

3003 Berne, le 1^{er} mars 2013

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Remplacement du système hydrant Saraco HRS 1965 dans le périmètre
des satellites 20, 30 et 40

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 25 avril 2012, l'Aéroport International de Genève (AIG) a déposé une demande d'approbation des plans auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour le remplacement du système hydrant Saraco actuel dans le périmètre des satellites 20, 30 et 40.

1.2 *Description du projet*

Le projet « HRS 1965 » prévoit le remplacement de l'installation de ravitaillement des avions, qui date de 1965, dans le périmètre des satellites 20, 30 et 40. Les travaux concernent les vannes de sortie de la station de pompage, les conduites entre la station de pompage et les chambres K50, K20, K21, K22 et K5, ainsi que le raccordement des *pits* qui se situent aux positions des satellites. La réalisation d'une nouvelle chambre (K33) est aussi prévue à la position 33.

La première phase du projet consiste en la pose de trois conduites reliant la station de pompage Saraco à la nouvelle chambre de distribution principale K33. Ces conduites traverseront la *Taxiway* « OUTER ». Pour éviter de devoir fermer cette *Taxiway* au trafic des aéronefs, les travaux y liés seront effectués en posant un pousse-tube pour travailler en sous-terrain. Les phases ultérieures, quant à elles, seront réalisées en creusant des tranchées.

Les conduites principales existantes DN 12" et DN 9" seront remplacées par des conduites principales neuves DN 12". Les anciens *pits* et les conduites de *pits* existantes DN 6" seront également remplacés par de nouveaux *pits* et de nouvelles conduites. Le tracé des futures conduites sera similaire aux conduites actuelles. Ces conduites neuves n'impliqueront donc pas la création de nouvelles positions.

1.3 *Justification du projet*

La requête vise à renouveler les composants de l'installation existante car ils ne répondent plus entièrement à l'état actuel de la technique. La défaillance d'un de ces composants pourrait représenter un risque pour l'approvisionnement, la sécurité et l'environnement.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 25 avril 2012 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement du 25 avril 2012 ;
- Rapport technique – HRS 1965 du 26 mars 2012 ;
- Note d'impact sur l'environnement – HRS 1965, du 26 mars 2012 ;
- Carte de vue d'ensemble n°2330-01, échelle 1:25'000^e, du 13 mars 2012 ;
- Situationsplan n°2332-01, échelle 1:1'000^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Situationsplan (Etape 1) n°2332-02 : Pousse-tube sous Twy et Chambre K33, échelle 1:250^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Situationsplan (Etape 1) n°2332-03 : Pousse-tube sous Twy et Chambre K33, échelle 1:500^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Plan du profil en long n°2333-01, échelle 1:500/50^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Plan de tuyauterie (Etape 1) n°2334-01 : Chambre K33, échelle 1:25^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Plan de tuyauterie n°2334-02 : Chambre K10.1, échelle 1:25^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Plan des profils types n°2339-01, échelle 1:33^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Organisation de projet : Organigramme de mars 2012 ;
- Gestion des changements : Safety Assessment light, du 25 octobre 2012.

En date du 22 juin 2012, l'IFP a requis des compléments. L'AIG a ainsi fait parvenir les documents suivants :

- Technischer Bericht : Ergänzungen ;
- Annexe A : Bauphasen ;
- Annexe B : Antrag auf Ausnahmegewilligung DE Rev1, du 18 juillet 2012 ;
- Annexe C : Dämmer für Mantelrohr ;
- Annexe D : Pläne, contenant les plans suivants :
 - Schema Projekt HRS 1965 n°2331-01 Index a, du 10 juillet 2012 ;
 - Schema Demontage n°2331-02 Index 0, du 10 juillet 2012 ;
 - KKS-Schema n° 2331-03 Index 0 du 23 juin 2012 ;
 - Situationsplan n°2332-01 Index a, échelle 1:1'000^e, du 3 août 2012 qui remplace et annule le Situationsplan n°2332-01 du 1^{er} mars 2012 ;
 - Situationsplan Satellit 20 und 30 n°2332-04 Index b, échelle 1:500^e, du 27 novembre 2012 ;
 - Situationsplan Satellit 40 n°2332-05 Index b, échelle 1:500^e, du 27 novembre 2012 ;
 - Profil de long Pipeline A n°2333-02 Index c, échelle 1:500/50^e, du 27 novembre 2012 qui remplace et annule le Plan du profil en long n°2333-01 du 1^{er} mars 2012 ;
 - Profil de long Pipeline B n°2333-03 Index c, échelle 1:500/50^e, du 27 novembre 2012 qui remplace et annule le Plan du profil en long n°2333-01 du 1^{er} mars 2012 ;
 - Profil de long Pipeline C n°2333-04 Index c, échelle 1:500/50^e, du 27 novembre 2012 qui remplace et annule le Plan du profil en long n°2333-01 du 1^{er} mars 2012 ;
 - Profil de long CH21/22 – Satellit 30/40 n°2333-05 Index 0, échelle 1:500/50^e,

- du 21 novembre 2012 qui remplace et annule le Plan du profil en long n°2333-01 du 1^{er} mars 2012 ;
- Rohrvortrieb/Mantelrohr n°2334-03 Index 0, échelle 1:50/25^e, du 23 juillet 2012 ;
 - Pumpstation Demontage n°2334-04 Index 0, échelle 1:25^e, du 3 août 2012 ;
 - Pumpstation Rohranschluss n°2334-05 Index 0, échelle 1:25^e, du 3 août 2012 ;
 - Profils Types ; PT100 n° 2339-01 Index a, échelle 1:25^e, du 3 août 2012 qui remplace et annule le plan n°2339-01 du 1^{er} mars 2012 ;
 - Distribution Zones Ex n°2339-02 Index 0, échelle 1:10^e, du 23 juin 2012 ;
 - Typische Detail Schieberschächte n°2339-03 Index 0, échelle 1:25^e, du 3 août 2012.

Comme exigé par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) dans son préavis du 16 juillet 2012 (cf. point B.2.5.2.8), l'AIG a fait parvenir à l'OFAC le *safety assessment* relatif à la première phase de travaux en date du 31 janvier 2013.

Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

2. **De l'instruction**

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

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

Le 11 mai 2012, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), de l'Inspectorat fédéral des pipelines (IFP) et de l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI).

Le même jour, le Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'urbanisme (DU), 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 publiée dans la Feuille d'avis officielle (FAO) du Canton de Genève du 8 juin 2012 et le dossier mis à l'enquête publique du

8 juin 2012 au 12 juillet 2012.

La demande d'approbation des plans a également été publiée dans la Feuille fédérale (FF) du 12 juin 2012.

2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l'enquête publique, l'OFAC n'a pas reçu d'opposition au projet.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Services internes de l'OFAC, prises de position du 16 juillet 2012 et du 13 février 2013 ;
- ESTI, prise de position du 25 juillet 2012 ;
- OFEV, prise de position du 6 novembre 2012 ;
- IFP, prise de position du 21 décembre 2012 et ses traductions du 24 janvier 2013 et du 17 février 2013 ;
- OFEN, prise de position du 7 janvier 2013 ;
- Direction des autorisations de construire du canton de Genève, préavis de synthèse favorable du 14 août 2012 comprenant les préavis suivants :
 - Préavis de la police du feu du 6 juin 2012 ;
 - Préavis de la commune de Meyrin du 5 juin 2012 ;
 - Préavis du service de l'environnement des entreprises du 15 juin 2012 ;
 - Préavis du service d'étude de l'impact sur l'environnement du 8 août 2012.

L'instruction du dossier s'est achevée le 17 février 2013.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

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

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

En l'espèce, la demande tend à autoriser le remplacement du système hydrant Saraco dans le périmètre des satellites 20, 30 et 40. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 Procédure applicable

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

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA.

Dans la mesure où ce projet requiert une étude de l'impact sur l'environnement (cf. ci-dessous), la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

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

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, comme l'a confirmé l'OFEV durant la phase d'instruction du dossier, il y a lieu de soumettre le projet à une EIE en application du chiffre 22.1 de l'annexe de l'OEIE. En effet, il est question, dans ce projet, d'ériger de nouvelles conduites en remplacement de celles existantes.

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

2.2 Justification

La justification donnée par le requérant est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet consiste en le renouvellement du système hydrant Saraco dans le périmètre des satellites 20, 30 et 40. Vu sa vétusté, ce système nécessite d'être renouvelé et remplacé car la défaillance d'un de ses composants pourrait représenter un risque pour l'approvisionnement, la sécurité et l'environnement.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

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

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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

2.5 *Exigences spécifiques 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.

Ainsi l'OFAC a émis une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous. A préciser que l'examen spécifique à l'aviation se rapporte à la situation finale et aux travaux de construction des nouvelles conduites entre la station de pompage et la nouvelle chambre K33. Il ne concerne en revanche pas les phases de travaux ultérieures qui, selon le descriptif établi par l'aéroport, seront réalisées dans les cinq à sept ans à venir.

2.5.1 *Concernant le projet fini*

Attendu que le projet ne modifie pas la position, ni les installations des puits à carburant, il n'entraîne aucune répercussion sur l'exploitation des aéronefs sur l'aérodrome. La seule modification concerne les nouvelles chambres.

Selon le descriptif, il est prévu de doter les nouvelles chambres d'un couvercle surélevé de 2 centimètres par rapport à la chaussée de l'aire de trafic, afin d'éviter les infiltrations d'eau.

Du point de vue de la sécurité aérienne, les aspérités et failles sont à éviter sur l'aire

de trafic. Selon les paragraphes 3.13.4 et 3.13.5 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, une pente maximale de 1% est tolérée sur cette aire. Qui plus est, la lame des chas-neige et/ou le couvercle de la chambre risquent d'être endommagés lors des opérations de déneigement.

Il y a donc lieu de poser autour des nouvelles chambres un revêtement destiné à niveler la différence de niveau entre le couvercle des chambres et la chaussée de l'aire de trafic.

2.5.2 Phases de chantier

2.5.2.1 Accès au chantier

D'après le dossier remis, l'accès au chantier n'a pas encore été défini. Ce dernier occupant une position centrale par rapport au périmètre dédié aux opérations de vol, la route d'accès au chantier traversera par la force des choses des aires de mouvement. Il convient dès lors d'éviter que celles-ci ne soient contaminées par les poussières soulevées par les véhicules se rendant sur le chantier et de former les conducteurs et le personnel concernés suffisamment à l'avance.

2.5.2.2 Réduction des poussières

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

2.5.2.3 Distances de sécurité

Les travaux de la chambre K33 se déroulent à l'intérieur de l'*aircraft stand safety line* du poste de stationnement 33.

Des travaux auront également lieu sur la voie de service qui relie Saraco, laquelle est située entre la voie de circulation *OUTER* et la piste. Selon les plans remis, il est prévu d'y engager des grues mobiles, d'y aménager une surface pour l'entreposage du matériel et d'y placer un conteneur de chantier.

Les travaux ont lieu à une distance de l'axe de voie de circulation *OUTER* oscillant entre 28 mètres et 35 mètres, c'est-à-dire à l'intérieur de la bande de voie de circulation. Le paragraphe 3.11.2 et le tableau 3-1 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI exigent qu'une bande de voie de circulation prévue pour des aéronefs correspondant à la lettre de code E (envergure n'excédant pas 65 mètres) s'étende symétriquement de part et d'autre de l'axe de celle-ci jusqu'à une distance de l'axe au moins égale à 47,5 mètres. Or, sachant que l'on tolère actuellement à Genève des postes de stationnement situés à 45 mètres, voire à 42,5 mètres au Sud de l'axe de la voie *OU-*

TER, c'est-à-dire en-deçà de la distance prescrite par l'OACI, ces distances réduites peuvent également s'appliquer par analogie au Nord de l'axe de la voie de circulation *OUTER*. On veillera cependant à ce qu'aucun obstacle susceptible d'entraver l'utilisation de la voie *OUTER* entre les *links* 2 et 3 ne fasse saillie dans cette partie de la bande de voie de circulation.

Il y a ainsi lieu de remettre à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux les éléments justificatifs (comprenant également une vue en coupe) démontrant qu'aucun obstacle, susceptible de restreindre l'utilisation de la voie *OUTER* par les aéronefs correspondant aux lettres de code A à E, ne fasse saillie sur la portion de la bande de voie de circulation concernée. Sinon, il conviendra de limiter l'utilisation de la portion de voie de circulation concernée aux aéronefs correspondant à la lettre de code C ou alors d'exécuter les travaux en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport.

Tel qu'il ressort du *safety assessment* du 31 janvier 2013, aucun obstacle ne fera saillie sur la portion de la bande de voie de circulation concernée.

2.5.2.4 Trous, fossés

Conformément au tableau 1-1 du Doc 9157 OACI « Manuel de conception des aéroports Partie 2 », la portion nivelée d'une voie de circulation en cas de lettre de code E doit s'étendre au moins sur 22 mètres de part et d'autre de l'axe de voie de circulation, zone dans laquelle aucun trou, ni fossé n'est admis. Il ressort des plans remis que cette exigence est satisfaite pour la durée des travaux.

2.5.2.5 Délimitation et balisage lumineux du chantier

Le chantier du poste de stationnement 33 devra être clairement séparé des aires de mouvement par une clôture appropriée. Un balisage lumineux répondant aux exigences du paragraphe 7.4.4 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI et du Supplément A, section 13 est à prévoir et le périmètre du chantier sur l'aire de trafic doit être clairement identifiable.

2.5.2.6 Dégagement d'obstacles

Le requérant doit annoncer à l'OFAC – par la voie ordinaire et en produisant toutes les pièces justificatives relatives aux perturbations des installations CNS et des procédures de vol – toute machine de chantier ou grue qui percera les surfaces de limitation d'obstacles mentionnées dans le plan de la zone de sécurité en vigueur et qui constitue de ce fait un obstacle à la navigation aérienne.

2.5.2.7 Installations de communication ou de navigation aérienne

Le dossier est muet sur les perturbations que le chantier est susceptible de causer aux installations de communication ou de navigation aérienne de Skyguide.

Le requérant doit donc solliciter l'accord de Skyguide avant d'ouvrir le chantier. S'il apparaît que celui-ci est de nature à provoquer des perturbations inacceptables, il y a lieu de prendre les mesures qui s'imposent et d'en aviser l'OFAC.

Tel qu'il ressort du *safety assessment* du 31 janvier 2013, Skyguide a été sollicité à ce sujet et a donné son accord.

2.5.2.8 Safety assessment

L'OFAC a rappelé dans son préavis du 16 juillet 2012 que, comme l'énonce le *safety assessment light* « HRS 1965 Phase 1 » émanant de l'aéroport, il y aura lieu de réaliser un *safety assessment* supplémentaire pour la phase 1 des travaux puisqu'elle s'assimile à un changement temporaire au sens de la directive AD I-003 de l'OFAC.

En date du 31 janvier 2013, le requérant a effectivement fait parvenir le *safety assessment* pour la première phase de travaux. Après examen de l'OFAC, la première phase de travaux est validée et le requérant peut débiter le projet en respectant ce *safety assessment* du 31 janvier 2013. L'exigence liée à la production d'un *safety assessment* pour cette phase n'apparaîtra donc plus dans les charges relatives au présent projet.

Toutefois, dans sa prise de position du 13 février 2013, l'OFAC demande au requérant de fournir les plans qui ont servi de base aux figures intégrées dans ce *safety assessment*.

2.5.3 Phases de travaux ultérieures

Comme le formule le *safety assessment* « HRS 1965 Phase 1 », les phases ultérieures des travaux, qui seront réalisées dans les cinq à sept ans à venir, feront l'objet d'une évaluation de la sécurité distincte.

Si tant est que les opérations de vol soient touchées d'une manière ou d'une autre, il conviendra d'adresser à l'OFAC pour examen et validation, six semaines au plus tard avant le début de chaque nouvelle phase de travaux, un programme des travaux comprenant des plans à l'échelle. En outre et comme convenu, il conviendra de réaliser dans chaque cas un *safety assessment* au moins, puisqu'il s'agit de *changes* temporaires au sens de la directive AD I-003 de l'OFAC.

2.5.4 Publications

Toute modification ou restriction de l'exploitation sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.5.5 Début et fin des travaux

Le début et la fin des travaux devront être communiqués à temps à l'OFAC (section LESA). Le contrôle du chantier et/ou de l'infrastructure terminée sera effectué dans le cadre des activités de surveillance de l'OFAC.

2.6 Exigences techniques

2.6.1 Exigences liées à l'énergie

Préliminairement, il convient de rappeler que l'IFP, en date du 22 juin 2012, a demandé des compléments. Sur la base de ces compléments, l'IFP a pris position en allemand le 21 décembre 2012 et a traduit son préavis en date du 24 janvier et du 17 février 2013.

Tel qu'il ressort de sa traduction, l'IFP est favorable à l'approbation du projet, mais a émis les charges suivantes.

2.6.1.1 Rapport technique avec complément / demande de dérogation

Tout d'abord, il est rappelé que l'art. 6 OITC, qui décrit le contenu du rapport technique, exige des informations sur l'entreprise. Selon la terminologie de la loi sur les pipelines, l'entreprise est l'exploitant d'une installation. Tel qu'il ressort du rapport technique (chiffre 1.1), l'entreprise est l'AIG. Cependant, pour l'IFP, ce n'est pas l'AIG qui gère l'installation, mais plutôt Saraco SA. Cette remarque est d'autant plus importante que tous les plans ont été signés par Saraco SA. Par ailleurs, le détenteur du permis d'exploitation délivré par l'OFEN est Saraco SA et non l'AIG.

De plus, sous le chiffre 1.4.1 du rapport technique, il est fait référence aux directives de mensuration de l'OFEN. Ces directives ne sont plus en vigueur depuis plusieurs années. Elles ont été remplacées par l'annexe 12 de la Directive de l'IFP.

Cela étant précisé, concernant les deux demandes de dérogations, à savoir que tout le système hydrant soit considéré comme une installation annexe et que l'essai de pression à l'eau avec 90% de la limite élastique soit remplacé par un essai conventionnel à l'eau, l'IFP se positionne de la manière suivante.

En ce qui concerne la première demande, si elle était acceptée, cela permettrait de réduire les distances de sécurité. Or, ce projet n'est pas une installation annexe, les distances de sécurité doivent donc être respectées.

Pour la seconde demande, le niveau de la pression d'essai n'est pas défini dans l'ordonnance de sécurité, mais est fixé dans la Directive de l'IFP sous le chiffre 7.7 « Pression d'essai ». Ce n'est donc pas à l'autorité d'approbation des plans de se prononcer sur cette valeur, mais elle sera déterminée d'entente avec l'IFP sur la base de plans de détail.

Selon le chiffre 4.3 de la demande de dérogation, un système HANSA devra être installé pour l'essai d'étanchéité. L'IFP avise que l'autorisation pour ce système, qui est actuellement en fonction, échoue en fin d'année 2012. Une nouvelle autorisation du système à partir du 1^{er} janvier 2013 sera possible, à condition que Saraco fournisse encore à l'IFP des informations complémentaires.

Selon le chiffre 5.1.1 de la demande de dérogation, des mesures supplémentaires seront installées là où les distances prescrites ne peuvent pas être respectées. L'IFP ne peut pas accepter une telle dérogation générale. Ces cas seront à définir de cas en cas, documenté avec un raisonnement et un plan d'objet.

2.6.1.2 Plans

Pour les plans « Profil de long » n°2333-02, n°2333-03, n°2333-04 et n°2333-05, la référence des points spéciaux comme les coudes, les déviations, etc. aux plans de situation n'est pas clair. L'IFP propose d'utiliser le même système de référence que dans les autres plans du dossier.

Pour le plan d'objet « Chambre K33 » n°2334-01 et le plan d'objet « Chambre K10.1 » n°2334-02, les plans détaillés doivent être fournis à l'IFP avec les plans de construction.

Les imprécisions dans les plans et les plans manquants sont à corriger, respectivement à soumettre, à l'IFP avec les plans de construction.

2.6.1.3 Remarques diverses

Les parties de l'installation qui seront mises hors service doivent être remplies ou supprimées.

Les surfaces d'aciers nus doivent être nettoyées à l'aide d'une procédure de sablage avant l'application de l'isolation (Sa 2^{1/2}).

Les spécifications pour les conduites et les éléments de conduites, soudure, tests non-destructifs, mensuration, isolation, PC, etc. doivent être présentées à l'IFP avant le début des travaux.

Les plans de construction sont à soumettre à l'OFEN selon l'art. 17 de l'Ordonnance du 2 février 2000 sur les installations de transport par conduites (OITC).

Les nouvelles installations ne peuvent être mises en service qu'avec un permis d'exploitation de l'OFEN.

2.6.2 Exigences liées au courant fort

Dans sa prise de position du 25 juillet 2012, l'ESTI, au vu du respect des ordonnances en vigueur et en particulier les profondeurs d'enfouissement des lignes électriques, préavise favorablement ce projet sans émettre d'exigences spécifiques.

2.7 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

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

Après évaluation du dossier, le Service d'étude de l'impact sur l'environnement (SEIE) relève ce qui suit.

Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, le document fourni pour évaluer les impacts sur l'environnement est un rapport d'enquête préliminaire (REP), et non un rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Le requérant demande ainsi implicitement, au sens de l'art. 8a, al.1 OEIE, que le REP soit réputé RIE.

Cette demande est acceptée aux conditions énumérées ci-dessous.

Le « RIE version définitive » sera remis au SEIE au maximum 10 jours après le début des travaux et devra mentionner que les documents discutés dans les chapitres suivants devront être transmis aux services listés ci-dessous.

- La liste des mesures qui seront mises en œuvre pour limiter les impacts sur la qualité de l'air (mesures de niveau B de la Directive Air Chantier) sera transmise au Service de protection de l'air (SPAir) au maximum 10 jours après le rendez-

vous de police.

- Une version finalisée (sous format numérique) du rapport d'impact sur l'environnement sera transmise au SEIE au maximum 10 jours après le rendez-vous de police.
- Durant la phase de chantier, le PV de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier sera transmis à la direction générale de l'eau, service de l'écologie de l'eau – secteur inspection.
- Au moins 20 jours ouvrables avant la première installation construite dans le cadre de cette autorisation, l'attestation de curage et de nettoyage final des systèmes d'assainissement privés et publics, établie par l'entreprise qui a été mandatée pour effectuer ces travaux, sera transmise à la direction générale de l'eau, service de l'écologie de l'eau – secteur inspection.

Le requérant doit mettre en œuvre les mesures de protection de l'environnement spécifiques définies dans les documents transmis, ainsi que celles mentionnées ci-dessous.

2.8.1 Protection des eaux

Le SEIE exige que le « RIE version définitive » qui lui sera remis intègre les demandes suivantes.

- Lors du remplacement du système hydrant Saraco, il conviendra de respecter en tout temps la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier (d'après la recommandation SIA/VSA 431).
- Lors du stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produits pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers devront être placés dans des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites (cf. fiches G1 et G2, édition CCE mars 2010).
- Les condensats devront être évacués au réseau d'assainissement des eaux usées pour autant qu'ils satisfassent en tout temps aux valeurs définies par l'annexe 3.2 de l'OEaux. Dans le cas contraire, ceux-ci devront être évacués comme déchet spécial auprès d'un repreneur agréé.

De plus, l'OFEV mentionne que l'installation des conduites nécessitera des excavations maximales de 5 à 7 mètres. La nappe d'eau souterraine de Montfleury se situe à environ 30 mètres de profondeur et ne sera donc pas touchée par les installations. Les conduites sont entièrement étanches et équipées d'un système de détection et

de localisation des fuites. Étant donné que la nappe se situe environ 25 mètres plus bas, un tel système doit permettre d'intervenir suffisamment rapidement afin d'éviter une contamination de la nappe (notice d'impact sur l'environnement « HRS 1965 »).

L'OFEV remarque également que le projet se situe dans un secteur B de protection des eaux. La classification en secteur B ne correspond pas à la classification fédérale des secteurs de protection des eaux. Étant donné la présence d'une nappe d'eau souterraine importante (Montfleury), l'OFEV interprète le secteur A comme un secteur A_u de la protection des eaux. Dans le secteur A_u, de telles conduites peuvent être autorisées par l'autorité compétente.

L'OFEV exige ainsi que les installations respectent la fiche L4, édition CCE 2008 : [http://www.kvu.ch/files/nxt_projects/23_12_2008_01_29_38-L4\(Juin2008\).pdf](http://www.kvu.ch/files/nxt_projects/23_12_2008_01_29_38-L4(Juin2008).pdf).

Pour le surplus, l'OFEV demande que les exigences du SEIE énumérées ci-dessus soient respectées.

2.8.2 Protection de l'air et du climat

Selon l'OFEV, 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 4.9.1 « Protection de l'air – phase de construction » de la notice d'impact sur l'environnement du 26 mars 2012 énonce les mesures de protection qui doivent être considérées pour l'exécution des travaux.

Le SEIE, quant à lui, exige que le « RIE version définitive » intègre les demandes suivantes pour la phase de chantier.

- Spécifier que le chantier devra appliquer le niveau B de la directive Air Chantier.
- Lister les mesures qui seront mises en œuvre pour limiter les impacts sur la qualité de l'air.

2.8.3 Protection contre le bruit

Dans le « RIE version définitive », il faudra mentionner que, durant la phase de chantier, il conviendra de se référer (en plus de la directive sur le bruit des chantiers) à l'Ordonnance fédérale sur le bruit des machines (Obma 2007).

2.8.4 Déchets et substances

Le SEIE exige que le « RIE version définitive » intègre les demandes suivantes.

- Mentionner que la « Procédure de gestion des matériaux terreux et des matériaux d'excavation, Genève Aéroport, mai 2012 » devra être appliquée.
- Préciser que le concept d'élimination des déchets qui sera transmis au Service de géologie, sols et déchets (GESDEC) devra inclure les matériaux d'excavation qui seront réutilisés sur place pour le remblayage.

2.8.5 Prévention des accidents majeurs / Protection contre les catastrophes

Les travaux de rénovation se situent entièrement sur le terrain de l'AIG qui est soumis à l'ordonnance sur la prévention des accidents majeurs appliquée aux voies de communication (OPAM), par conséquent le projet l'est aussi.

Dans le cadre du projet, il est prévu de remplacer les conduites principales existantes DN 300 (12") et DN 225 (9") par des conduites neuves DN 300 (12"). Les anciens *pits* et les conduites de *pits* existantes DN 150 (6") seront démontés et remplacés par de nouveaux *pits* et de nouvelles conduites DN 150 (6"). Il est prévu d'aménager la sécurité en matière de surveillance de la pression, de contrôle de l'étanchéité et de système d'arrêt d'urgence – Stop Fuel, etc.

Le détenteur mentionne dans sa Notice d'impact que les conséquences sur l'environnement sont insignifiantes. Il note, en renvoyant à un échange de courriels du 8 septembre 2008 entre l'OFAC et l'OFEV, qu'un rapport succinct n'est donc pas nécessaire, le projet ne présentant pas un changement sensible au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM.

Comme mesure de sécurité, le détenteur a prévu d'élaborer des instructions de sécurité adaptées à la situation et à la nature du chantier.

Dans la prise de position de la République et Canton de Genève, le service concerné préavise positivement le dossier.

L'OFEV a évalué si le projet satisfait aux exigences en matière de prévention des accidents majeurs. Les documents soumis sont suffisants pour évaluer l'aspect de la prévention des accidents majeurs.

L'OFEV juge que les changements de l'oléoréseau Saraco imposés par le projet de rénovation HRS 1965 ne représentent pas un changement majeur dans le sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Donc, il n'est pas nécessaire d'adapter le rapport succinct.

Les mesures de sécurité prévues pour la phase d'exploitation et pour la phase de construction correspondent aux exigences de la prévention des accidents majeurs.

Du point de vue de la prévention des accidents majeurs, l'OFEV peut approuver le

projet.

2.9 Exigences techniques cantonales

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 14 août 2012, préavisant favorablement le projet, la Direction des autorisations de construire du canton de Genève a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des Services cantonaux et de la Commune concernés. Sous réserve des services listés ci-dessous et les exigences du SEIE reprises ci-dessus, les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

La police du feu du canton de Genève a émis les conditions suivantes :

- Les mesures de protection incendie de l'aérogare en matière de construction, d'équipement et d'utilisation, seront appliquées.
- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'article 72 de la Norme de protection incendie 1-03f et à la Directive n°11-03 « Prévention incendie, sécurité dans les exploitations et sur les chantiers » (AEAI).

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, au moment où débiteront les travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

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

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

2.11 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice per-

mettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage notamment.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objection au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

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

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

4. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales, cantonales et communales 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 25 avril 2012 de l'Aéroport International de Genève,

décide l'approbation des plans en vue de remplacer le système hydrant Saraco dans le périmètre des satellites 20, 30 et 40.

1. De la portée

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

- Carte de vue d'ensemble n°2330-01, échelle 1:25'000^e, du 13 mars 2012 ;
- Schema Projekt HRS 1965 n°2331-01 Index a, du 10 juillet 2012 ;
- Schema Demontage n°2331-02 Index 0, du 10 juillet 2012 ;
- KKS-Schema n° 2331-03 Index 0 du 23 juin 2012 ;
- Situationsplan n°2332-01 Index a, échelle 1:1'000^e, du 3 août 2012 ;
- Situationsplan (Etape 1) n°2332-02 : Pousse-tube sous Twy et Chambre K33, échelle 1:250^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Situationsplan (Etape 1) n°2332-03 : Pousse-tube sous Twy et Chambre K33, échelle 1:500^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Situationsplan Satellit 20 und 30 n°2332-04 Index b, échelle 1:500^e, du 27 novembre 2012 ;
- Situationsplan Satellit 40 n°2332-05 Index b, échelle 1:500^e, du 27 novembre 2012 ;
- Profil de long Pipeline A n°2333-02 Index c, échelle 1:500/50^e, du 27 novembre 2012 ;
- Profil de long Pipeline B n°2333-03 Index c, échelle 1:500/50^e, du 27 novembre 2012 ;
- Profil de long Pipeline C n°2333-04 Index c, échelle 1:500/50^e, du 27 novembre 2012 ;
- Profil de long CH21/22 – Satellit 30/40 n°2333-05 Index 0, échelle 1:500/50^e, du 21 novembre 2012 ;
- Plan de tuyauterie (Etape 1) n°2334-01 : Chambre K33, échelle 1:25^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Plan de tuyauterie n°2334-02 : Chambre K10.1, échelle 1:25^e, du 1^{er} mars 2012 ;
- Rohrvortrieb/Mantelrohr n°2334-03 Index 0, échelle 1:50/25^e, du 23 juillet 2012 ;
- Pumpstation Demontage n°2334-04 Index 0, échelle 1:25^e, du 3 août 2012 ;

- Pumpstation Rohranschluss n°2334-05 Index 0, échelle 1:25^e, du 3 août 2012 ;
- Profils Types ; PT100 n° 2339-01 Index a, échelle 1:25^e, du 3 août 2012 ;
- Distribution Zones Ex n°2339-02 Index 0, échelle 1:10^e, du 23 juin 2012 ;
- Typische Detail Schieberschächte n°2339-03 Index 0, échelle 1:25^e, du 3 août 2012.

2. Des charges

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

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

2.1.1 Concernant le projet fini

- Un revêtement, destiné à niveler la différence de niveau entre le couvercle des chambres et la chaussée de l'aire de trafic, sera posé autour des nouvelles chambres.

2.1.2 Phases de chantier

- Les aires de mouvement ne devront pas être contaminées par les poussières soulevées par les véhicules se rendant sur le chantier.
- Les conducteurs et le personnel concernés seront formés suffisamment à l'avance.
- Lors des travaux, des mesures de réduction des poussières seront définies et respectées.
- Aucun obstacle, susceptible de restreindre l'utilisation de la voie *OUTER* par les aéronefs correspondant aux lettres de code A à E, ne devra faire saillie dans la partie de la bande de voie de circulation relevante. Dans l'impossible, l'utilisation de la portion de voie de circulation concernée devra être limitée aux aéronefs correspondant à la lettre de code C ou alors les travaux seront exécutés en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport.
- Le chantier du poste de stationnement 33 devra être clairement séparé des aires de mouvement par une clôture appropriée.
- Un balisage lumineux répondant aux exigences du paragraphe 7.4.4 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI et du Supplément A, section 13 devra être prévu.
- Le périmètre du chantier sur l'aire de trafic devra être clairement identifiable.
- Toute machine de chantier ou grue qui perce les surfaces de limitation d'obstacles devra être annoncée à l'OFAC.

- S'il apparaît que ce chantier est de nature à provoquer des perturbations inacceptables en matière d'installations de communication ou de navigation aérienne, il y aura lieu de prendre les mesures qui s'imposent et d'en aviser l'OFAC.
- Les plans qui ont servi de base aux figures intégrées dans le *safety assessment* du 31 janvier 2013 seront transmis à l'OFAC.

2.1.3 Phases de travaux ultérieures

- Si les opérations de vol seront touchées d'une manière ou d'une autre durant les phases ultérieures, un programme des travaux comprenant des plans à l'échelle sera adressé à l'OFAC pour examen et validation six semaines au plus tard avant le début de chaque nouvelle phase de travaux.
- Un *safety assessment* sera réalisé dans chaque cas.

2.1.4 Publications

- Toute modification ou restriction de l'exploitation sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.2 Exigences techniques fédérales

- Les imprécisions dans les plans « Profil de long » n°2333-02, n°2333-03, n°2333-04 et n°2333-05 seront à corriger.
- Pour le plan d'objet « Chambre K33 » n°2334-01 et le plan d'objet « Chambre K10.1 » n°2334-02, les plans détaillés devront être fournis à l'IFP avec les plans de construction.
- Les surfaces d'aciers nus devront être nettoyées à l'aide d'une procédure de sablage avant l'application de l'isolation (Sa 21/2).
- Les spécifications pour les conduites et les éléments de conduites, soudure, tests non-destructifs, mensuration, isolation, PC, etc. devront être soumises à l'IFP avant le début des travaux.
- Les plans de construction seront à soumettre à l'OFEN.
- Un permis d'exploitation devra être remis par l'OFEN pour que les nouvelles installations puissent être mises en service.

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

- La liste des mesures qui seront mises en œuvre pour limiter les impacts sur la qualité de l'air (mesures de niveau B de la Directive Air Chantier) sera transmise au Service de protection de l'air au maximum 10 jours après le rendez-vous de police.
- Une version finalisée du RIE sera transmise au SEIE au maximum 10 jours

après le rendez-vous de police.

- Durant la phase de chantier, le PV de contrôle hebdomadaire de la qualité de l'évacuation des eaux de chantier sera transmis à la direction générale de l'eau, service de l'écologie de l'eau – secteur inspection.
- Au moins 20 jours ouvrables avant la première installation construite dans le cadre de cette autorisation, l'attestation de curage et de nettoyage final des systèmes d'assainissements privés et publics établie par l'entreprise qui a été mandatée pour effectuer ces travaux sera transmise à la direction générale de l'eau, service de l'écologie de l'eau – secteur inspection.
- Le « RIE version définitive » devra mentionner que les documents ci-dessus ont été transmis.
- Le requérant devra mettre en œuvre les mesures de protection de l'environnement spécifiques définies dans les documents transmis.
- Le « RIE version définitive » sera remis au SEIE au maximum 10 jours après le début des travaux.

2.3.1 Protection des eaux

- Les installations devront respecter la fiche L4, édition CCE 2008 ;
- La directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier sera respectée en tout temps.
- Lors du stockage de récipients (entre 20 et 450 litres par récipient) de produits pouvant altérer les eaux de classe A ou B, ces derniers devront être placés dans des ouvrages de protection ayant une capacité de rétention suffisante pour permettre la détection des fuites.
- Les condensats devront être évacués au réseau d'assainissement des eaux usées pour autant qu'ils satisfassent en tout temps aux valeurs définies par l'annexe 3.2 de l'OEaux.
- Dans le cas contraire, ceux-ci devront être évacués comme déchet spécial auprès d'un repreneur agréé.
- Le « RIE version définitive » devra intégrer les charges ci-dessus.

2.3.2 Protection de l'air et du climat

- Il faudra mentionner que le chantier devra appliquer le niveau B de la directive Air Chantier.
- Les mesures qui seront mises en œuvre pour limiter les impacts sur la qualité de l'air seront listées.
- Le « RIE version définitive » devra intégrer les charges ci-dessus.

2.3.3 Protection contre le bruit

- Durant la phase de chantier, il conviendra de se référer (en plus de la directive sur le bruit des chantiers) à l'Ordonnance fédérale sur le bruit des machines (Obma 2007).
- Le « RIE version définitive » devra intégrer la charge ci-dessus.

2.3.4 Déchets et substances

- Il faudra mentionner que la « Procédure de gestion des matériaux terreux et des matériaux d'excavation, Genève Aéroport, mai 2012 » devra être appliquée.
- Il faudra préciser que le concept d'élimination des déchets qui sera transmis au Service de géologie, sols et déchets (GESDEC) devra inclure les matériaux d'excavation qui seront réutilisés sur place pour le remblayage.
- Le « RIE version définitive » devra intégrer les charges ci-dessus.

2.4 Exigences techniques cantonales

- Les mesures de protection incendie de l'aérogare en matière de construction, d'équipement et d'utilisation seront appliquées.
- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier.

1.8 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, au moment où débiteront les travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et le requérant, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré et la facture est à la charge du requérant. Ils seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

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

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'énergie (OFEN), 3003 Berne ;
- Inspectorat fédéral des pipelines (IFP), Richtistrasse 15, case postale 594, 8304 Wallisellen ;
- Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI) Romandie, Chemin de Mornex 3, 1003 Lausanne ;
- Département de l'urbanisme (DU), Office de l'urbanisme, Direction des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, case postale 22, 1211 Genève 8 ;
- Commune de Meyrin, Service de l'urbanisme, des travaux publics et de l'énergie, Rue des Boudines 2, CP 367, 1217 Meyrin 1.

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

Véronique Gigon
Secrétaire générale suppléante

La voie de droit figure à la page suivante
Voie de droit

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

Le délai ne court pas du 7^{ème} jour avant Pâques au 7^{ème} jour après Pâques inclusivement.

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