaux de canalisations d'eaux polluées et non polluées soient totalement indépendants l'un de l'autre (regards de visite et d'entretien distincts).

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

De plus, le cadastre du réseau d'assainissement des eaux devra être mis à jour à la fin des travaux, ainsi que le catalogue des cheminées.

Le SEIE exige que les documents suivants soient transmis à la Direction générale de l'eau (DGEau) au minimum 20 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s) et en 2 exemplaires à : Monsieur B._____, DETA, Direction générale de l'eau, Service de l'écologie de l'eau, secteur inspection, Ch. De la Verseuse n° 17, CP 54, 1219 Aïre :

- le formulaire « Installation de traitement et directives techniques » accompagné des annexes exigées. Le SEIE rend le requérant attentif au fait que l'ouverture du chantier sera, entre autres, subordonnée à l'approbation des documents susmentionnés par le service de l'écologie de l'eau (SECOE) ;
- les plans complets des installations de traitement des eaux de chantier, avec leurs caractéristiques techniques et leurs bases de dimensionnement. Le SEIE rend le requérant attentif au fait que l'ouverture du chantier sera, entre autres, subordonnée à l'approbation des documents susmentionnés par le SECOE ;
- le schéma de principe de l'installation précisant le mode de sécurisation du réservoir, des pompes de transfert, des conduites de produit et des groupes électrogènes (conduites double paroi, appareillage de détection des fuites, bacs de rétention ou revêtement d'étanchéité pour les locaux, sondes détectrices de liquides, etc.).

Une invitation au rendez-vous de police pour l'ouverture du chantier devra être envoyée à (courriel Monsieur B._____) (DGEau) au minimum 10 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s) (à effectuer par le requérant ou son mandataire). L'ouverture du chantier sera, entre autres, subordonnée à la convocation du SECOE au « Rendez-vous de police ».

Durant la phase de chantier, le requérant devra adresser à la DGEau (à l'attention de Monsieur B._____, DETA, Direction générale de l'eau, Service de l'écologie de l'eau, secteur inspection, Ch. de la Verseuse n° 17, CP 54, 1219 Aïre), au plus tard

le vendredi qui suit un week-end plein du mois, un rapport bimestriel établi par le SER, comprenant :

- les rapports d'analyses effectuées hebdomadairement sur les évacuations des eaux claires et usées ;
- le récapitulatif sur les volumes d'eaux évacués dans les canalisations d'eaux claires et usées ;
- les moyens mis en place afin de garantir une évacuation conforme à la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier (d'après la recommandation SIA/VSA 431) ;
- un plan du réseau de canalisation avec une numérotation des regards ;
- les problèmes rencontrés ainsi que les solutions apportées.

Durant la phase de chantier, le procès-verbal de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier devra être faxé chaque semaine à Monsieur B. _____ au numéro suivant : (n° téléphone).

L'attestation de curage et de nettoyage final des systèmes d'assainissements privés et publics, établie par l'entreprise mandatée pour ces travaux, devra également être transmise en un exemplaire à Monsieur B. _____ du DETA.

Au minimum 20 jours ouvrables avant la première occupation ou utilisation des bâtiments et installations construits dans le cadre de cette autorisation, les documents suivants devront être transmis en un exemplaire à Monsieur C. _____ (DETA, Direction générale de l'eau, Service de la planification de l'eau, secteur coordination et préavis, rue David-Dufour 1, CP 206, 1211 Genève 8 ; il est également possible de transmettre ces documents par courriel à l'adresse suivante : (courriel Monsieur C. _____)) :

- les plans conformes à l'exécution, établis par un ingénieur-géomètre officiel, des installations d'évacuation des eaux polluées et non polluées réalisées jusqu'aux points de déversement au système public d'assainissement des eaux, avec indication des canalisations intérieures et extérieures, des niveaux et des diamètres, des regards ainsi que des éventuels pompes et ouvrages de gestion des eaux non polluées ;
- l'attestation de la Commune confirmant que la mise à jour du cadastre du réseau d'assainissement des eaux (CRAE) a été effectuée ou est en cours de réalisation ;
- si nécessaire, copie du contrat d'entretien des installations de relevage des eaux par une entreprise spécialisée.

L'OFEV, pour sa part, relève que le concept de gestion des eaux de ruissellement des toitures (16'364 m²) prévoit de les réutiliser pour l'alimentation des WC ainsi que pour les besoins des équipements pour l'humidification de l'air.

Par ailleurs, l'OFEV rappelle que, selon l'art. 6 de la loi sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20), il est interdit d'introduire directement ou indirectement dans une eau des substances de nature à la polluer ; l'infiltration de telles substances est également interdite. Selon l'art. 7 LEaux, les eaux polluées doivent être traitées. Dans la mesure où le projet est établi conformément aux prescriptions de la directive « Evacuation des eaux pluviales » du VSA (Association suisse des professionnels de la protection des eaux) et à celles de la norme SN 592 000 « Evacuation des eaux des bien-fonds », ainsi que selon les exigences du plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'AIG, l'OFEV n'a pas de remarque à formuler.

L'OFEV exige toutefois que, en phase de travaux, les prescriptions de la recommandation SN/SIA 509 431 « Evacuation des eaux de chantier » devront être respectées.

L'OFEV exige également que les demandes formulées par le service cantonal (DGEau) dans le préavis du SEIE du 23 août 2013 concernant tant la phase de chantier et le suivi de la procédure que la période d'exploitation devront être respectées.

2.8.3 Protection de l'air

L'OFEV relève que le projet est compatible avec la législation relative à la protection de l'air. Le chantier correspond au niveau B de la directive « Air Chantier » de l'OFEV. Le chapitre 5.1.4 du Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) énonce les mesures de protection qui devront être considérées pour l'exécution des travaux.

2.8.4 Protection contre le bruit

L'OFEV formule les remarques et exigences suivantes pour le domaine du bruit.

2.8.4.1 Cadre légal

La réalisation de l'Aile Est et les répercussions que celle-ci implique sont à considérer comme modification de l'installation de la plateforme aéroportuaire existante au sens de l'art. 8 OPB. Si la réalisation induit une augmentation notable des immissions (selon les critères de l'art. 8 al. 3 OPB), le projet est à considérer comme une modification notable de l'installation aéroportuaire existante et, outre les aspects de l'application du principe de prévention, le respect des valeurs limites d'immissions (VLI) pour l'ensemble des immissions au sol de type annexe 6 OPB seraient alors en principe à démontrer (art. 8 al. 2 OPB).

L'aéroport de Genève a déjà été classifié comme notablement modifié suite à l'augmentation des mouvements prévisibles ainsi qu'aux dépassements des valeurs limi-

tes induites par le trafic aérien (pronostic 2010) lors de l'approbation du règlement d'exploitation en 2001. Pour les dépassements du bruit aérien (annexe 5 OPB), des allègements ont été accordés. Le respect des VLI pour le bruit d'exploitation au sol reste toutefois à démontrer (annexe 6 OPB, y compris notamment les immissions dues aux émissions des mouvements des aéronefs au sol ou des essais moteurs en puissance).

2.8.4.2 Phase de réalisation

L'OFEV constate que le dossier contient une description relativement détaillée des travaux bruyants et très bruyants. Elle est suffisante pour traiter concrètement la thématique. Il est proposé un niveau de mesures C pour tous les travaux, hormis les transports, notamment suite à la durée supérieure à une année du chantier en question. Une liste de mesures particulières à appliquer est mentionnée.

A noter que le niveau de mesures C n'est en principe nécessaire qu'en cas de travaux très bruyants d'une durée supérieure à une année ou lors de travaux nocturnes (après 19 h). En principe, c'est donc le niveau B qui devrait être applicable à ce chantier.

Le projet du cahier des charges du SER (point 6.2.2) semble adéquat pour l'OFEV.

Pour le surplus, l'OFEV rend attentif au Manuel d'application de la Directive sur le bruit des chantiers (MA-DBC) publiée par le Cercle Bruit³ lors de la définition des mesures de protection supplémentaires pour les équipements bruyants.

Ainsi, pour les travaux journaliers, le niveau de mesures B peut être appliqué. Lors de travaux nocturnes, des mesures particulières devront être prises, après consultation du Service cantonal compétent en matière de bruit. Le voisinage concerné par les immissions du chantier devra par ailleurs être informé à temps.

2.8.4.3 Phase d'exploitation

a. Principe de prévention, protection contre les nuisances

Pour les installations de chauffage-ventilation-climatisation (CVC), le dossier du projet atteste que toutes les mesures au sens de la prévention ont été prises pour minimiser les émissions.

En ce qui concerne le bruit aéronautique, la réalisation de l'Aile Est aura pour conséquence, par rapport à la situation actuelle, la modification des emplacements

³ www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00006/

de l'exécution des essais moteurs en puissance. En effet, actuellement environ 85% des ces essais moteurs sont exécutés actuellement en position 19, ce qui ne pourra pas être maintenu avec la réalisation du bâtiment de l'Aile Est. Ceux-ci seront donc, à l'avenir, exécutés à proximité de la baie d'attente 05 (BA05) précédant le seuil de la piste 05, dans un amortisseur de bruit à construire. Ce projet a été mis à l'enquête publique et devrait être approuvé sous peu⁴. Cet état de fait est donc à prendre en considération pour la détermination des immissions (art. 36 al. 2 OPB). La démarche « Amortisseur » engagée par l'AIG peut ainsi être, en principe, considérée, d'un point de vue global, notamment comme une mesure préventive de limitation des émissions à la source relative à la modification d'exploitation induite par la réalisation de l'Aile Est.

b. Impact du projet, pronostic des niveaux d'immission

Selon le RIE, l'Aile Est en tant que telle ne générera pas de bruit supplémentaire (sauf quelques installations CVC) et n'aura également pas d'incidence sur la charge sonore d'origine aérienne, étant donné qu'aucune nouvelle place de stationnement gros-porteurs ne sera créée. En particulier, l'AIG s'engage à limiter – jusqu'à l'adoption d'une autre réglementation dans le cadre de l'adoption de la fiche PSIA – l'utilisation des positions d'attente concernées par l'Aile Est afin de garantir que l'exploitation de la nouvelle infrastructure n'induit pas d'augmentation des mouvements de vols et donc soit sans effet sur les nuisances du bruit aérien (cf. lettre de l'AIG du 20 septembre 2013).

Sur ce point, l'autorité de céans précise que l'engagement ne sera pas – contrairement à ce que l'OFEV semble indiquer dans sa prise de position – réexaminé dans le cadre des travaux permettant d'aboutir à l'adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, mais devra faire l'objet d'une nouvelle décision administrative qui ne pourra, le cas échéant, pas être requise avant l'adoption de la fiche PSIA (pour plus de détails sur ce point cf. point B.2.11 Oppositions et engagement du requérant sur le nombre d'avions pouvant être pris en charge, ci-dessous).

L'OFEV poursuit en relevant que le pronostic de bruit évalue l'effet pour la circulation des avions, les moteurs en position d'attente et le fonctionnement des APU (*Auxiliary Power Unit*). Les essais moteurs en puissance, actuellement exécutés en position 19, sont exempts du pronostic car ils n'auront plus lieu en position 19 suite à la réalisation de l'amortisseur. Si, par contre, l'amortisseur ne devait pas être approuvé et construit, la thématique de la limitation des émissions relatives aux essais moteurs en puissance devrait être révisée avant l'approbation du projet de l'Aile Est. Si tel

⁴ A titre d'information, l'autorité de céans précise que le projet en question a, dans l'intervalle entre la prise de position de l'OFEV et la présente décision, été approuvé par décision d'approbation des plans du 23 décembre 2013.

était le cas, il s'agira alors d'apporter la preuve que les VLI selon l'art. 8 al. 2 OPB sont respectées⁵.

De part sa position le long du tarmac et ses dimensions, l'immeuble créera un obstacle à la propagation des émissions du tarmac en direction des zones habitées au sud-est au niveau de l'ouverture entre les immeubles existants IATA et Arena. Cet effet induit, en période diurne (7 h – 19 h), une réduction estimée de l'exposition au bruit du voisinage maximale de l'ordre de 3 dB(A) – avec une majorité en-dessus de 1 dB(A) – et, en période nocturne (19 h – 7 h), une diminution prévisible maximale de l'ordre de 2 dB(A). Par rapport aux sources de type annexe 6 OPB considérées, le projet améliorera donc déjà sensiblement l'exposition au bruit pour une partie significative du voisinage immédiat de l'aéroport. L'exécution à l'avenir de quasiment 100% des essais moteurs en puissance à proximité de la BA05 dans l'amortisseur de bruit réduira en sus, de manière notable et pour une partie importante de la population, la charge sonore des activités au sol de l'aéroport.

Du point de vue de la protection contre le bruit, la réalisation de l'Aile Est résultera donc, en principe et sur la base des conditions cadres énoncées, en une réduction importante de la charge sonore pour les sources de bruit au sol, tant pour le voisinage proche (effet d'obstacles envers le tarmac pour les villas au sud-est, élimination des essais moteurs de la position 19) que pour le voisinage éloigné (réduction des immissions suite à la réalisation de l'amortisseur de bruit). Par ailleurs, sa réalisation sera sans effet sur le bruit aérien.

Ainsi, au sujet de la protection contre le bruit dans la phase d'exploitation, l'OFEV exige que, dans le cas où le projet d'amortisseur ne devait pas être approuvé, l'AIG revoie la thématique de la limitation des émissions relatives aux essais moteurs en puissance déplacés et présente de nouvelles mesures avant l'approbation du projet de l'Aile Est (art. 8 et 36 al. 2 OPB).

L'OFEV conclut sa prise de position pour la protection du bruit en indiquant que, sous les conditions exposées ci-dessus, le projet respecte les exigences posées et est conforme au droit fédéral.

L'autorité de céans précise ce qui suit en ce qui concerne l'exigence formulée par l'OFEV de revoir la thématique de la limitation des émissions sonores relatives aux essais moteurs. L'OFEV, en substance, exige que l'AIG prenne de nouvelles mesures si l'amortisseur de bruit devait ne pas être approuvé et construit et que, partant, la position 19 devait continuer à être utilisée. Le DETEC confirme que l'amortisseur de bruit a été approuvé par décision du 23 décembre 2013. Cette décision a fait l'objet d'un recours qui est actuellement encore pendant auprès du Tribunal adminis-

⁵ Cf. note de bas de page n°4, page 57.

tratif fédéral (TAF). Toutefois, par décision incidente du 22 mai 2014, le TAF a levé l'effet suspensif du recours, autorisant ainsi l'exploitant de l'aéroport à ériger l'amortisseur de bruit. Les travaux y liés ont débuté. Partant, la position 19 ne sera plus utilisée pour effectuer des essais moteurs qui seront dès lors effectués dans l'amortisseur de bruit, une fois celui-ci terminé. Les craintes de l'OFEV liées à cette thématique ne sont ainsi plus actuelles et l'exigence d'une révision de cette problématique, si les essais moteurs devaient continuer à être effectués en position 19, avant que l'autorité de céans ne statue sur la présente demande d'approbation des plans, est ainsi caduque. Aucune charge à ce sujet ne sera ainsi formulée.

2.8.5 Accessibilité

Dans son préavis du 23 août 2013, le SEIE du Canton de Genève constate ce qui suit et émet les exigences suivantes.

Il est à relever que l'Aile Est renforcera l'attractivité de l'AIG qui connaît depuis plusieurs années une progression importante (de l'ordre de 5% en fréquentation).

Ainsi, les efforts en matière de report modal et d'usage rationalisé des véhicules individuels devront être poursuivis. Ces efforts devront s'inscrire dans la volonté de restructuration des mobilités du secteur.

La piste cyclable déplacée pendant la phase de chantier devra conserver son niveau de service actuel. Elle ne devra pas être entravée ou entrer en conflit avec les circulations liées au chantier.

L'accessibilité à la route de l'Aéroport devra rester identique à l'état actuel. Toute mesure circulatoire impactant le domaine public en phase chantier devra être dûment validée par la Direction générale de la mobilité (DGM, actuellement Direction générale des transports abrégée DGT).

La circulation dans le secteur devra faire l'objet d'une attention particulière, tant pour l'approvisionnement du chantier que pour la circulation des hommes et du matériel.

2.8.6 Utilisation rationnelle de l'énergie

Dans son préavis du 23 août 2013, le SEIE émet les exigences suivantes.

Toute modification des performances globales prévues par ce projet fera l'objet d'une mise à jour soumise à validation par l'Office cantonal de l'énergie (OCEN), notamment en cas de modification de la variante optimale retenue (la production de chaleur et de froid basée sur la géothermie et la production d'électricité par des panneaux photovoltaïques).

Par ailleurs, toutes les mesures architecturales et techniques devront être prises afin d'assurer le confort estival du bâtiment, et ce, en priorité au recours à des systèmes à compression ou à un réseau thermique (voir norme SIA 382/1, notamment en ce qui concerne les protections solaires selon le taux de vitrage et l'orientation des façades, l'inertie thermique, l'optimisation de la ventilation diurne et nocturne, la maîtrise des charges internes et les niveaux de température de départ du fluide de refroidissement).

Les systèmes ne nécessitant pas le recours à des systèmes à compression ou à des réseaux thermiques devront être en premier lieu exploités (*freecooling*, géocooling).

Toutes les mesures conservatoires nécessaires au niveau de l'organisation hydraulique devront être prises afin de permettre :

- le raccordement ultérieur sur un réseau thermique ;
- la valorisation de la totalité des rejets de chaleur à l'interne ou par des tiers utilisateurs des installations de rafraîchissement/climatisation éventuellement à venir.

Une requête en autorisation de climatisation devra être déposée ultérieurement auprès du DETA, pour autant que la preuve soit apportée qu'une variante de rafraîchissement exclusivement sans recours à la compression n'est pas faisable. L'autorisation de climatisation devra être obtenue au minimum 30 jours avant le début des travaux le cas échéant.

Un concept de mesures et de suivi mensuels des consommations d'électricité et de chaleur (notamment la mesure de la consommation d'électricité des pompes à chaleur et des monoblocs de ventilation et de la production des panneaux solaires photovoltaïques) devra être mis en place. Les données devront être archivées et tenues à la disposition du département de la sécurité, conformément au règlement d'application de la loi sur l'énergie (REn ; L 2 30 01, art. 13 al. 7).

Les documents suivants devront être transmis à l'OCEN :

- au maximum 90 jours après la présente décision d'approbation des plans, l'analyse de la faisabilité et de la rentabilité de la variante de rafraîchissement sans recours à la compression (sauf éventuellement pour du secours ou des épisodes météorologiques exceptionnels selon la séance du 11 janvier 2013). En effet, le projet prévoit une installation de climatisation de confort pour les zones destinées aux passagers basée sur du géocooling (81% de la demande), avec un appoint par des pompes à chaleur (PAC) réversibles ;
- au maximum 90 jours après la présente décision d'approbation des plans, la confirmation de la réalisation de la variante optimale pour autant que son coût global sur la durée de vie des installations ne soit pas disproportionné ;
- au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s)

- concernée(s), la preuve que le bâtiment est équipé en capteurs solaires thermiques permettant de couvrir au moins 30% des besoins de chaleur admissibles pour l'eau chaude sanitaire ou toute variante reconnue équivalente ;
- au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelles(s) concernée(s), la preuve du respect des exigences légales en cas de dérogation au point ci-dessus (soit l'équipement des bâtiments en capteurs solaires thermiques permettant de couvrir au moins 30% des besoins de chaleur admissibles pour l'eau chaude sanitaire). Cette dérogation est notamment possible lorsqu'une quantité équivalente d'énergie est produite par la valorisation de chaleur sur l'air avec une pompe à chaleur présentant un coefficient de performance répondant aux exigences légales ou lorsque les besoins en eau chaude sanitaire sont faibles (cf. REn art. 12P) ;
 - au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelles(s) concernée(s), la preuve calculée du respect d'un standard de haute performance énergétique (le cas échéant, le label Minergie provisoire constitue une preuve) ;
 - au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelles(s) concernée(s), le justificatif de conformité de l'enveloppe thermique du bâtiment ;
 - au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelles(s) concernée(s), l'autorisation de climatisation délivrée par l'OCEN le cas échéant ;
 - au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelles(s) concernée(s), le justificatif de conformité à la norme SIA 380/4 (valeur limite) pour les installations de ventilation/climatisation et éclairage. A noter que les valeurs cibles sont à respecter lorsque le standard de haute performance énergétique n'est pas prouvé par le label Minergie provisoire ;
 - au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelles(s) concernée(s), le calcul de l'indice de dépense de chaleur admissible.

2.8.7 Rayonnements non ionisant

Le SEIE exige que le respect de l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI ; RS 814.710) soit garanti pour les nouveaux lieux à utilisation sensible (LUS) qui ont été identifiés par le mandataire. L'étude prévue (ID 324) permettra de s'assurer du respect des valeurs limites de l'installation.

L'OFEV, pour sa part, relève que, effectivement, le projet prévoit la construction d'un nouveau bâtiment comprenant des nouveaux LUS au sens de l'ORNI. Il existe une installation de téléphonie mobile (ID n° 324, GSM/UMTS) à proximité des nouveaux LUS. Avant l'approbation des plans, une étude est prévue pour vérifier si cette installation de téléphonie mobile peut respecter la valeur limite de l'installation (VLInst) dans les nouveaux LUS ou si elle doit être adaptée pour respecter la VLInst (mesure RAYONNEMENT -1).

L'OFEV rappelle également que l'exécution de l'ORNI concernant les installations de

téléphonie mobile relève des cantons et des communes. Dans son préavis du 23 août 2013, le SEIE approuve l'étude prévue pour l'installation de téléphonie mobile concernée (ID n° 324) et demande le respect de la VLInst dans les nouveaux LUS. L'OFEV approuve cette demande du Canton de Genève.

2.8.8 Déchets et substances dangereuses pour l'environnement, sites contaminés

Le SEIE exige que les exutoires pour les déchets de chantier qui seront proposés par l'entreprise soient validés par l'AIG. Le plan de gestion des déchets et le rapport d'investigation complémentaire (mentionné en page 8 du plan de gestion selon SIA 430, version du 16 juillet 2013) devront être envoyés au Service de géologie, sols et déchets du Canton de Genève (GESDEC), secteur déchets, avec copie au SEIE, au minimum 10 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s).

2.8.9 Dangers naturels / mitigation des séismes

L'OFEV rappelle que l'OFAC a développé, en coopération avec l'OFEV, des instruments d'application permettant, dans le cadre de nouvelles constructions, d'exiger, de contrôler et de documenter systématiquement le respect des normes de prescriptions parasismiques.

L'OFEV relève toutefois que, pour le présent dossier, un rapport sur la sécurité sismique de la nouvelle construction du terminal Est de l'aéroport de Genève a certes été transmis, mais que les documents faisant partie du dossier initial et traitant de la sécurité sismique ne sont pas compréhensibles et vérifiables. Le rapport standard est à utiliser.

Par conséquent, l'OFEV exige que les instruments de mitigation des séismes de l'OFAC soient appliqués par le requérant. Le rapport standard est à utiliser et à transmettre à l'OFAC pour évaluation par l'OFEV avant l'approbation des plans (conformément à la fiche « Sécurité parasismique des aérodromes et installations de la navigation aérienne : Rapport de prédimensionnement » OFAC, mars 2012).

L'autorité de céans précise sur ce point que, afin de répondre à cette dernière demande, l'AIG a fait parvenir à l'OFAC, en date du 8 janvier 2014, des compléments au dossier et que, sur la base de ces nouveaux documents, l'OFEV a transmis, en date du 13 février 2014, un nouveau préavis contenant les remarques et exigences suivantes concernant la mitigation des séismes.

L'OFEV relève que, dans les documents complémentaires « Note de présentation du modèle de calcul » (référence à la base de projet du 16 septembre 2013) et « Notice descriptive superstructure génie civil » (chapitre 7.2 et chapitre 14.3), les parties de

texte concernant la sécurité sismique n'ont pas été fournis. L'instrument d'application de l'OFAC, à savoir le formulaire « Sécurité parasismique des aéroports et installations de la navigation aérienne : Rapport de prédimensionnement », n'est toujours pas documenté de manière compréhensible et vérifiable. Dans ce formulaire, il est demandé de joindre des plans, croquis de détails et calculs détaillés en quantité appropriée pour faciliter la compréhension ou le contrôle de ce rapport. Les documents fournis se limitent à une présentation de la superstructure sous forme de texte.

Par conséquent, l'OFEV informe qu'une prise de position sur la mitigation des séismes n'est toujours pas possible. A ce propos, l'OFEV avait posé deux questions spécifiques sur le brouillon du formulaire envoyé par le bureau d'ingénieurs civils du projet le 17 décembre 2013, auxquelles les documents fournis n'apportent toujours pas de réponse :

- Pourquoi le facteur d'importance est-il défini avec $\gamma_f=1,5$? Quel chiffre de l'Eurocode 8 décrit cette approche ? Le facteur d'importance pour une classe d'ouvrage COII est $\gamma_f=1,2$ selon la norme suisse SIA 261. La base est une durée de vie de 100 ans selon la norme SIA 260. Dans le présent projet, l'ingénieur a fait le calcul avec un $\gamma_f=1,5$ selon une recommandation de l'Eurocode 8.
- Pourquoi les éléments de construction non-porteurs selon le chiffre 16.7 de la norme SIA 261 (ou chiffre 4.3.5 de l'Eurocode 8) ne sont-ils pas traités dans ce projet ? Le bâtiment projeté contient selon toute vraisemblance des éléments non porteurs qui peuvent représenter un danger pour des personnes, peuvent endommager la structure porteuse ou porter préjudice à l'exploitation d'installations importantes. L'ingénieur indique dans le formulaire reçu que « tous les éléments non porteurs (non structurels) seront étudiés avec soin par l'architecte du projet tel que galandage, éléments d'éclairage, ... ». Selon la norme SIA 103 « Règlement concernant les prestations et honoraires des ingénieurs civils », l'ingénieur civil, en tant que professionnel spécialisé, doit fournir dans chaque phase partielle la vérification de la conformité aux directives et aux normes dans son domaine d'activité. La sécurité sismique ne peut pas être traitée par l'architecte uniquement.

Ainsi, dans son préavis du 13 février 2014, l'OFEV exige que les documents traitant des exigences liées à la sécurité sismique, révisés selon les remarques de l'OFEV, soient transmis à l'OFAC, pour évaluation par l'OFEV, au plus tard un mois avant le début des travaux. Dans la mesure où cette exigence doit impérativement être remplie avant que le requérant n'ait le droit de débiter la construction en cause car il s'agit d'un élément crucial pour le projet dans sa globalité, il s'agit d'une condition à la présente décision et sera reprise en tant que telle dans le dispositif.

L'OFEV relève également que le bâtiment projeté est destiné au trafic aérien public avec des installations et des équipements de haut niveau et de grande densité et une occupation de personnes très élevée. Conformément à la norme SIA 261, chiffre

16.7, les éléments qui peuvent menacer des personnes devront être traités et sécurisés correctement, dans l'idéal sur mandat de professionnels spécialisés responsables accompagnés par un mandat de l'ingénieur civil. L'OFEV recommande également au requérant et au groupe de professionnels spécialisés de définir avant le début des travaux comment les conséquences d'un événement sismique sur les autres éléments (installation et équipement), en particulier sur le fonctionnement du terminal, doivent être traitées.

2.8.10 Prévention des accidents majeurs / Protection contre les catastrophes

L'OFEV relève que l'examen sommaire des documents qui lui ont été soumis a révélé que ce projet ne devra avoir qu'un impact minime dans le domaine des accidents majeurs. L'OFEV n'a ainsi pas de remarque à ce sujet.

2.8.11 Remarques et exigences supplémentaires du SEIE

Le SEIE estime que le RIE et son complément sont de bonne facture. Les exigences contenues dans le RIE et dans le préavis du SEIE devront impérativement être respectées et mises en place.

Le SEIE précise encore que, parmi l'ensemble des domaines de l'environnement figurant dans le manuel EIE de la Confédération, les domaines suivants n'appellent pas de demandes particulières, du fait qu'ils ont été traités de manière satisfaisante ou qu'ils sont sans objet dans le cadre de ce projet : protection de l'air et du climat, bruit solarien propagé, sols, prévention des accidents majeurs et protection contre les catastrophes, eaux souterraines, forêts, paysages et sites, organismes dangereux pour l'environnement, monuments historiques et sites archéologiques.

Sous réserve de la mise en œuvre par le requérant, la commune ou le canton des mesures de protection de l'environnement spécifiques définies dans les documents transmis et le préavis du SEIE et du respect des conditions mentionnées dans le présent chapitre, le projet est conforme à la législation environnementale et le préavis du SEIE est favorable à l'approbation des plans.

Finalement, le SEIE souhaite qu'une copie de la décision lui soit transmise dès sa délivrance.

Le SEIE se tient à la disposition du requérant et du bureau mandataire pour toute information supplémentaire.

2.9 *Exigences techniques cantonales*

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 30 août 2013, préavisant favorable-

ment le projet, la Direction des autorisations de construire genevoise a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des Services cantonaux et de la Commune concernés. Sous réserve de la Police du feu dont le préavis sera repris ci-dessous, les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

2.9.1 Police du feu

Dans sa prise de position du 18 juin 2013, la Police du feu du Canton de Genève a formulé les remarques et exigences contenues dans l'annexe 9 de la présente décision. Toutes les exigences (numérotées de 1 à 8) seront reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

A propos de la remarque de la Police du feu concernant l'interdiction des véhicules fonctionnant au GPL et au méthane sous l'Aile Est, indiquée sous forme de *Nota Bene* dans son préavis (cf. A.1.4.7 ci-dessus), l'autorité de céans précise ce qui suit.

Afin d'obtenir plus d'informations à ce sujet, l'OFAC s'est adressé, par courrier électronique du 6 mai 2014, à l'OFROU qui est notamment compétent dans les domaines des aspects techniques des véhicules et de la réglementation nationale et internationale en vigueur à ce sujet. En date du 23 mai 2014, l'OFROU a fait part de ses connaissances au sujet des véhicules fonctionnant au GPL et au gaz naturel (méthane). Selon cet office fédéral, pour ce qui est de l'admission à la circulation des véhicules propulsés au gaz, que ce soit le GPL ou le méthane, la Suisse applique depuis longtemps des exigences techniques élevées, qui garantissent un fonctionnement en toute sécurité de ces véhicules et visent à exclure tout risque d'explosion en cas d'incendie grâce aux soupapes de sécurité indispensables sur les réservoirs de gaz. Ces exigences sont adaptées continuellement selon les évolutions techniques et sont actuellement conformes aux standards internationaux en vigueur. Comme le souligne l'OFROU, le droit de la circulation routière ne comporte aucune disposition spéciale qui interdit de circuler sur des surfaces fermées ou couvertes avec des véhicules fonctionnant au gaz naturel (GNC) ou au gaz liquéfié (GPL). Il est toutefois possible d'interdire au cas par cas ces véhicules dans les bâtiments fermés, mais il incombe aux propriétaires ou aux assureurs de bâtiments de décider d'imposer de telles restrictions, qui doivent ensuite être indiquées à l'entrée des bâtiments.

Ainsi, l'interdiction de circuler sous le bâtiment de l'Aile Est aux véhicules fonctionnant au gaz naturel n'étant pas précisément une exigence émise par la Police du feu et ne ressortant d'aucune disposition normative, le DETEC décide de ne pas reprendre la remarque formulée par la Police du feu dans le dispositif de la présente décision.

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

2.11 *Oppositions et engagement du requérant sur le nombre d'avions pouvant être pris en charge*

Comme cela ressort de la partie « A. En fait », le projet qui fait l'objet de la présente demande d'approbation des plans prévoit une certaine flexibilité en ce qui concerne le nombre d'avions qui peuvent être stationnés devant les salles d'embarquement de l'Aile Est. Concrètement, en lieu et place de faire stationner un avion gros-porteur sur chacune des positions n°14, 15, 18 et 19, l'exploitant de l'aéroport de Genève peut y accueillir 2 avions de plus petites dimensions.

Plusieurs oppositions ont toutefois été formulées à l'encontre de ce projet notamment en raison de cette flexibilité.

L'AIG a ainsi fait savoir à l'OFAC, par courrier du 20 septembre 2013, qu'il renonçait à cette flexibilité et s'est engagé formellement à ne pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19. Le requérant a précisé que cette limitation d'exploitation ne pourra comporter d'exception que dans le cas où d'autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux. Enfin, l'AIG a proposé que cet engagement fasse l'objet d'une charge dans le dispositif de la présente décision et que le réexamen de cette charge ne puisse intervenir, cas échéant, qu'après adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

Cette lettre de l'aéroport a été communiquée aux opposants en date du 23 avril 2014. L'OFAC a également expressément indiqué à ces derniers par courrier du 17 juillet 2014 que cet engagement sera effectivement repris sous forme de charge dans la présente décision avec la formulation suivante :

« L'exploitant de l'aéroport ne pourra pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19 prévues dans le cadre du projet de l'Aile Est. Cette limitation d'exploitation ne pourra comporter d'exception que dans le cas où d'autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux. L'exploitant de l'aéroport ne pourra pas demander une modification de ces modalités d'exploitation avant l'adoption par le Conseil fédéral de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève ».

L'OFAC a également fait savoir que cette charge fera partie de l'ensemble des droits et obligations liés à la décision rendue à l'issue de la procédure en cours. Elle sera ainsi juridiquement contraignante pour l'exploitant de l'aéroport de Genève et créera une obligation au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021). Par ailleurs, l'Office a également indiqué que cette charge ne pourra être supprimée ou modifiée uniquement au terme d'une nouvelle procédure administrative sanctionnée par une décision au sens de l'art. 5 PA. Cette nouvelle décision pourra faire l'objet d'un recours conformément aux articles 44 et suivants PA.

Finalement, tous les opposants ont retiré leur opposition.

Au vu de ce qui précède, force est de constater que l'AIG a volontairement modifié son projet dans le sens d'une restriction en ce qui concerne le nombre d'avions qui peuvent être stationnés sur le tarmac devant l'Aile Est et qui se concrétise sous la forme d'une proposition de charge. Cette charge sera reprise par l'autorité de céans dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans.

3. Des émoluments

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

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 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.

La présente décision sera ainsi 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 au requérant ainsi qu'aux opposants. 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 24 avril 2013 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de réaliser le projet « Aile Est ».

1. De la portée

L'approbation des plans autorise l'AIG, sous réserve des charges et conditions 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 :

- Classeur I :
 - Chapitre D : Dossier technique Département Urbanisme :
 - D.1 – Demande définitive d'autorisation de construire (DDC) :
 - D.1.2 – Sécurité incendie :
 - Concept de protection incendie établi par SWISSI SA le 18 avril 2013 ;
 - Plan niveau -2, RBI_AB_G1215_P_SS02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau -1, RBI_AB_G1225_P_SS01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau -0.5, RBI_AB_G1235_P_ES01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Classeur II :
 - Plan niveau 0, RBI_AB_G1245_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 0.5, RBI_AB_G1255_P_EE01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 1, RBI_AB_G1265_P_ET01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 1.5, RBI_AB_G1275_P_EE02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 2, RBI_AB_G1285_P_ET02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 2.5, RBI_AB_G1295_P_EE03_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 3, RBI_AB_G1305_P_ET03_AILE, du 22 avril 2013,

- échelle 1:200^{ème} ;
- Coupe C018, RBI_AB_G1525_C_XX_C018, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Coupe 19.0A, RBI_AB_G2425_C_XX_190A, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
- Classeur III :
 - Synoptique de distribution « Sécurité Incendie », RBI_IA_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Synoptique « Principe de désenfumage/confort », RBI_IC_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Schémas « Protection Incendie *Sprinkler* et RIA SDE et Tunnel Satellite 40 », RBI_IP_G2003_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Synoptique de distribution Haute Tension/Basse tension (portes 13 à 15), RBI_IO_G0001_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Synoptique de distribution Haute Tension/Basse tension (portes 16 à 19), RBI_IO_G0002_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Synoptique « Distribution photovoltaïque », RBI_IO_G0003_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Synoptique « Distribution HT », RBI_IO_G0004_Y_XX_XXXX, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- D.1.4 – Plan d'ensemble :
 - Annexe 4 : Plan d'ensemble, échelle 1:2'500^{ème}, établi le 16 avril 2013, par le bureau HKD Géomatique SA ;
- Classeur IV :
 - D.1.7 – Plans du projet :
 - Plan niveau -2, RBI_AB_G1210_P_SS02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau -1, RBI_AB_G1220_P_SS01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau -0.5, RBI_AB_G1230_P_ES01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 0, RBI_AB_G1240_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 0.5, RBI_AB_G1250_P_EE01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 1, RBI_AB_G1260_P_ET01_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 1.5, RBI_AB_G1270_P_EE02_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau 2, RBI_AB_G1280_P_ET02_AILE, du 22 avril 2013,

- échelle 1:200^{ème} ;
- Plan niveau 2.5, RBI_AB_G1290_P_EE03_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Classeur V :
 - Plan niveau 3, RBI_AB_G1300_P_ET03_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan niveau toiture, RBI_AB_G1310_P_TO_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Coupe C018, RBI_AB_G1522_C_XX_CO18, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Coupe C020, RBI_AB_G1524_C_XX_CO20, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Coupe Axe existant 36, RBI_AB_G1780_C_36_XXXX, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Coupe Axe existant 38, RBI_AB_G1781_C_38_XXXX, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Coupe 13.0C, RBI_AB_G1822_C_XX_130C, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Coupe 13.2D, RBI_AB_G1879_C_XX_132D, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Coupe 14.2A, RBI_AB_G1940_C_XX_142A, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Coupe 19.0A, RBI_AB_G2420_C_XX_190A, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Façades, RBI_AB_G2500_F_XX_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Terrassement + travaux spéciaux, RBI_IS_G5001_P-3_PR13_REV00, du 24 avril 2012, échelle 1:250^{ème} ;
 - Vue en plan de l'ensemble des niveaux, RBI_IS_G5002_PXX_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Coupe et détails, RBI_IS_G5003_CXX_PR13_REV00, du 24 avril 2012, échelles 1:100^{ème}, 1:20^{ème} et 1:10^{ème} ;
 - Phasage terrassement + travaux spéciaux (coupes), RBI_IS_G5006_P-3_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:100^{ème}, 1:50^{ème} et 1:10^{ème} ;
 - Tunnel satellite 40, RBI_IS_G5017_PCX_SAT40_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:250^{ème}, 1:125^{ème}, 1:50^{ème} et 1:20^{ème} ;
 - Tunnel satellite 40, RBI_IS_G5018_PCX_SAT40_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:200^{ème} et 1:1'000^{ème} ;
 - Plan de radier -2, RBI_IS_G5019_P-3_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:100^{ème} et 1:20^{ème} ;
 - Phasage terrassement et travaux spéciaux,

- RBI_IS_G5020_PXX_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Phase 1 : création gaine technique – déviation réseaux, RBI_IS_G5025_CXX_PR13_REV00, du 24 avril 2013, échelles 1:200^{ème} et 1:100^{ème} ;
- Classeur VI :
 - Vue en plan – Déviation des réseaux – Zone 1, RBI_IG_G0034_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Vue en plan – Déviation des réseaux – Zone 2, RBI_IG_G0035_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Implantation – Cellule Aval CTR, RBI_IG_G0036_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelles 1:100^{ème}-1:50^{ème} ;
 - Vue en plan – Micro tunnelier 1200/1490, RBI_IG_G0037_P_53_TC, du 22 juillet 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Profil en long – Micro tunnelier 1200/1490, RBI_IG_G0038_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Canalisation EC – Axes 17-25 – Vue en plan, RBI_IG_G0039_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Canalisation EC – Axes 17-25 – Profil en long + Coupe type, RBI_IG_G0040_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Canalisation EC – Axes 13-15 – Vue en plan, RBI_IG_G0046_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Canalisation EC – Axes 13-15 – Profil en long + Coupe type, RBI_IG_G0047_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:250^{ème} ;
 - Canalisation EC Ø600 – Entrée CES – Situation – Profil en long, RBI_IG_G0049_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Vue en plan & élévation – Siphon aval – Coffrage & armature, RBI_IG_G0050_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelles 1:50^{ème}-1:20^{ème} ;
 - Vue en plan & élévation – Séparateur – paroi moulée – Coffrage & armature, RBI_IG_G0051_P_53_TP, du 22 juillet 2013, échelles 1:50^{ème}-1:20^{ème} ;
- D.1.9 – Canalisations d'évacuation des eaux polluées et non polluées du bâtiment existant ou à construire
 - Plan d'assainissement, RBI-IX_G0001_P_XX_AILE, du 24 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- D.1.10 – Canalisations des eaux pluviales intérieures de la construction :
 - Schémas de principe de distribution eau froide et eau chaude sanitaire, RBI_IP_G2002_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans échelle ;
 - Schéma de principe de récupération et de distribution des eaux pluviales, RBI_IP_G2004_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans

- échelle ;
- Schémas de principe d'évacuation des eaux usées, eaux van-nes et des eaux pluviales, RBI_IP_G2005_S_XX_AILE, du 24 avril 2013, sans échelle ;
- D.1.11 – Gestion des eaux non polluées à la parcelle :
 - Bâtiment, Note eaux pluviales, Gestion des Eaux Claires (EC) du bâtiment, du 22 avril 2013, avec l'annexe suivante :
 - Annexe 1. Schéma de principe type de récupération et dis-tribution des eaux claires dans le bâtiment, RBI_IP_G2004_S_XX_AILE_0A(33), du 14 mars 2013, sans échelle ;
 - Coordination entre la construction de l'Aile Est et le PGEE de l'Aéroport, Note technique établie par le bureau SD Ingénierie Genève SA en avril 2013 ;
 - D.1.14 – Occupation du domaine public :
 - Vue en plan, installations de chantier Tranchée Couverte, RBI_IG_G0006C_P33_TC, du 24 janvier 2012, échelle 1:250^{ème} ;
 - Plan installation de chantier, RBI_IX_G0001_P_00_XXXX, du 24 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Classeur VII :
 - D.1.22 – Service de l'énergie (ScanE) :
 - Concept CVCS du 24 avril 2013 ;
 - D.1.25 – Gestion des déchets de chantier :
 - Annexe 25 : Plan de gestion selon SIA 430 établi par Ecoservi-ces SA en avril 2013 ;
- Classeur VIII :
 - D.2 – Demande définitive d'autorisation de démolir (DDD) :
 - D.2.2 – Plan d'ensemble :
 - Annexe 29 : Plan d'ensemble établi le 19 avril 2013 par le bu-reau HKD Géomatique SA, échelle 1:500^{ème} ;
 - D.2.5 – Plans, coupes et façades des bâtiments à démolir :
 - Plan niveau -2, RBI_AB_G1210_P_SS02_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau -1, RBI_AB_G1220_P_SS01_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau -0.5, RBI_AB_G1230_P_ES01_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau 0, RBI_AB_G1240_P_RZ00_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau 1, RBI_AB_G1260_P_ET01_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan niveau 2, RBI_AB_G1280_P_ET02_DEMO, du 22 avril

- 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Coupes, RBI_AB_G1500_C_XX_DEMO, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
- Plan niveau -2, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1211_P_SS02_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau -1, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1221_P_SS01_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau -0.5, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1231_P_ES01_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau 0, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1241_P_RZ00_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau 1, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1261_P_ET01_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- Plan niveau 2, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1281_P_ET02_LIT1, échelle 1:100^{ème} ;
- D.2.8 – Gestions des eaux et des déchets de chantier :
 - Annexe 35 : Plan de gestion selon SIA 430 établi par Ecoservices SA en avril 2013 ;
- Chapitre G : Loi sur le travail :
 - Rapport de l'AIG sur la loi sur le travail, du 22 avril 2013 ;
 - Loi sur le travail, Etat descriptif concernant la construction, l'aménagement et la transformation, du 22 avril 2013 ;
 - Pour information, Plan CGFR *Room Heights, Level RI*, RBI-AR-S2200, du 11 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Pour information, Plan *Biometry Headroom*, RBI-AR-S2201__CGFR SECTION, du 11 avril 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Classeur ESTI I/II :
 - Chapitre H : Courant fort et ORNI :
 - Rapport de l'AIG sur le courant fort, Courants Faibles et ORNI du 30 septembre 2013 ;
 - Annexes 1 « Installation photovoltaïque » :
 - Plan Synoptique de distribution photovoltaïque, RBI_IO_G0003_Y_XX_XXXX_00, du 15 janvier 2013 ;
 - Formulaires « Système couplé au réseau », du 1^{er} février 2013 ;
 - Annexes 2 « Courants faibles » :
 - Plan synoptique de distribution radiocommunication analogique, RBI_IA_G2004_Y_XX_XXXX_03.DWG indice 02, du 29 octobre 2012, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution Sécurité Incendie, RBI_IA_G0001_Y_XX_XXXX_00(33).DWG indice 00, du 15 janvier 2013, sans échelle ;
 - Plan synoptique de distribution VDI rocares fibres optiques, RBI_IA_G2001_Y_XX_XXXX_00(33).DWG indice 00, du 15

- janvier 2013, sans échelle ;
- Plan synoptique de distribution VDI rocades cuivres, RBI_IA_G2002_Y_XX_XXXX_00(33).DWG indice 00, du 15 janvier 2013, sans échelle ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveau -2, RBI_AR_G8001_P_-2_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveau -1, RBI_AR_G8002_P_-1_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux Rez Inférieur, RBI_AR_G8003_P_RI_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux 00, RBI_AR_G8004_P_00_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux 01, RBI_AR_G8005_P_01_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveaux 02, RBI_AR_G8006_P_02_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Couverture TETRA/POLYCOM Niveau Toiture, RBI_AR_G8007_P_TO_AILE, du 13 juin 2013, échelle 1:200^{ème} ;
- Classeur ESTI II/II :
 - Annexes 6 « Synoptique de distribution » :
 - SYNOPTIQUE de distribution MT, RBI_IO_G0004_Y_XX_XXXX indice 01, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution MT/BT (portes 13 à 15), RBI_IO_G0001_Y_XX_XXXX indice 01, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - SYNOPTIQUE de distribution MT/BT (portes 16 à 19), RBI_IO_G0002_Y_XX_XXXX indice 01, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - Annexes 7 « Plans des locaux techniques » :
 - Niveau -1 Plan de localisation des locaux électriques, RBI_IO_G9100_P_-1_AILE_00(33).DWG, du 30 septembre 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Niveau -2 Plan de localisation des locaux électriques, RBI_IO_G9200_P_-2_AILE_00(33).DWG, du 30 septembre 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Légende des équipements courants forts, RBI_IO_G1000_L_XX_XXXX indice 00, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - Légende des équipements courants faibles, RBI_IA_G1000_L_XX_XXXX, du 30 septembre 2013, sans échelle ;
 - Plan « PORTE13-CABINES_MT_N°1a N° ESTI S 164023_1b

- N° ESTI S 16 4024 », RBI_IO_G9991_P_-2_PR13 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE13-LOCAL_BT54_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164033 », RBI_IO_G9992_P_-2_PR13 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE14-CABINES_MT_N°2a N° ESTI S 164025_2b N°ESTI S 164026_2C N° ESTI S 164027 », RBI_IO_G9993_P_-1_XX14 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE 14-LOCAL_BT55_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164034 », RBI_IO_G9994_P_-1_XX14 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE16-CABINES MT_N°3a N° ESTI S 164028_3b N° ESTI S164029 », RBI_IO_G9995_P_-1_XX16 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE16-LOCAL_BT56_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164035 », RBI_IO_G9996_P_-1_XX16 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE18-CABINES_MT_N°4a N° ESTI S 164030_4b N° ESTI S 164031 », RBI_IO_G9997_P_-1_XX18 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème} ;
- Plan « PORTE18-LOCAL_BT57_(N-SPI-ASC) N° ESTI S_164036 », RBI_IO_G9998_P_-1_XX18 indice 00, du 30 septembre 2013, échelle 1:50^{ème}.
- Classeur XI :
 - Chapitre K : Périmètres sûreté et douanier :
 - « aile_EST Bâtiment_Phase 33 – Compléments au préavis de l'AFD » du 17 février 2014 ;
 - « aile_EST Bâtiment_Phase 33, Compléments au préavis de l'ODM » daté du 17 février 2014 ;
 - Chapitre M : Dossier pour examen spécifique à l'aviation :
 - Plan pour examen spécifique à l'aviation, Niveau 0, RBI_AB_G1244_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:500^{ème} ;
 - Plan pour examen spécifique à l'aviation, Niveau 0, RBI_AB_G1242_P_RZ00_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:200^{ème} ;
 - Plan « Emplacement des zones de stockage – Zones d'évolution des passerelles » n° 34B, du 8 avril 2014, échelle 1:200^{ème} ;
 - Chapitre O : Secteur France :
 - Plan niveau 0, niveau 1, Impact sur secteur France, RBI_AB_G1243_P_EEXX_AILE, du 22 avril 2013, échelle 1:400^{ème} ;
 - Plan niveau 0, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1241_P_RZ00_LIT1, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;
 - Plan niveau 1, Plans de liaison sur terminal existant, RBI_AB_G1261_P_ET01_LIT1, du 22 avril 2013, échelle 1:100^{ème} ;

- Chapitre R : Demande à l'Institut fédéral des pipelines (IFP) :
 - Distribution – Schéma, Plan n° P-1300A, du 12 juillet 2013, sans échelle ;
 - Distribution – Positions Jetée Frontale et Position 14 (Chambre 20 à 21 à 22 à K9) – profil de hauteur, Plan n° P-1314A, du 12 juillet 2013, sans échelle ;
 - Distribution Saraco – Ensemble : Tuyauteries, Plan n° P-2301A, du 5 juillet 2013, échelle 1:1'000^{ème} ;
 - Plan de situation – Tunnel de liaison SAT 40, Plan n° 2342-05, du 8 mai 2013, échelle 1:250^{ème}.

2. Des conditions

- Les documents traitant des exigences liées à la sécurité sismique, révisés selon les remarques de l'OFEV, devront être transmis à l'OFAC pour évaluation par l'OFEV au plus tard un mois avant le début prévu des travaux.

3. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées.

3.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

3.1.1 Bâtiment

3.1.1.1 Structure

- Les surfaces vitrées ne devront pas occasionner de gêne aux opérations aéroportuaires, par exemple en raison de réflexions des rayons du soleil.

3.1.1.2 Panneaux solaires sur le toit

- L'AIG apportera à l'OFAC les compléments nécessaires sur les éventuels problèmes de réflexions dus aux panneaux solaires en direction de la tour de contrôle de Skyguide et des aéronefs utilisant la piste gazon respectivement l'aire nord et sur les mesures de réduction des risques, au plus tard six semaines avant le début des travaux prévus à cet effet.

3.1.2 Tunnel Satellite 40

- L'AIG complètera le *safety assessment* de la phase pérenne avec le tunnel de

liaison au satellite 40 et transmettra la version amendée au plus tard quatre semaines avant la mise en service de l'objet.

3.1.3 Aire de trafic – conception et exploitation

3.1.3.1 Conception de l'aire de trafic

- La dénomination des positions L et R devra être revue.
- L'aire de trafic revêtue, prévue dans la zone actuelle du GP / GP+, devra respecter les exigences de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI en matière de portance et de pente pour l'écoulement des eaux (max. 1.0%).

a. Position 13

- L'AIG devra démontrer l'absence de risque inacceptable en cas de collision. Les mesures au niveau de la position 13 et de son occupation, notamment le type d'avion devront également être prises en considération. Le résultat de ces réflexions devra faire partie de l'amendement du *safety assessment* de la phase pérenne.

b. Position 16

- L'AIG devra démontrer l'absence de risque inacceptable suite à la réduction du dégagement latéral de 7.5 m à 3.5 m ainsi que les mesures prévues pour réduire les risques de collision. La diminution de la largeur de la route sera également prise en compte ainsi que des restrictions de hauteur pour les véhicules. Le résultat de ces réflexions devra faire partie de l'amendement donné au *safety assessment* de la phase pérenne.

c. Position 17

- L'AIG devra démontrer l'absence de risque inacceptable suite à la réduction du dégagement latéral de 7.5 m à 3.5 m ainsi que les mesures prévues pour réduire les risques de collision. La diminution de la largeur de la route sera également prise en compte ainsi que des restrictions de hauteur pour les véhicules. Le résultat de ces réflexions devra faire partie de l'amendement donné au *safety assessment* de la phase pérenne.

d. Délimitation des postes de stationnement

- Le tracé des lignes de sécurité rouge devra être optimisé en suivant une philosophie de marquage qui tienne compte des positions standards et alternatives. L'AIG devra apporter les compléments nécessaires au plus tard six semaines

avant les travaux de marquage.

3.1.3.2 Exploitation de l'aire de trafic

- La visibilité devra être suffisante sur la route de service pour pouvoir manœuvrer avec tous les véhicules.
- La mesure de mitigation par le biais d'une communication par radio et l'engagement d'agents au sol fera l'objet d'un suivi par l'AIG qui informera l'OFAC de l'efficacité de la mitigation proposée après trois mois de mise en œuvre.
- L'AIG devra réévaluer la situation des places de parc pour Cobus 3000 qui débordent sur la route de service et devra présenter à l'OFAC un concept de stationnement des Cobus 3000 dans lequel les places de parc présentent suffisamment d'espace.
- L'AIG devra transmettre à l'OFAC dans les meilleurs délais les deux études particulières en lien avec l'exploitation de l'aire de trafic qui sont déjà réalisées et mentionnées dans le *safety assessment* 042-2012.
- L'AIG devra transmettre à l'OFAC dans les meilleurs délais les deux études (ETU 4 et ETU 5) particulières en lien avec l'exploitation de l'aire de trafic qui sont planifiées et mentionnées dans le *safety assessment* 042-2012.

3.1.3.3 Eclairage de l'aire de trafic

- L'AIG devra transmettre à l'OFAC les indications sur la variante retenue de l'éclairage nocturne, au plus tard six semaines avant le début des travaux prévus à cet effet.
- L'AIG devra indiquer si l'étude n° 3 requise par le *safety assessment* 042-2012 est achevée ou non.
- Durant les différentes étapes des travaux, les exigences de l'éclairage nocturne devront continuellement être respectées (valeur moyenne minimale de 20 lux avec un ratio max. 1:4 entre l'intensité lumineuse minimale et la valeur moyenne effective).
- L'éclairage devra respecter les exigences en matière de sûreté.

3.1.4 Limitation d'obstacles

- Le nouvel objet ainsi que les mâts d'éclairage devront être annoncés et autorisés conformément à la procédure de l'art. 63 OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Le détail des aides visuelles proposées pour les mâts fera partie du dossier d'annonce.
- Les équipements de chantier (grues, grues sur pneus, silos, etc.) devront être annoncés et autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 OSIA.
- Toute annonce devra être accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables des équipements CNS de Skyguide.

- L'influence sur les procédures de vol devra faire l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce.
- Pour des grues situées *landside* et dont le bras pourrait passer au-dessus de surfaces *airside*, les exigences en matière de sûreté devront être respectées en tout temps.

3.1.5 Expertise de Skyguide

3.1.5.1 Procédures de vol IFR (PANS-OPS)

- Pour la phase de chantier et les installations temporaires, les équipements de chantier (grues, grues sur pneus, silos, etc.) devront être annoncés et autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 OSIA.
- Toute annonce devra être accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables des équipements CNS de Skyguide.
- L'influence sur les procédures de vol devra faire l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce.
- Pour des grues situées *landside* et dont le bras pourrait passer au-dessus de surfaces *airside*, les exigences en matière de sûreté devront être respectées en tout temps.

3.1.5.2 Systèmes CNS

- Pour la phase de chantier et les installations temporaires, les équipements de chantier (grues, grues sur pneus, silos, etc.) devront être annoncés et autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 OSIA.
- Toute annonce devra être accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables des équipements CNS de Skyguide.
- L'influence sur les procédures de vol devra également faire l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce.
- Pour des grues situées *landside* et dont le bras pourrait passer au-dessus de surfaces *airside*, les exigences en matière de sûreté devront être respectées en tout temps.

3.1.6 Marques

3.1.6.1 Routes de service et zone de parcage et de passerelles

- Les routes de service devront être marquées, en se basant sur le document de l'ACI (*Airports Council International*) « *Apron markings and signs handbook* » de 2009, lors de croisement avec des voies de circulation. L'AIG transmettra le plan de situation actualisé à l'OFAC pour examen et approbation, au plus tard six semaines avant les premiers travaux de marquage.

- L'AIG devra transmettre le plan de situation 1108-34B actualisé à l'OFAC, pour examen et approbation, au plus tard six semaines avant les premiers travaux de marquage.

3.1.6.2 Qualité

- La peinture choisie ne devra pas rendre la surface revêtue glissante si celle-ci est mouillée.

3.1.7 Feux

3.1.7.1 Balisage axial positions avions

- Le balisage axial sur poste de stationnement devra respecter les critères du chapitre 5.3.27 de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI (feux jaunes unidirectionnels et co-implantés avec les marques, etc.).
- Le nouveau sous-système devra être documenté par un (des) plan(s) et un rapport technique à transmettre pour validation à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux prévus à cet effet.
- Les platines de commande et de surveillance des pannes devront être équipées avec les nouvelles aides visuelles.
- Avant la mise en service, l'AIG transmettra à l'OFAC les procès-verbaux des *site acceptance tests* ainsi que le document « Analyse fonctionnelle générale CC Balisage » mis à jour.

3.1.7.2 Mires de guidage

- Les mires de guidage sur poste de stationnement devront respecter les critères du chapitre 5.3.26 de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI.
- Les emplacements des mires et des boutons d'arrêt devront être documentés par un (des) plan(s) et un rapport technique à transmettre pour validation à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux prévus à cet effet.
- Les platines de commande et de surveillance des pannes devront être équipées avec les nouvelles aides visuelles.
- Avant la mise en service, l'AIG devra transmettre à l'OFAC les procès-verbaux des *site acceptance tests* ainsi que le document « Analyse fonctionnelle générale CC Balisage » mis à jour.

3.1.8 Sauvetage et lutte contre l'incendie

- L'AIG devra présenter à l'OFAC, au plus tard six semaines avant la mise en service des premiers éléments de l'Aile Est, la nouvelle version du plan d'urgence ainsi que les procédures y relatives, notamment celles faisant partie intégrante

du Manuel d'aérodrome. Les risques d'incendie d'un avion sur son poste de stationnement et de propagation d'un feu au bâtiment devront aussi être étudiés.

- L'AIG devra s'assurer que les mesures prises et prévues en termes de sauvetage et de lutte contre l'incendie soient toujours en adéquation avec l'état d'avancement du chantier et que les temps de réponse respectent les exigences de l'OACI.
- L'AIG devra définir le concept d'évacuation des éléments appartenant au projet « Aile Est » ainsi que les points de rassemblement. Il ne devra pas y avoir de conflit entre les personnes évacuées et l'aire de mouvement adjacente.
- L'AIG devra effectuer un test d'évacuation avant la première mise en service prévue et devra transmettre le rapport correspondant dans les six semaines qui suivent.
- Les exigences de protection contre la foudre devront être respectées.

3.1.9 Péril animalier

- L'AIG prendra les mesures qui s'imposent pour limiter l'attractivité du site et pour éviter que la situation présente un risque aviaire pour l'exploitation aéroportuaire.

3.1.10 Service de gestion de l'aire de trafic (AMS)

- L'AIG devra présenter à l'OFAC, au plus tard six semaines avant la mise en service des premiers éléments de l'Aile Est, les nouvelles procédures de l'AMS.
- En ce qui concerne les caméras qui permettront à l'AMS de voir tous les postes de stationnement, l'AIG devra présenter le système de caméras choisi ainsi que les emplacements.
- L'AIG devra indiquer quelles mesures sont prises en cas de panne du système de caméras.
- La mise en service du (des) poste(s) de stationnement concerné(s) ne pourra se faire qu'une fois les caméras en place et fonctionnelles.
- L'AIG devra s'assurer que les procédures de l'AMS soient toujours en adéquation avec l'état d'avancement du chantier.

3.1.11 Avitaillement

- L'AIG devra indiquer sur un plan général de l'aire de trafic les emplacements des nouvelles chambres, avec leur marquage respectif. Le plan devra être transmis à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux de marquage.

3.1.12 Services hivernaux

- L'AIG devra présenter à l'OFAC, au plus tard six semaines avant la mise en service des premiers éléments de l'Aile Est, la nouvelle version du plan neige ainsi

que les procédures y relatives, notamment celles faisant partie intégrante du Manuel d'aérodrome.

3.1.13 Dégivrage des avions

- L'AIG devra s'assurer de la mise à jour des procédures Dnata. L'OFAC devra en être informé au plus tard six semaines avant la mise en service des premiers postes de stationnement en configuration « Aile Est ».

3.1.14 Sûreté

- Pendant toute la durée du chantier, une stricte séparation entre les parties *landside* et *airside* devra être observée et le cas échéant les contrôles d'accès et de sûreté devront être planifiés et mis en œuvre conformément au NASP.
- Toutes les livraisons de matériaux de construction introduites dans la zone non publique de l'aéroport (côté piste / *airside*) devront faire l'objet des contrôles spécifiés par le NASP et le cas échéant seront convoyées, le déchargement étant supervisé par du personnel qualifié.
- Les prescriptions pertinentes du NASP devront être observées et appliquées pendant toute la durée du chantier et de la phase de mise en place (basculement *landside* à *airside*).
- Si le chantier prévoit une ou des grues avec survol de zones *airside* tout comme *landside*, le site devra être surveillé par du personnel dûment instruit aux exigences de sûreté lorsque la grue est en activité. L'accès à la grue devra le cas échéant être sécurisé.

3.1.15 Période de travaux

3.1.15.1 Exploitation temporaire

- Le *safety assessment* du chantier respectivement des sous-chantiers de l'Aile Est devra être complété par l'ensemble des rubriques pouvant potentiellement faire partie de la période des travaux et devra être envoyé pour validation par e-mail à ad-inf@bazl.admin.ch.
- L'AIG mettra à jour le tableau des restrictions sur postes de stationnement en tenant compte des derniers projets connexes en cours ou réalisables en temps opportun. Cette information fera partie de la mise à jour du *safety assessment* pour le chantier.
- Le *safety assessment* du chantier devra être remanié dans le but d'intégrer toutes les études complémentaires identifiées par le document 016-2013.
- Le *safety assessment* du chantier devra être complété pour intégrer les autres éléments tels l'abandon du projet « Convergences », les temps d'escale allongés, l'embarquement et le débarquement des passagers uniquement par Cobus

3000, l'absence des passerelles sur les positions 14 à 16, la construction du tunnel de liaison au satellite 40 ainsi que la forte diminution des zones de stockage durant le chantier.

3.1.15.2 Saraco

- Le *safety assessment* de la phase chantier sera complété/modifié afin de tenir compte des derniers concepts en matière d'avitaillement durant les phases de travaux de l'Aile Est.
- En cas d'avitaillement par camion, les procédures usuelles feront toujours foi, même si la surface disponible de l'aire de trafic sera sans doute restreinte en raison du chantier de l'Aile Est.
- La création de positions supplémentaires pour gros-porteurs dans le secteur 80 fera l'objet d'une procédure d'approbation des plans séparée.

3.1.15.3 Exigences usuelles

- Pour le phasage du démarquage et du marquage, l'AIG s'assurera que les situations intermédiaires ne provoquent pas de risque inacceptable pour les opérations aéroportuaires.
- Durant les périodes de chantier, les zones concernées devront clairement être délimitées de l'aire de mouvement active. Elles seront balisées, y compris de nuit.
- Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés devront être définies et respectées.

3.1.16 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 sera analysée par l'AIG et les organes concernés (directive OFAC AD I-003) et la preuve en sera apportée que cette modification et son introduction sont acceptables d'un point de vue sécurité. La documentation y relative sera élaborée de préférence sous forme de *safety assessment* avec énumération des mesures d'atténuation et application du principe ALARP (*as low as reasonably practicable*).
- Une fois complété et mis à jour, le *safety assessment* de la phase chantier sera transmis à l'OFAC pour validation, au plus tard six semaines avant le début des travaux.
- Une fois complété, le *safety assessment* de la phase pérenne sera transmis à l'OFAC pour validation, au plus tard six semaines avant la mise en service des premiers éléments du projet « Aile Est ».
- Le projet « Aile Est » implique aussi des changements au niveau de l'organisa-

tion des postes de stationnement (APS). Ces organes seront intégrés dans la gestion des modifications et avertis à temps y compris des phases transitoires.

- Pour les thèmes qui touchent Skyguide, le processus SOAP (*Safety Oversight in ANS Provision*) fait foi et les délais impartis sont à convenir 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, mais aussi et si nécessaire des phases intermédiaires du chantier.

3.1.17 Publications aéronautiques

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

3.1.18 Début, fin et réception des travaux

- Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section « plan sectoriel et installations ».
- Après l'achèvement des travaux et avant la(les) mise(s) en service, une réception des travaux sur place sera effectuée par l'OFAC.
- La prise en compte d'une ou de plusieurs mises en service partielles se fera d'un commun accord entre l'AIG et l'OFAC. Le cas échéant, l'AIG informera l'OFAC dans les meilleurs délais, l'Office se réservant le droit d'y imposer certaines conditions.

3.2 Exigences techniques

3.2.1 Exigences liées à l'énergie

- Tous les travaux de fouilles ou d'installations dans les 10 m à gauche ou à droite d'un élément du système hydrant devront faire l'objet d'une demande d'autorisation pour travaux de tiers selon l'art. 26 OITC.

- Les plans de construction selon l'art. 17 OITC devront être soumis à l'OFEV par l'intermédiaire de l'IFP.
- Lors de la remise des plans de construction (art. 17 OITC), les certificats et les listes des pièces devront y être joints.
- Les spécifications pour les tubes et armatures, pour les travaux de soudure, du contrôle non destructif, d'isolation des soudures, ainsi que pour la protection cathodique devront être soumises à l'IFP avant le début des travaux.
- Les surfaces d'acier devront être nettoyées avec un système de sablage avant la pose de l'isolation. Le degré demandé sera SA 2^{1/2}.
- Les parties du système hydrant actuel qui seront mises hors service devront être démontées et enlevées si elles sont plus proches que 2 m des installations actives du système.
- Avant la mise en service, les nouvelles installations devront être reprises dans les plans de l'entreprise Saraco.
- Les nouvelles installations pourront être mises en service avec l'accord de l'IFP, ce qui ne pourra avoir lieu que si les plans d'exécution ont été établis.
- Le système de contrôle d'étanchéité devra être à nouveau calibré après la mise en service.
- Les services de sauvetage, les communes et propriétaires concernés devront être avertis (avec plans) avant la mise en exploitation du projet « HRS aile EST » et de la « déviation système hydrante ».

3.2.2 Exigences liées au courant fort

- Après la décision d'approbation des plans du DETEC, le requérant devra soumettre à l'ESTI, en deux exemplaires, un dossier de demandes d'approbation de projet au sens de l'OPIE.

3.2.3 Exigences liées aux douanes

- Les points de contrôle situés dans la «trompette» devront être supprimés aussi rapidement que possible.
- Les passagers ne seront autorisés à quitter le périmètre de l'aéroport que par les sorties douanières existantes et approuvées (salie des bagages).
- Si des ouvertures donnant accès au bâtiment doivent être créées dans le secteur de la route douanière (par exemple pour l'entretien technique), ces ouvertures devront être annoncées à la DGD et disposer d'une fermeture douanière.
- Les entrées et sorties techniques ne devront pas être accessibles à partir de l'intérieur du pays.
- Les directives de la Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics (KBOB) devront être respectées.
- La viabilité du bâtiment (câblage universel de communication) sera assurée se-

lon les critères de la KBOB.

- La viabilité de toutes les installations devra être assurée par une génératrice.
- Un grand local technique (climatisé) pour 10 racks 19" (fermés) ou un local technique (Climatisé) par étage pour 3 à 5 racks 19" (fermés) par local sera prévu.
- La viabilité des locaux techniques devra être assurée par fibre optique.
- Aux postes de travail, au moins 12 prises RJ45 et 230V devront être prévues par guérite manuelle (2 postes de travail) et au moins 4 prises RJ45 et 230V devront être prévues par guérite automatique.
- La viabilité des emplacements Cgfr (postes de travail normaux) devra être assurée selon les critères de la KBOB.
- Des installations LAN (RJ45) et 230V devront être prévues au plafond pour la vidéosurveillance des guérites automatiques et manuelles.
- Pour que le Cgfr soit en mesure d'exploiter les guérites de contrôle, les installations suivantes devront être prévues dans les racks 19" fermés : téléphonie, 10 serveurs, vidéo technique pour la surveillance des guérites automatiques ou manuelles, onduleur(s), panneau de brassage.
- Le requérant devra veiller au respect de l'interdiction de photographier ou de filmer sans autorisation le personnel de l'administration des douanes pendant l'exercice de ses activités.
- Le local de biométrie situé au niveau - 0.5 ne devra comporter aucune porte de sécurité pouvant être ouverte sans le soutien du Cgfr.
- La porte située à l'arrière du local de biométrie ne devra être aménagée en issue de secours que si cela est nécessaire du point de vue de la police du feu.
- Les locaux de rétention devront présenter une résistance accrue contre le feu.
- Tous les changements par rapport à la situation actuelle devront être discutés en détail avec la DGD afin qu'il soit possible de trouver des solutions satisfaisant les deux parties.
- Le requérant devra soumettre au préalable à la DGD toutes les modifications qui touchent les locaux et infrastructures dans lesquels les membres du Cgfr devront travailler.
- Le requérant devra soumettre au préalable à la DGD toutes les modifications concernant les processus relatifs à l'entrée en Suisse, à la sortie de Suisse et à la deuxième ligne de contrôle.
- En ce qui concerne la zone réservée à l'entrée en Suisse, le requérant devra réfléchir à d'autres solutions pour assurer la surveillance des quinze portiques automatiques, en envisageant soit une cabine de contrôle semblable à celle qui est prévue pour la sortie de Suisse soit un système de vidéosurveillance assurant la bonne visibilité des portiques.
- Le requérant devra garantir que le contrôle des personnes ayant échoué au contrôle automatique aux frontières soit effectué conformément aux dispositions de Schengen.
- Concernant les guichets d'entrée se situant au sous-sol, le requérant devra garantir un éclairage naturel suffisant pour tous les postes de travail ainsi qu'un en-

vironnement de travail agréable.

- En ce qui concerne la zone réservée à la sortie de Suisse, le requérant devra revoir l'emplacement prévu pour la cabine de surveillance des portiques automatiques destinés au contrôle des identités aux frontières.
- Les guichets spécialement prévus pour le retour en Suisse devront être placés tout à droite afin que les guichets de sortie automatiques et manuels soient juxtaposés.
- Dans la mesure du possible, la surveillance des portiques automatiques destinés au contrôle des identités aux frontières devra être identique pour l'entrée en Suisse et la sortie de Suisse.
- Pour les cabines de contrôle, le requérant devra développer un prototype permettant d'analyser les détails dans les meilleures conditions possibles.
- Le requérant devra donner à la DGD la possibilité d'avoir accès aux signaux des caméras de surveillance qui équiperont le bâtiment.
- Les dispositions de la législation douanière s'appliquant à la surveillance des postes de travail de la DGD (art. 236 OD) devront être respectées.
- Une discussion entre le requérant et la DGD au sujet des installations techniques et du système de vidéosurveillance devra être menée dans le cadre du projet en cours.
- La DGD devra être associée en permanence aux décisions de changement concernant les locaux et les infrastructures dans lesquels les membres du Cgfr devront travailler ainsi que les processus d'exploitation s'appliquant à l'entrée en Suisse, à la sortie de Suisse et à la deuxième ligne de contrôle.

3.2.4 Exigences liées aux migrations

- L'ODM devra être averti d'éventuels changements des plans initiaux.
- Avant le début des travaux, l'AIG devra communiquer à l'ODM si un lieu dédié aux titulaires de passeports diplomatiques, spéciaux, officiels ou de service et aux membres d'organisations internationales sera encore prévu sur le tarmac après la construction de l'Aile Est.
- Pour la séparation physique des flux de passagers au moyen d'un verre de sécurité et d'un treillis à mailles serrées, l'AIG devra utiliser des matériaux adéquats qui empêchent en tout temps la circulation non autorisée de personnes et/ou de documents entre les zones utilisées exclusivement pour les vols intérieurs et extérieurs.

3.2.5 Exigences liées à la préservation de la santé au poste de travail

3.2.5.1 Protection de la santé et sécurité au travail

- L'employeur est tenu de prendre, pour protéger la santé physique et psychique des travailleurs et pour prévenir les accidents et maladies professionnels, toutes

les mesures dont l'expérience a démontré la nécessité, que l'état de la technique permet d'appliquer et qui sont adaptées aux conditions d'exploitation de l'entreprise.

- L'employeur devra aménager ses installations et régler la marche du travail de manière à préserver autant que possible les travailleurs des dangers menaçant leur santé, ainsi que du surmenage.
- L'employeur devra faire collaborer les travailleurs aux mesures pour la protection de la santé ainsi que pour la prévention des accidents professionnels et des maladies professionnelles.
- L'employeur devra prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer et d'améliorer la protection de la santé, ainsi que de garantir la santé physique et psychique des travailleurs. Il doit en particulier faire en sorte qu'en matière d'ergonomie et d'hygiène, les conditions de travail soient bonnes, que la santé ne subisse pas d'atteintes dues à des influences physiques, chimiques ou biologiques, que des efforts excessifs ou trop répétitifs soient évités et que le travail soit organisé d'une façon appropriée.
- L'employeur devra démontrer, au moyen d'un rapport d'expertise technique, que les exigences en matière de protection de la santé et de sécurité au travail concernant les conditions climatiques prévues dans les guérites sont satisfaites (température, lumière et ventilation).

3.2.5.2 Bâtiments

- Pour les bâtiments avec plus de 50 postes de travail, les dispositions de la LHand devront être respectées.
- Tout projet de transformation ou d'aménagement de locaux de travail, de locaux sanitaires devra être présenté à l'Office cantonal de l'Inspection et des relations du travail.
- Lors de la construction et de l'aménagement de commerces spécialisés et kiosques, les règles de sécurité au travail, d'ergonomie et de protection de la santé devront être respectées.
- Lorsque des personnes se rendent périodiquement sur les toits, l'accès à ceux-ci devra s'effectuer par le biais d'un élément fixe ou par le bâtiment (via des escaliers intérieurs ou extérieurs, p. ex.).
- Toute chute depuis la bordure du toit devra être empêchée.
- Lors de travaux sur la bordure du toit ou sur des accès ou des points de maintenance situés à moins de 2 m de celle-ci (point de chute), les protections antichute suivantes sont requises : mise en place d'une protection collective, (protection latérale selon la norme SN EN 13374 « Garde-corps périphériques temporaires », d'une hauteur d'1 m au minimum) ; ou dispositif d'amarrage horizontal (selon la norme SN EN 795 « Protection contre les chutes de hauteur - Dispositifs d'ancrage - Exigences et essais »).
- Le requérant devra s'assurer que les personnes travaillant sur le toit soient for-

- mées à l'utilisation des protections par encordement (durée minimale: un jour).
- Pour les lanterneaux en matériaux translucides, le requérant devra soit apporter la preuve qu'il s'agit de matériaux durablement incassables, soit prendre les mesures de protection prescrites au chapitre 3, section 2 de l'OTConst. D'autres mesures de protection peuvent être également prises, à savoir des grilles de protection, des grilles d'armature ou des filets de sécurité.
 - Lors du montage et de l'entretien d'installations photovoltaïques et thermosolaires sur des toits, le requérant devra observer les indications de la fiche thématique Suva 33005 « *Montage und Unterhalt von Solaranlagen* ».
 - Les éléments de construction en verre ne devront pas mettre en danger les personnes.
 - Les parois, portes et garde-fous en verre, ou dans un matériau similaire, devront garantir qu'en cas de rupture du matériau des personnes ne courent ni risque de blessure, ni risque de chute.
 - Les grandes surfaces en matériau transparent devront être conçues ou signalées de manière à les rendre clairement identifiables en permanence.
 - Le sol des emplacements de travail permanents devra être pourvu d'un revêtement ayant une mauvaise conductibilité thermique. Si cela n'est pas possible, des isolations thermiques appropriées devront être installées.
 - Les sols ne devront pas être glissants.
 - Les obstacles qui ne peuvent être supprimés devront être signalés de façon bien visible.
 - Les caniveaux et les évidements du sol seront couverts de façon à éviter tout risque d'accident.
 - Les couvercles devront supporter les charges envisageables et être conçus de façon à ne pas glisser, bouger ou basculer.
 - Les sorties de secours et voies d'évacuation devront être signalées bien visiblement. Les sorties de secours et voies d'évacuation devront être praticables en tout temps.
 - Si le verrouillage de ces portes de sortie est possible, le déverrouillage d'urgence devra pouvoir s'effectuer sans clé.
 - Les escaliers devront être munis de balustrades du côté du vide.
 - Les balustrades placées au bord des passages d'escaliers et des paliers devront avoir 1 m de hauteur au minimum.
 - Le long des escaliers, la hauteur des balustrades sera d'au moins 0,90 m, mesurée à partir de l'arête avant des marches.
 - Les escaliers d'une largeur inférieure à 1,50 m placés entre deux parois devront être pourvus d'au moins une main courante et les escaliers plus larges devront être munis d'une main courante de chaque côté.
 - La hauteur et la profondeur des marches devront permettre un emploi aisé et sûr des escaliers.
 - Les escaliers extérieurs devront être construits en matériaux résistant aux intempéries.

- Les escaliers extérieurs devront être conçus de façon à être praticables en tout temps et en toute sécurité.
- Les balustrades devront être munies d'une lisse intermédiaire et, sur les paliers, d'une plinthe.
- Les poignées et autres éléments de commande des portes devront être conçus et disposés de manière à ce qu'il n'y ait aucun point de cisaillement ou de coincement.
- Les portes sur les voies d'évacuation devront répondre à l'objectif de protection défini à l'art. 10 de l'OLT4 et à l'art. 20 de l'OPA.
- Les portes des voies d'évacuation devront pouvoir, en tout temps : être recon- nues en tant que telles ; être ouvertes rapidement dans le sens de la sortie et sans recourir à des moyens auxiliaires ; et être utilisées en toute sécurité.
- Deux mouvements de la main seront admissibles pour l'ouverture des portes à battant(s) donnant sur des voies d'évacuation, munies de fermetures pour sorties de secours avec verrouillage électrique supplémentaire.
- Le dispositif d'ouverture d'urgence permettant le déverrouillage électrique devra être clairement identifiable comme tel et être placé à proximité immédiate de la porte de façon à pouvoir être aisément actionné, y compris par des personnes handicapées en fauteuil roulant (montage à une hauteur comprise entre 0,8 et 1,2 m par rapport au sol et distance latérale maximale de 0,6 m avec le cadre de la porte).
- Les portes coulissantes seront admises comme voies d'évacuation de locaux faiblement occupés ne présentant pas de dangers particuliers, à condition de pouvoir être ouvertes rapidement à une seule main sans moyen auxiliaire.
- Les systèmes de portes automatiques (portes coulissantes automatiques, portes à ouverture rapide, portes à rouleaux) sur des voies d'évacuation seront admis pour les locaux ne présentant pas de dangers particuliers, à condition de pouvoir s'ouvrir automatiquement grâce à l'énergie stockée dans les portes (batterie, ressort) en cas de panne électrique ou de défaillance, ou de disposer d'une poi- gnée d'ouverture d'urgence actionnable à une main et permettant de débloquer les portes en une seconde.
- Le dispositif d'ouverture d'urgence (boutons-poussoirs électriques, éléments de déverrouillage mécanique) des systèmes de portes automatiques sur des voies d'évacuation devra être clairement identifiable comme tel et être placé à proximi- té immédiate de la porte de façon à pouvoir être aisément actionné, y compris par des personnes handicapées en fauteuil roulant (montage à une hauteur comprise entre 0,8 et 1,2 m par rapport au sol et distance latérale maximale de 0,6 m avec le cadre de la porte).
- Tous les locaux, postes de travail et passages à l'intérieur et à l'extérieur des bâ- timents, devront avoir un éclairage naturel et artificiel, adapté à leur utilisation.
- L'éclairage naturel devra être complété par un éclairage artificiel garantissant des conditions d'éclairage adaptées aux exigences du travail à accomplir (uni- formité, éblouissement, couleur de la lumière, spectre).

- L'éclairage artificiel des locaux devra être complété par un éclairage au poste de travail ou un éclairage de zone, adapté aux exigences du travail de finesse en particulier celui effectué dans les guérites.
- Dans les locaux où l'éclairage naturel est insuffisant ou inexistant, un éclairage de secours indépendant du réseau devra être installé et devra s'enclencher automatiquement en cas de panne du réseau et permettre de trouver la voie d'évacuation d'une façon sûre.
- Les locaux ayant une surface importante, les locaux techniques et les zones des voies de circulation sans éclairage naturel devront être pourvus d'un éclairage de secours indépendant du réseau, s'enclenchant automatiquement en cas de panne de ce dernier et garantissant un accès sûr aux voies d'évacuation et aux sorties.
- L'éclairage de secours devra être désigné comme tel et cela d'une façon bien visible depuis le sol et le requérant devra veiller à son entretien et contrôler périodiquement son bon fonctionnement.
- Les vitrages exposés au soleil devront être munis à l'extérieur d'une protection appropriée contre l'éblouissement et le rayonnement calorifique excessif.
- Les systèmes de protection contre l'éblouissement ne devront en aucun cas empêcher l'ouverture des issues de secours.
- Des installations appropriées devront être prévues pour que le nettoyage des fenêtres puisse se faire sans danger.
- Tous les locaux devront être suffisamment ventilés, naturellement ou artificiellement, en fonction de leur utilisation.
- Dans le cadre de la mise en place de la climatisation générale prévue, la température des locaux, la vitesse et l'humidité relative de l'air devront être calculées et réglées les unes par rapport aux autres de telle façon que le climat des locaux soit adapté à la nature du travail et ne soit pas préjudiciable à la santé.
- En matière d'humidification de l'air, les mesures de sécurité contenues dans le feuillet Suva 44021 devront être observées.
- Une température de 23°C devra être assurée dans les guérites.
- Les vestiaires, les lavabos, les douches et les toilettes devront être aménagés séparément pour les hommes et pour les femmes.
- La dimension des vestiaires devra être calculée de telle manière à ce que chaque travailleur dispose d'une surface au sol d'au moins 0,80 m².
- Chaque travailleur devra disposer d'une armoire à vêtements fermant à clef, suffisamment spacieuse et aérée (au minimum 30x50 cm), ou d'une penderie ouverte pour les vêtements et d'un casier fermant à clef.
- Pour se changer, les travailleurs devront disposer de sièges.
- En cas de travaux fortement salissants ou lorsque les collaborateurs sont soumis à de fortes chaleurs, au moins une douche pour 2 ou 3 utilisateurs devra être installée.
- Les locaux de douches devront être équipés de cabines individuelles pour se déshabiller.

- Les cabines de douches devront être protégées des éclaboussures et pourvues d'un siège et de crochets pour suspendre les vêtements.
- Les cabines pour se déshabiller devront être séparées du vestibule (vestiaire) par une porte ou un rideau.
- Les travailleurs devront disposer de toilettes pour leur propre usage et ne pourront emprunter les toilettes publiques.
- Les toilettes accessibles au public ne devront pas faire office de toilettes du personnel.
- Concernant le réfectoire du Cgfr, dans un local prévu pour un grand nombre de personnes, le requérant devra compter environ 2 m² par personne.
- Le réfectoire devra être agréable et donner une impression de calme, par exemple par les teintes et équipements disponibles.
- Depuis le réfectoire, la vue sur l'extérieur devra être garantie autant que possible.

3.2.5.3 Voies de circulation

- Lorsque les travailleurs travaillent de nuit ou en équipes, le requérant devra aménager des endroits pour le repos.
- Lorsqu'il y a risque de chute, les fenêtres présentant une hauteur d'allège inférieure à 1 m devront être munies d'une balustrade d'au moins 1 m de hauteur, ou alors le requérant devra apporter la preuve que la résistance à la rupture de tout l'élément de construction (verre et fixation) est garantie.

3.2.5.4 Postes de travail

- Les locaux sans éclairage naturel ne pourront être utilisés comme locaux de travail que si des mesures de construction ou d'organisation particulières assurent, dans l'ensemble, le respect des exigences en matière de protection de la santé.
- Aucun poste de travail permanent ne devra être installé dans les locaux Cgfr du niveau 2, local « Fraude documentaire », local administratif, audition, rétention, fouille corporelle ainsi que dans les locaux du niveau -0.5 ne disposant pas de vue sur l'extérieur.
- Les postes de travail devront être conçus et aménagés de façon ergonomique.
- Les organes de commande et équipements de travail devant être manipulés fréquemment avec des mouvements importants devront être groupés à portée de main et adaptés à l'anatomie des personnes.
- Dans un local clairement désigné, du matériel sanitaire approprié devra toujours être prêt pour les premiers soins.
- Il est interdit d'utiliser des systèmes de surveillance ou de contrôle destinés à surveiller le comportement des travailleurs à leur poste de travail.
- Les valeurs de référence correspondant aux différents bruits de fond et activités devront être respectées pour l'ensemble des postes de travail.

- Les machines et les postes de travail très bruyants devront être installés dans les locaux séparés fermés.
- Les postes de travail silencieux devront être séparés de ceux qui sont bruyants.

3.2.5.5 Equipements de travail (machines, installations, appareils, outils)

- Les équipements de travail ne pourront être employés dans l'entreprise que dans la mesure où ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des travailleurs, s'ils sont utilisés conformément à leur destination et avec soin.
- Les équipements de travail devront être conformes à l'état des connaissances et de la technique.
- Lorsque des exigences essentielles de sécurité et de santé ont été définies, celles-ci devront être respectées, en particulier en ce qui concerne les machines.
- La déclaration de conformité de chaque machine ou la preuve de la sécurité de l'ensemble de l'installation devra être produite à la demande des organes d'exécution et devra contenir des indications sur les prescriptions et normes appliquées.
- Les substances dangereuses toxiques, caustiques, irritantes ou mettant la santé en danger d'une autre manière ainsi que les substances inflammables, explosives ou comburantes devront faire l'objet de fiches de données de sécurité qu'il conviendra de demander au fournisseur.
- Le personnel devra être formé en conséquence et se voir fournir un équipement de sécurité approprié.
- Les risques et les mesures de protection importants devront être indiqués par un affichage sur les sites d'entreposage et d'utilisation.
- Les installations à rayons X utilisées dans le nouveau secteur de l'aile Est devront être soumises, pour validation, à la SUVA.

3.2.5.6 Autres exigences

- En cas de déplacement des guérites automatiques, le maintien de la vue sur l'extérieur et de la lumière naturelle pour les agents opérant dans les guérites devra être assuré.
- La proposition de Swissi concernant le dispositif de contrôle d'accès sur les sorties de secours devra clairement identifier les portes situées sur les sorties de secours devant être asservies à l'évacuation ainsi que le type de serrure retenue.

3.2.6 Exigences liées aux routes nationales

- Le requérant devra tenir compte des émissions de bruit existantes et ne pourra pas s'en prévaloir dans le secteur pour solliciter à l'avenir une mesure d'assainissement quelconque de la part de l'OFROU pour convenir aux exigences de l'OPB.

- Les réclames routières sont interdites aux abords des autoroutes et des semi-autoroutes, seule une enseigne d'entreprise dans chaque sens de circulation est autorisée.
- Une éventuelle demande formelle pour l'installation d'une enseigne devra être déposée auprès de l'OFROU qui est seul habilité à délivrer une autorisation.

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

3.3.1 Protection et évacuation des eaux

- Dès l'ouverture du chantier, la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier devra être respectée en tout temps.
- Les installations devront garantir en tout temps le respect des principes de la prévention, de la détection facile et de la rétention des fuites conformément aux règles de la technique.
- Pour les trois réservoirs de diesel en cave de 2 X 25 m³ et de 3 m³, les règles de la technique reconnues par les services cantonaux et les associations professionnelles devront être respectées.
- Pour les trois réservoirs de diesel en cave de 2 X 25 m³ et de 3 m³, les directives et les fiches techniques de la CCE devront être respectées.
- Pour les trois réservoirs de diesel en cave de 2 X 25 m³ et de 3 m³, les documents et informations complémentaires transmis au SECOE par l'architecte du projet dans ses courriels du 30 mai et 8 juin 2013 font partie intégrante du dossier et devront être pris en compte par le requérant.
- Pour les trois réservoirs de diesel en cave de 2 X 25 m³ et de 3 m³, toutes les attestations et procès-verbaux d'examen prévus devront être adressés à Monsieur A._____ (DETA) avant la mise en service des installations.
- Pour les trois réservoirs de diesel en cave de 2 X 25 m³ et de 3 m³, si l'installation citée en référence remplace un ancien réservoir, celui-ci devra être mis hors service par une entreprise spécialisée et une copie du rapport de mise hors service devra être adressée à Monsieur A._____ (DETA).
- Lors du stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produit pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers devront être placés dans des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites.
- Aucun lavage ou entretien de véhicules ou machines pouvant générer des rejets d'eaux résiduelles non conformes aux exigences générales légales ne devra être effectué sans installation conforme et sans autorisation préalable du DETA.
- L'intégralité de la taxe d'écoulement devra être payée dans les trente jours qui suivent la réception de la facture.
- Les canalisations d'évacuation des eaux polluées et non polluées des bâtiments existants et à construire devront être exécutées en système séparatif et raccordées aux collecteurs privés existants du périmètre de l'AIG.

- Les eaux polluées devront être écoulées gravitairement au collecteur approprié du système d'assainissement des eaux susvisé. Seules les eaux polluées du sous-sol transiteront éventuellement par une installation de pompage et seront relevées mécaniquement.
- L'installation de relevage des eaux polluées devra être conçue selon les prescriptions de la norme Suisse SN 592'000-2002.
- Les réseaux de canalisations d'eaux polluées et non polluées devront être totalement indépendants l'un de l'autre (regards de visite et d'entretien distincts).
- Préalablement au branchement des canalisations d'eaux polluées et non polluées, le requérant, respectivement son mandataire, devra vérifier l'état, le bon fonctionnement et la capacité hydraulique des équipements privés susmentionnés jusqu'aux équipements publics. Le cas échéant, les travaux de réfection, d'adaptation, voire de reconstruction devront être entrepris dans le cadre de ceux faisant l'objet de la présente requête, d'entente avec le service de la planification de l'eau.
- Le cadastre du réseau d'assainissement des eaux devra être mis à jour à la fin des travaux, ainsi que le catalogue des cheminées.
- Les documents suivants devront être transmis à la DGEau au minimum 20 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s) et en 2 exemplaires à Monsieur B. _____ (DETA) :
 - le formulaire « Installation de traitement et directives techniques » accompagné des annexes exigées ;
 - les plans complets des installations de traitement des eaux de chantier, avec leurs caractéristiques techniques et leurs bases de dimensionnement ;
 - le schéma de principe de l'installation précisant le mode de sécurisation du réservoir, des pompes de transfert, des conduites de produit et des groupes électrogènes.
- Une invitation au rendez-vous de police pour l'ouverture du chantier devra être envoyée à (courriel Monsieur B. _____) (DGEau) au minimum 10 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s) (à effectuer par le requérant ou son mandataire).
- Le requérant ne sera autorisé à ouvrir le chantier qu'après la convocation du SECOE au « Rendez-vous de police ».
- Durant la phase de chantier, le requérant devra adresser à la DGEau (à l'attention de Monsieur B. _____, DETA), au plus tard le vendredi qui suit un week-end plein du mois, un rapport bimestriel établi par le SER, comprenant :
 - les rapports d'analyses effectuées hebdomadairement sur les évacuations des eaux claires et usées ;
 - le récapitulatif sur les volumes d'eaux évacués dans les canalisations d'eaux claires et usées ;
 - les moyens mis en place afin de garantir une évacuation conforme à la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier d'après la recommandation SIA/VSA 431 ;

- un plan du réseau de canalisations avec une numérotation des regards ;
- les problèmes rencontrés ainsi que les solutions apportées.
- Durant la phase de chantier, le procès-verbal de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier devra être faxé chaque semaine à Monsieur B. _____ (DETA).
- L'attestation de curage et de nettoyage final des systèmes d'assainissements privés et publics, établie par l'entreprise mandatée pour ces travaux, devra être transmise en un exemplaire à Monsieur B. _____ (DETA).
- Au minimum 20 jours ouvrables avant la première occupation ou utilisation des bâtiments et installations construits dans le cadre de cette autorisation, les documents suivants devront être transmis en un exemplaire à Monsieur C. _____ (DETA) :
 - les plans conformes à l'exécution, établis par un ingénieur-géomètre officiel, des installations d'évacuation des eaux polluées et non polluées réalisées jusqu'aux points de déversement au système public d'assainissement des eaux, avec indication des canalisations intérieures et extérieures, des niveaux et des diamètres, des regards ainsi que des éventuels pompes et ouvrages de gestion des eaux non polluées ;
 - l'attestation de la Commune confirmant que la mise à jour du cadastre du réseau d'assainissement des eaux (CRAE) a été effectuée ou est en cours de réalisation ;
 - si nécessaire, copie du contrat d'entretien des installations de relevage des eaux par une entreprise spécialisée.
- En phase de travaux, les prescriptions de la recommandation SN/SIA 509 431 « Evacuation des eaux de chantier » devront être respectées.

3.3.2 Protection contre le bruit

- Pour les travaux journaliers, le niveau de mesures B peut être appliqué. Lors de travaux nocturnes, des mesures particulières devront être prises, après consultation du Service cantonal compétent en matière de bruit.
- Le voisinage concerné par les immissions du chantier devra être informé à temps.

3.3.3 Accessibilité

- Les efforts en matière de report modal et d'usage rationalisé des véhicules individuels devront être poursuivis.
- Les efforts en matière de report modal et d'usage rationalisé des véhicules individuels devront s'inscrire dans la volonté de restructuration des mobilités du secteur.
- La piste cyclable déplacée pendant la phase de chantier devra conserver son niveau de service actuel.

- La piste cyclable ne devra pas être entravée ou entrer en conflit avec les circulations liées au chantier.
- L'accessibilité à la route de l'Aéroport devra rester identique à l'état actuel.
- Toute mesure circulatoire impactant le domaine public en phase chantier devra être dûment validée par la DGT.
- La circulation dans le secteur devra faire l'objet d'une attention particulière, tant pour l'approvisionnement du chantier que pour la circulation des hommes et du matériel.

3.3.4 Utilisation rationnelle de l'énergie

- Toute modification des performances globales prévues par ce projet devra faire l'objet d'une mise à jour soumise à validation par l'OCEN, notamment en cas de modification de la variante optimale retenue (la production de chaleur et de froid basée sur la géothermie et la production d'électricité par des panneaux photovoltaïques).
- Toutes les mesures architecturales et techniques devront être prises afin d'assurer le confort estival du bâtiment, et ce, en priorité en ayant recours à des systèmes à compression ou à un réseau thermique.
- Les systèmes ne nécessitant pas le recours à des systèmes à compression ou à des réseaux thermiques devront être en premier lieu exploités (*freecooling*, *geocooling*).
- Toutes les mesures conservatoires nécessaires au niveau de l'organisation hydraulique devront être prises afin de permettre le raccordement ultérieur sur un réseau thermique et la valorisation de la totalité des rejets de chaleur à l'interne ou par des tiers utilisateurs des installations de rafraîchissement/climatisation éventuellement à venir.
- Une requête en autorisation de climatisation devra être déposée ultérieurement auprès du DETA, pour autant que la preuve soit apportée qu'une variante de rafraîchissement exclusivement sans recours à la compression n'est pas faisable.
- L'autorisation de climatisation devra être obtenue au minimum 30 jours avant le début des travaux le cas échéant.
- Un concept de mesures et de suivi mensuels des consommations d'électricité et de chaleur devra être mis en place.
- Les données devront être archivées et tenues à la disposition du département de la sécurité.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au maximum 90 jours après la présente décision d'approbation des plans, l'analyse de la faisabilité et de la rentabilité de la variante de rafraîchissement sans recours à la compression.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au maximum 90 jours après la présente décision d'approbation des plans, la confirmation de la réalisation de la variante optimale pour autant que son coût global sur la durée de vie des installations ne soit pas disproportionné.

- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s), la preuve que le bâtiment est équipé en capteurs solaires thermiques permettant de couvrir au moins 30% des besoins de chaleur admissibles pour l'eau chaude sanitaire ou toute variante reconnue équivalente.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s), la preuve du respect des exigences légales en cas de dérogation au point ci-dessus.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s), la preuve calculée du respect d'un standard de haute performance énergétique.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s), le justificatif de conformité de l'enveloppe thermique du bâtiment.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s), l'autorisation de climatisation délivrée par l'OCEN le cas échéant.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s), le justificatif de conformité à la norme SIA 380/4 (valeur limite) pour les installations de ventilation/climatisation et éclairage.
- Le requérant devra transmettre à l'OCEN, au minimum 30 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s), le calcul de l'indice de dépense de chaleur admissible.

3.3.5 Rayonnements non ionisant

- Le respect de l'ORNI devra être garanti pour les nouveaux lieux à utilisation sensible (LUS) qui ont été identifiés par le mandataire.

3.3.6 Déchets et substances dangereuses pour l'environnement, sites contaminés

- Les exutoires pour les déchets de chantier qui seront proposés par l'entreprise devront être validés par l'AIG.
- Le plan de gestion des déchets et le rapport d'investigation complémentaire devront être envoyés au GESDEC, secteur déchets, avec copie au SEIE, au minimum 10 jours ouvrables avant toute intervention sur la (les) parcelle(s) concernée(s).

3.3.7 Dangers naturels / mitigation des séismes

- Les éléments qui peuvent menacer des personnes devront être traités et sécurisés correctement, dans l'idéal sur mandat de professionnels spécialisés respon-

sables accompagnés par un mandat de l'ingénieur civil.

3.3.8 Remarques et exigences supplémentaires du SEIE

- Les exigences contenues dans le RIE et dans le préavis du SEIE devront impérativement être respectées et mises en place.

3.4 Exigences techniques cantonales

3.4.1 Police du feu

- Les mesures définies dans le concept de sécurité incendie établi par Swissi SA devront être respectées.
- Les prescriptions de l'AEAI devront être appliquées.
- Toute modification du projet devra faire l'objet d'une adaptation du concept de sécurité incendie.
- Les installations d'extraction de fumée et de chaleur devront être conçues et réalisées par un bureau d'ingénieur ou une entreprise spécialisés en sécurité incendie et dont ils garantiront le résultat qui devra être confirmé par des essais de désenfumage.
- Une alarme interne permettant d'ordonner l'évacuation des occupants devra être installée.
- Les sorties de secours devront s'ouvrir dans le sens de la fuite et être équipées de moyens d'ouvertures conformes aux prescriptions de protection incendie.
- Les capteurs photovoltaïques devront être équipés d'un moyen de coupure *ad hoc* pour garantir la sécurité des intervenants en cas d'incendie.
- Les sièges des zones d'attente des passagers devront être réalisés en matériaux incombustibles et revêtus avec une quantité limitée de matériaux combustibles qui auront un indice incendie 5.2.
- Toutes les dispositions devront être prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier.
- La police du feu devra être informée au minimum 15 jours avant la mise en exploitation des locaux à des fins d'inspection.

3.5 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 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.

3.6 *Nombre d'avions pouvant être pris en charge*

- L'exploitant de l'aéroport ne pourra pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19 prévues dans le cadre du projet de l'Aile Est. Cette limitation d'exploitation ne pourra comporter d'exception que dans le cas où d'autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux. L'exploitant de l'aéroport ne pourra pas demander une modification de ces modalités d'exploitation avant l'adoption par le Conseil fédéral de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève.

4. **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 les montants.

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

5. **De la communication**

La présente décision (avec les annexes) est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15, avec plans et annexes ;
- ATE-Genève, rue de Montbrillant 18, 1201 Genève ;
- WWF Suisse, Hohlstrasse 110, Postfach, 8010 Zürich ;
- WWF Genève, rue de Villereuse 10, 1207 Genève ;
- Noé21, Quai Charles Page 19, 1205 Genève ;
- Les Verts genevois, rue des Voisins 14, case postale 345, 1211 Genève 4 ;

- Les Verts genevois, section du Grand-Saconnex, p.a. Tristan Balmer Mascotto, président, rue Gradiol 12, 1218 Le Grand-Saconnex ;
- ATCR-AIG, case postale 1722, 1211 Genève 1 ;
- ARAG, p.a Me Gérald Page, Grand-Rue 23, 1204 Genève ;
- Commune de Vernier ;
- Madame et Monsieur D., de Meyrin_____ ;
- Madame E._____, des Avanchets_____ ;
- Madame et Monsieur F._____, de Cointrin_____ ;
- Madame et Monsieur G._____, de Châtelaine-Vernier_____

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- ARE, 3003 Berne ;
- OFEN, 3003 Berne ;
- OFJ, 3003 Berne ;
- DGD, 3003 Berne ;
- ODM, 3003 Berne ;
- SECO, 3003 Berne ;
- ESTI, Chemin de Mornex 3, 1003 Lausanne ;
- IFP, Richtistrasse 15, case postale 594, 8304 Wallisellen ;
- DALE, Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8 ;
- SEIE, Chemin de la Gravière 6, 1227 Les Acacias.

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

Les annexes et la voie de droit se trouvent à la page suivante.

Annexes

- Annexe 1 : Examen aéronautique de l'OFAC du 10 juillet 2014 ;
- Annexe 2 : Liste des documents manquants ou à compléter par la suite pour l'ESTI ;
- Annexe 3 : Premier préavis de la DGD du 5 juillet 2013 ;
- Annexe 4 : Premier préavis de l'ODM, traduction en français du 30 octobre 2013 ;
- Annexe 5 : Second préavis de l'ODM du 4 avril 2014 ;
- Annexe 6 : Premier préavis du SECO du 2 octobre 2013 ;
- Annexe 7 : Second préavis du SECO du 3 avril 2014 ;
- Annexe 8 : Annexes au préavis cantonal ;
- Annexe 9 : Préavis de la Police du feu du 18 juin 2013.

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.