



3003 Berne, le 18 avril 2019

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Modification du projet MenConFeed pour le forage n° 3

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 12 mars 2019, l'Aéroport International de Genève (AIG) – exploitant de l'aéroport de Genève – et Saraco SA – exploitant des installations d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Genève – (ci-après : les requérants), ont déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande de modification de la décision d'approbation des plans du 30 avril 2018 relative à la construction d'une nouvelle conduite d'avitaillement en carburant pour l'aéroport de Genève.

1.2 Description du projet

Pour mémoire, le 30 avril 2018, le DETEC a autorisé l'AIG et Saraco SA à construire une conduite d'avitaillement entre l'aéroport de Genève et les quatre dépôts de kérosène situés à l'extérieur du périmètre de l'aéroport. Cette autorisation a été assortie d'un droit d'expropriation en faveur de l'AIG sur les parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

Actuellement, les requérants souhaitent modifier le tracé de la conduite tel qu'il a été approuvé. Concrètement ils souhaitent modifier la profondeur de la conduite à l'endroit du forage n° 3, soit le tronçon d'environ 350 mètres situé entre le quartier de l'Etang et la route de Meyrin. Il est prévu que la conduite soit installée jusqu'à 12 mètres plus en profondeur que prévu dans la décision d'approbation des plans du 30 avril 2018.

A toutes fins utiles, il convient de rappeler que, par décision du 15 avril 2019, l'autorité de céans a déjà rendu une décision pour approuver la modification du projet initial. La décision du 15 avril 2019 concerne toutefois deux secteurs (TAG et SOGEP 1) qui sont différents de celui qui fait l'objet de la présente procédure.

1.3 Justification du projet

La modification du projet est justifiée par les requérants comme permettant d'assurer que les travaux se fassent dans de bonnes conditions de sécurité. En effet, le projet approuvé par la décision du 30 avril 2018 prévoit une profondeur de la conduite de 3,70 mètres sous la sortie d'autoroute. Cependant, les requérants ont remarqué que, en raison de la faible profondeur et des caractéristiques géologiques du sol, il existe

un risque non calculable que du liquide utilisé dans le cadre des travaux remonte à la surface et se répande sur l'autoroute. Pour contrer ce risque, les requérants ont souhaité augmenter la profondeur de la conduite à cet endroit, en tenant compte des autres structures existantes ou prévues (p. ex. canalisations).

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 12 mars 2019 sont les suivants :

- Lettre de demande et d'explication du projet, du 12 mars 2019, accompagnée des deux annexes suivantes :
 - Annexe 1 : courriel d'un ingénieur géotechnicien résumant les exigences du Service de géologie, sols et déchets du Canton de Genève, du 8 mars 2019 ;
 - Annexe 2 : courriel d'un ingénieur géotechnicien concernant l'absence de piézomètres dans la zone du quartier de l'Etang, du 8 mars 2019 ;
- Plan n° 2102-03, Indice B, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 3/5 », échelle 1:500, du 15 février 2019 ;
- Plan n° 2103-03, Indice B, « Forage dirigé n° 3 Feederpipeline 8" – Profil en long 1:200 », échelle 1:200, du 15 février 2019.

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 de l'AIG n'est pas modifié.

1.6 *Droits réels*

Le présent projet traverse des biens-fonds pour lesquels les requérants ne disposent pas des droits réels nécessaires. Par décision du 30 avril 2018, l'autorité de céans s'est prononcée sur une demande d'expropriation déposée par les requérants dans le cadre du projet initial, concernant donc entre autres les parcelles traversées par le tronçon faisant l'objet de la présente décision.

L'autorité de céans constate que la modification du projet entraîne un déplacement des conduites vers le bas, à l'exception de la partie nord du forage n° 3 qui est déplacée très légèrement en surface. La modification de la profondeur de la conduite ne modifie donc pas sa localisation en plan qui est l'objet principal de l'emplacement indiqué pour les servitudes de droit réel sur les parcelles impactées par le projet. Elle permet de plus de réduire le risque de conflit avec de futures installations, qui sont souvent prévues à proximité de la surface. Par conséquent, la situation des ayants-droits des parcelles traversées par la conduite n'est pas péjorée. Ainsi, l'autorisation formulée dans la décision du 30 avril 2018 – selon laquelle l'AIG est autorisé à utiliser son droit d'expropriation conformément au tableau des droits expropriés du 4 avril 2018 et du plan d'expropriation n° 2101-03, Indice A, « Plan d'ensemble »,

échelle 1:1'000, du 10 mars 2017 – est maintenue et permet de réaliser la conduite telle que modifiée par le projet qui fait l'objet de la présente procédure.

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête

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

En date du 13 mars 2019, l'OFAC a requis l'avis du Canton de Genève. L'Office des autorisations de construire (OAC) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

L'OFAC a également requis l'avis de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de l'Inspection fédérale des pipelines (IFP).

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

2.2 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Inspection fédérale des pipelines (IFP), courriel du 10 avril 2019 ;
- Office fédéral des routes (OFROU), courriel du 18 avril 2019 ;
- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 9 avril 2019 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés et des communes concernées suivants :
 - Office cantonal du génie civil, préavis du 9 avril 2019 ;
 - Commune de Vernier, préavis du 5 avril 2019 ;
 - Office de l'urbanisme, préavis du 5 avril 2019 ;
 - Commune de Meyrin, préavis du 2 avril 2019 ;
 - Police du Feu, préavis du 1^{er} avril 2019 ;
- Office cantonal de l'environnement, Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA), secteur EIE, préavis du 16 avril 2019.

2.3 Observations finales

Les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises aux requérants le 9 avril 2019 et le 17 avril

2019, en les invitant à formuler leurs observations. Les requérants ont informé l'OFAC qu'ils n'avaient pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 18 avril 2019.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aéroport dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à modifier le tracé de la conduite d'avitaillement qui permet de fournir l'aéroport de Genève en kérosène. Dans la mesure où cette conduite sert à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'une installation d'aéroport dont la construction respectivement la modification doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est exploitée en vertu d'une concession.

1.2 Procédure applicable

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

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

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à

elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, la modification souhaitée par les requérants ne concerne qu'un tronçon de la conduite d'avitaillement, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées et que ce type de procédure peut être appliqué.

1.3 *Etude d'impact sur l'environnement*

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

En l'occurrence, le projet consiste à modifier le tracé de la conduite sur un tronçon relativement court. Ce projet n'est pas une modification considérable de la conduite d'hydrocarbure, et la modification n'impacte pas sensiblement l'environnement. Par conséquent, il n'y a pas lieu de soumettre le projet à une EIE, qui par ailleurs a été menée dans le cadre de la décision initiale du 30 avril 2018.

1.4 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation de l'aérodrome est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation de l'AIG actuellement en vigueur et que la

présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation de l'AIG n'est pas nécessaire.

2. Au fond

2.1 Conditions d'approbation

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer leurs avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 Justification

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

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018.

Le présent projet est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aéroports 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 formulées dans la décision du 30 avril 2018*

Sauf disposition contraire ci-dessous, les exigences formulées dans le cadre de la décision du 30 avril 2018 s'appliquent également au tronçon faisant l'objet de la présente décision.

2.6 *Exigences de l'OFAC*

Dans le cadre de la procédure initiale, les requérants avaient joint à leur demande un rapport technique ainsi qu'un rapport d'impact sur l'environnement, prévoyant des mesures techniques, respectivement environnementales, à mettre en œuvre en lien avec le projet. Ces rapports avaient été approuvés dans la décision du 30 avril 2018. La modification du projet initial pour les secteurs TAG et SOGEP 1, approuvée par décision du 15 avril 2019, intégrait le même rapport d'impact sur l'environnement, ainsi qu'un rapport technique mis à jour.

Bien que ces deux rapports contiennent des mesures pertinentes pour la modification faisant l'objet de la présente décision, les requérants ne les ont pas joints à leur demande. L'autorité de céans estime que l'application des rapports n° 2100-01, Indice B, « Rapport technique », du 14 novembre 2018 et n° 2100-02, « Rapport d'impact sur l'environnement », du 15 décembre 2015 est indispensable au bon déroulement du projet et au respect des normes applicables. Ainsi, l'application de ces deux rapports est intégrée à la présente décision, sous forme de charge.

2.7 *Exigences spécifiques à l'aviation*

Le tronçon de la conduite faisant l'objet de la présente décision se trouve à la fois sous terre et en dehors du périmètre de l'aéroport de Genève. Par conséquent, aucune exigence spécifique à l'aviation n'a été formulée.

2.8 *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 a été

examiné par les autorités cantonales compétentes en la matière. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

2.9 *Exigences liées aux conduites*

Les requérants ont soumis à l'IFP les plans déposés dans le cadre de la présente procédure. Sur la base de ces plans, l'IFP n'a pas formulé d'exigences propres à cette modification.

L'autorité de céans rappelle que dans le cadre de la procédure pour le projet initial, l'IFP avait formulé plusieurs exigences qui ont été intégrées sous forme de charges dans la décision du DETEC du 30 avril 2018. L'ensemble des charges formulées dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer ces conditions de manière distincte sous forme de charges.

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

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par les autorités cantonales genevoises, par le biais du SERMA. Les autorités précitées ont formulé plusieurs exigences, qui sont contenues dans le préavis du SERMA du 16 avril 2019. Le SERMA a au demeurant renvoyé à ses prises de positions du 11 mai 2017 et du 14 février 2019, rendues dans le cadre de la procédure initiale, respectivement dans le cadre de la procédure relative à la modification de la décision initiale MenConFeed pour TAG et SOGEP 1.

Les exigences du SERMA du 11 mai 2017 ont été intégrées sous forme de charges dans la décision du DETEC du 30 avril 2018. L'ensemble des charges formulées dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer ces conditions de manière distincte sous forme de charges. En revanche, les exigences du SERMA du 14 février 2019 et du 16 avril 2019 sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises aux requérants qui ne les ont pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

2.10.1 Forêts

Dans son préavis du 14 février 2019, le SERMA a formulé deux conditions, numérotées 14 et 15, relatives à la conservation de la forêt. Ces conditions renvoient au préavis de la Direction générale de l'agriculture et de la nature du Canton de Genève

(DGAN), que celle-ci a formulé dans le cadre de la procédure du projet initial. Ce préavis a été analysé dans le cadre de la procédure initiale, et les éléments pertinents ont été intégrés à la décision du DETEC du 30 avril 2018 sous forme de charges. L'ensemble des charges formulées dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer ces conditions de manière distincte sous forme de charges.

2.10.2 Nature et paysage

Dans son préavis du 14 février 2019, le SERMA a formulé huit conditions, numérotées 16 à 23, relatives à la protection des vipères. Dans son préavis du 16 avril 2019, le SERMA a de nouveau formulé deux conditions, numérotées 1 et 2, relatives à la protection des vipères. Ces deux préavis contiennent des exigences similaires, sans être parfaitement identiques. Dans la mesure où les exigences formulées dans le préavis du 16 avril 2019 sont plus récentes et formulées en lien avec le projet de l'espèce, et afin d'éviter une éventuelle contradiction entre les deux préavis, l'autorité de céans n'intègre à la présente décision, sous forme de charges, que les conditions 1 et 2 du préavis du SERMA du 16 avril 2019.

2.10.3 Protection des eaux souterraines et des sols

D'après les informations contenues dans les documents formant la demande des requérants, ceux-ci ont soumis leur projet au Service de géologie, sols et déchets du Canton de Genève (GESDEC). Celui-ci aurait formulé deux exigences, visant d'une part à garantir que le forage reste effectivement au-dessus du niveau de saturation de la nappe phréatique sous-jacente, et d'autre part à ce que les produits utilisés pour le forage n'aient pas d'effets nocifs pour l'environnement. Dans leur demande, les requérants ont d'ores et déjà prévu des mesures afin de répondre à ces exigences. Partant, l'autorité de céans renonce à intégrer ces exigences à la présente décision sous forme de charges.

Dans le cadre de la consultation du SERMA par l'OFAC, le GESDEC a de nouveau été appelé à se prononcer, mais n'a pas donné suite dans les délais. Les requérants ont cependant fait savoir à l'autorité de céans que, d'après les informations qu'ils ont pu obtenir auprès de ce service, celui-ci prévoyait de renvoyer à son préavis formulé dans le cadre de la procédure du projet initial, sans formuler d'exigences supplémentaires. Les exigences du GESDEC, incorporées au préavis du SERMA du 11 mai 2017, ont été intégrées sous forme de charges dans la décision du DETEC du 30 avril 2018. L'ensemble des charges formulées dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer ces exigences de manière distincte sous forme de charges.

De plus, dans son préavis du 14 février 2019, le SERMA a formulé cinq conditions, numérotées 3 à 7, relatives à la protection des eaux de surfaces et des eaux souterraines.

Les conditions 3 à 6 ont déjà été formulées dans le cadre de la procédure relative au projet initial MenConFeed et ont été intégrées sous forme de charges dans la décision du DETEC du 30 avril 2018. L'ensemble des charges formulées dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer ces conditions de manière distincte sous forme de charges.

2.10.4 Protection de l'air

Dans son préavis du 14 février 2019, le SERMA a formulé deux conditions, numérotées 1 et 2, en matière de protection de l'air et du climat. Cependant, ces exigences se limitant à rappeler le droit en vigueur, elles ne seront pas reprises sous forme de charges.

2.10.5 Déchets et substances

Dans son préavis du 14 février 2019, le SERMA a formulé six conditions, numérotées 8 à 13, relatives à la gestion des déchets.

Ces exigences avaient été soumises aux requérants dans le cadre des observations finales de la procédure concernant la modification du projet initial pour les secteurs TAG et SOGEP 1. Les requérants avaient formulé leur opposition à la condition numérotée 8, qui prévoit que le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) soit mis à jour, pour tenir compte des changements législatifs suite à l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2016, de l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED ; RS 814.600). Les requérants avaient cependant déclaré que toutes les exigences seraient prises en compte dans le cadre du suivi environnemental de réalisation.

Compte tenu du début imminent des travaux et de la possibilité de prendre en compte les modifications législatives sans modifier le rapport d'impact sur l'environnement, l'autorité de céans modifie la condition numérotée 8 du préavis du SERMA comme suit :

- Les requérants prendront en compte les changements législatifs intervenus suite à l'entrée en vigueur de l'OLED, et adapteront si nécessaire les mesures prévues dans le rapport d'impact sur l'environnement du 15 décembre 2015.

De plus, les conditions 11 et 13 ont déjà été formulées dans le cadre de la procédure relative au projet initial MenConFeed et ont été intégrées sous forme de charges dans la décision du DETEC du 30 avril 2018. L'ensemble des charges formulées

dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer ces conditions de manière distincte sous forme de charges.

Enfin, la condition numérotée 12 se limite à rappeler le droit en vigueur. Par conséquent, elle ne sera pas reprise sous forme de charge.

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

Dans son préavis du 14 février 2019, le SERMA a exigé des requérants qu'ils fournissent différents documents avant, pendant et après les travaux. La liste de ces documents est contenue aux exigences numérotées 29 à 34. Celles-ci sont intégrées à la présente décision, sous forme de charges.

Afin de vérifier le suivi des mesures environnementales, le SERMA a formulé les exigences 24 et 25, également intégrées à la présente décision sous forme de charges.

2.11 Exigences liées aux routes nationales

La conformité du projet aux normes applicables en matière de routes nationales a été examinée par l'OFROU. Celui-ci n'a pas formulé d'exigences particulières en lien avec la modification faisant l'objet de la présente décision. L'autorité de céans rappelle que l'OFROU avait formulé des exigences dans le cadre de la procédure du projet initial, qui ont été intégrées sous forme de charges dans la décision du DETEC du 30 avril 2018. L'ensemble des charges formulées dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer ces conditions de manière distincte sous forme de charges.

A noter que l'OFROU a remarqué que, sur le plan n° 2103-03, Indice B, « Forage dirigé n° 3 Feederpipeline 8" – Profil en long 1:200 », échelle 1:200, du 15 février 2019, la position du collecteur Casaï du projet UPlaNS Bernex-Ferney n'est pas à jour. Il s'agit d'une problématique qui peut être résolue en dehors de la présente procédure, dans le cadre de la soumission des plans de construction selon l'art. 17 de l'ordonnance sur les installations de transport par conduites (OITC ; RS 746.11). L'autorité de céans a cependant été informée que cet élément a d'ores et déjà été corrigé sur les plans de constructions selon l'art. 17 OITC, et renonce donc à intégrer cette exigence à la présente décision sous forme de charge.

2.12 Exigences techniques cantonales

2.12.1 Office cantonal du génie civil

Dans son préavis du 9 avril 2019, l'Office cantonal du génie civil renvoie à son préavis du 18 janvier 2019 rendu dans le cadre de la procédure relative à la modification de la décision initiale MenConFeed pour TAG et SOGEP 1. Dans ce préavis, l'Office cantonal du génie civil a formulé les exigences suivantes :

- Tous les frais en lien avec l'adaptation du domaine public cantonal seront à la charge du requérant.
- L'implantation de l'oléoduc, au droit de la bretelle "route de Meyrin – route de Pré-Bois" est alignée sur la localisation de la future piste cyclable longeant la route de Meyrin. A ce croisement il est prévu d'enjamber la route de Pré-Bois au moyen d'une passerelle dont les culées sont fondées sur pieux. A ce stade d'avancement du projet de piste cyclable l'implantation des pieux n'est pas assez précise pour permettre de se déterminer avec exactitude sur la localisation des-dits pieux. Dès lors, préalablement à sa réalisation, la direction de projet en charge de la réalisation de l'oléoduc prendra contact avec la Direction des ponts et chaussées de l'Office cantonal du génie civil afin que ce dernier puisse mettre en œuvre et financer les mesures conservatoires nécessaires à la réalisation de la future piste cyclable.

2.12.2 Police de feu

Dans son préavis du 1^{er} avril 2019, la Police du feu du Canton de Genève a indiqué être favorable à ce projet et formulé les exigences suivantes :

- Demeurent réservées les exigences de l'IFP.
- Toutes les dispositions seront prises pour assurer la prévention et la lutte contre les incendies sur le chantier, conformément à l'article 58 de la Norme et de la Directive n° 12-15 "Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle" (AEAI).

La deuxième exigence de la Police du feu a déjà été formulée dans le cadre de la procédure relative au projet initial MenConFeed et a été intégrée sous forme de charge dans la décision du DETEC du 30 avril 2018. L'ensemble des charges formulées dans la décision précitée étant reprises dans le cadre de cette procédure (cf. ci-dessus point B.2.5 Exigences formulées dans la décision du 30 avril 2018), l'autorité de céans renonce à intégrer cette exigence de manière distincte sous forme de charge.

De même, les exigences que l'Inspection fédérale des pipelines (IFP) a formulées dans le cadre de la procédure initiale et qui ont été intégrées sous formes de charges dans la décision du DETEC du 30 avril 2018, sont reprises dans le cadre de

cette procédure. La première exigence de la Police du feu a donc déjà été prise en compte.

Les autres autorités cantonales et communales ayant pris position (cf. ci-dessus point A.2.2 Prises de position), soit l'Office de l'urbanisme, la commune de Meyrin et la commune de Vernier n'ont pas formulé d'exigence.

2.13 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

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

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.

En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

2.14 *Conclusion*

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément 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. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à 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 le montant.

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

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 LOGA, le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 3 janvier 2019, Madame la Cheffe du DETEC Simonetta Sommaruga a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur suppléant de l'OFAC.

5. 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 n'est publiée ni dans la FF, ni dans la FAO.

C. Décision

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

vu la demande du 12 mars 2019 de l'Aéroport International de Genève (AIG) et de Saraco SA,

décide l'approbation des plans en vue de la modification du tracé de la conduite d'avitaillement en carburant pour l'aéroport de Genève en ce qui concerne le forage n° 3.

1. De la portée

Plans approuvés

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

- Lettre de demande et d'explication du projet, du 12 mars 2019 ;
- Plan n° 2102-03, Indice B, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 3/5 », échelle 1:500, du 15 février 2019, qui annule et remplace le plan n° 2102-03 « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 3/5 », échelle 1:500, du 15 décembre 2015 approuvé par la décision du 30 avril 2018 ;
- Plan n° 2103-03, Indice B, « Forage dirigé n° 3 Feederpipeline 8" – Profil en long 1:200 », échelle 1:200, du 15 février 2019, qui annule et remplace le plan n° 2103-03 « Forage dirigé n° 3 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 15 décembre 2015 approuvé par la décision du 30 avril 2018.

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 formulées dans la décision du 30 avril 2018*

- Sauf disposition contraire ci-dessous, les exigences formulées dans le cadre de la décision du 30 avril 2018 s'appliquent également aux tronçons faisant l'objet

de la présente décision.

2.2 Exigences de l'OFAC

- La réalisation du forage n° 3 est soumis à l'application des rapports n° 2100-01, Indice B, « Rapport technique », du 14 novembre 2018 et n° 2100-02, « Rapport d'impact sur l'environnement », du 15 décembre 2015.

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

2.3.1 Protection de la nature, de la faune, de la flore et des biotopes

- Les conditions n° 1 et 2 du préavis du SERMA du 16 avril 2019, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.3.2 Protection des eaux

- La condition n° 7 du préavis du SERMA du 14 février 2019, annexé à la présente décision, devra être respectée.

2.3.3 Déchets et substances

- Les conditions n° 9 et 10 du préavis du SERMA du 14 février 2019, annexé à la présente décision, devront être respectées.
- Les requérants prendront en compte les changements législatifs intervenus suite à l'entrée en vigueur de l'OLED, et adapteront si nécessaire les mesures prévues dans le rapport d'impact sur l'environnement du 15 décembre 2015.

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

- Les requérants devront transmettre avant, pendant et après les travaux les documents listés aux points n° 29 à 34 du préavis du SERMA du 14 février 2019, annexé à la présente décision.
- Les conditions n° 24 et 25 du préavis du SERMA du 14 février 2019 devront être respectées.

2.4 Exigences techniques cantonales

Office cantonal du génie civil

- Tous les frais en lien avec l'adaptation du domaine public cantonal seront à la charge du requérant.
- L'implantation de l'oléoduc, au droit de la bretelle "route de Meyrin – route de

Pré-Bois" est alignée sur la localisation de la future piste cyclable longeant la route de Meyrin. A ce croisement il est prévu d'enjamber la route de Pré-Bois au moyen d'une passerelle dont les culées sont fondées sur pieux. A ce stade d'avancement du projet de piste cyclable l'implantation des pieux n'est pas assez précise pour permettre de se déterminer avec exactitude sur la localisation des-dits pieux. Dès lors, préalablement à sa réalisation, la direction de projet en charge de la réalisation de l'oléoduc prendra contact avec la Direction des ponts et chaussées de l'Office cantonal du génie civil afin que ce dernier puisse mettre en œuvre et financer les mesures conservatoires nécessaires à la réalisation de la future piste cyclable.

2.5 *Autres exigences*

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

3. **Des émoluments**

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

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

4. **De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport International de Genève (AIG), Direction Infrastructures, Case postale 100, 1215 Genève 15 (avec l'annexe et les plans approuvés) ;

- Saraco SA, Route de Pré-Bois 17, Case postale 725, 1215 Genève 15.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP), Richtistrasse 15, 8304 Wallisellen ;
- Office fédéral de l'énergie (OFEN), 3003 Berne ;
- Office fédéral des routes (OFROU), 3003 Berne ;
- CFF Droits fonciers - Région Ouest, Avenue de la Gare 43, Case postale 345, 1001 Lausanne ;
- Canton de Genève, Département du territoire, Office des autorisations de construire, Rue David-Dufour 5, Case postale 22, 1211 Genève 8 ;
- Commune de Meyrin, Rue des Boudines 2, Case postale 367, 1217 Meyrin 1 ;
- Commune de Vernier, Case postale 520, 1214 Vernier.

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

(sig.)

p.o. Marcel Zuckschwerdt
Directeur suppléant de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexes

- Préavis du SERMA du 16 avril 2019 ;
- Préavis du SERMA du 14 février 2019.

(Voie de droit sur la page suivante)

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties. Le délai ne court pas du 7^e jour avant Pâques au 7^e jour après Pâques inclusivement.

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