



3003 Berne, le 15 avril 2019

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Modification du projet MenConFeed pour TAG et SOGEP I

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 21 novembre 2018, 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. Les travaux de construction n'ont pas encore commencé.

Actuellement, les requérants souhaitent modifier le tracé de la conduite tel qu'il a été approuvé. Concrètement ils souhaitent modifier le tracé de la conduite à proximité du hangar à avions de l'entreprise TAG de même qu'à proximité des dépôts « SOGEP 1 ». La modification à proximité du hangar TAG se trouve dans le périmètre de l'aéroport de Genève, entre le hangar TAG et l'amortisseur de bruit. Pour ce tronçon, la conduite est déplacée jusqu'à une trentaine de mètres de son tracé approuvé par la décision du 30 avril 2018. La modification à proximité des dépôts « SOGEP 1 » quant à elle se trouve en dehors du périmètre de l'aéroport à proximité de la Route de Vernier. Pour ce tronçon, la conduite est déplacée jusqu'à une soixantaine de mètres de son tracé approuvé par la décision du 30 avril 2018

1.3 Justification du projet

La modification du projet est justifiée par les requérants comme permettant de contourner des résistances qui se sont dressées lors de la négociation des droits de passage. En raison de la modification du tracé de la conduite, les droits de passage nécessaires ont pu être obtenus.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 21 novembre 2018 sont les suivants :

- Lettre de demande des requérants du 21 novembre 2018 ;
- Tableau « Dossier PAP daté du 14.11.2018 : Liste des documents du dossier », du 14 novembre 2018 ;
- Tableau « Comparaison des tables des matières des dossiers PAP », du 14 novembre 2018 ;
- Plan n° B301 « Modifications tracé », échelle 1:2'000, du 14 novembre 2018 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
 - Rapport n° 2100-01, Indice B, « Rapport technique », du 14 novembre 2018 ;
 - Rapport n° 2100-02 « Rapport d'impact sur l'environnement », du 15 décembre 2015 ;
 - Document n° 2100-03, Indice A, « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 10 mars 2017 ;
 - Document n° 2100-03, Indice A, « Etude de risque selon art. 6 OPAM – Extrait annexes », du 10 mars 2017 ;
 - Document n° 2100-07 « Etude de risque selon art. 6 OPAM – Complément au rapport n° 2100-03 », du 10 août 2018 ;
 - Plan n° 2101-03, Indice B, « Plan d'ensemble », échelle 1:1'000, du 14 novembre 2018 ;
 - Plan n° 2102-01, Indice B, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 1/5 », échelle 1:500, du 14 novembre 2018 ;
 - Plan n° 2102-05, Indice B, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 5/5 », échelle 1:500, du 14 novembre 2018 ;
 - Plan n° 2103-05, Indice B, « Forage dirigé n° 5 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 14 novembre 2018 ;
 - Plan n° 2103-06, Indice A, « Forage dirigé n° 6 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 14 novembre 2018 ;
 - Plan n° 2103-07 « Forage dirigé n° 1.1 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 14 novembre 2018.

Le 18 février 2018, les requérants ont fait parvenir à l'OFAC le complément suivant :

- Plan n° 2464-01, Indice 3, « Raccordement SOGEP I – Tuyauterie et N° des soudures », échelle 1:25, du 4 février 2019.

Le 4 mars 2019, les requérants ont fait parvenir à l'OFAC les conventions suivantes, par lesquelles les propriétaires des parcelles touchées donnent leur accord à la modification du tracé de la conduite :

- Convention entre l'AIG, Saraco SA et TAG Aviation SA, du 15 octobre 2018 ;

- Convention entre l'AIG, Saraco SA et VARO Energy Tankstorage AG, du 15 octobre 2018 ;
- Convention entre l'AIG, Saraco SA et la République et canton de Genève, du 15 octobre 2018 ;
- Convention entre l'AIG, Saraco SA et Holcim (suisse) SA, du 15 octobre 2018 ;
- Convention entre l'AIG, Saraco SA et PG Promotors SA, du 15 octobre 2018.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

1.6 *Droits réels*

La modification du tracé de la conduite d'avitaillement affecte plusieurs parcelles pour lesquelles les requérants ne disposent pas des droits réels. Néanmoins, les propriétaires desdites parcelles ont donné leur accord pour la modification faisant l'objet de la présente décision.

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 3 décembre 2018, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), de l'Inspection fédérale des pipelines (IFP) et de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Le même jour, le Canton de Genève, soit pour lui le Département du territoire (DT) du Canton de Genève, a été appelé à se prononcer. 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 consulté ses services internes.

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 :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 22 janvier 2019 ;
- OFEV, prise de position du 20 mars 2019 ;
- OFROU, prise de position du 12 décembre 2018 ;
- IFP, prise de position du 7 janvier 2019 ;
- IFP, prise de position du 12 février 2019, annulant et remplaçant son préavis du 7 janvier 2019 ;
- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 15 février 2019 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés et des communes concernées suivants :
 - Office cantonal de l'environnement, Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA), secteur EIE, préavis du 14 février 2019 ;
 - Office cantonal du génie civil, préavis du 18 janvier 2019 ;
 - Commune de Meyrin, préavis du 22 janvier ;
 - Commune de Vernier, préavis du 7 janvier 2019 ;
 - Police du feu, préavis du 19 décembre 2018.

2.3 *Observations finales*

Les oppositions ainsi que les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises aux requérants le 22 mars 2019 en les invitant à formuler leurs observations. Les requérants ont transmis leurs remarques à l'OFAC le 29 mars 2019.

L'instruction du dossier s'est achevée le 29 mars 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. 37*i* 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, les modifications souhaitées par les requérants ne concernent que deux courts tronçons 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 deux tronçons relativement courts. Ce projet n'est pas une modification considérable de la conduite d'hydrocarbure, et la modification n'impacte pas sensiblement l'environnement. Partant, 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 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 actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation 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 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 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.

2.6 *Exigences spécifiques à l'aviation*

Les demandes d'approbation des plans sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

Dans ce cadre, il convient d'effectuer un examen spécifique à l'aviation principalement en termes de conception et d'exploitation aéroportuaires et au regard des règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014, en particulier des *Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design* de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne AESA (CS ADR-DSN - Issue 4, 8 décembre 2017).

En date du 22 janvier 2019, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation, annexé à la présente décision, dans lequel il a formulé certaines exigences. 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. Cet examen annule et remplace l'examen spécifique à l'aviation du 25 août 2016 annexé à la décision du 30 avril 2018, et la charge y relative.

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

2.8 Exigences liées aux conduites

Dans le cadre de la présente procédure, l'IFP a examiné la conformité du projet aux normes applicables qui relèvent de son domaine de compétence. Cet examen est consigné dans une prise de position, annexée à la présente décision, qui, bien que globalement favorable au projet, mentionne certaines exigences. Ces exigences 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.

2.8.1 Epaisseur des tubes

Dans son préavis du 12 février 2019, l'IFP a formulé l'exigence suivante en lien avec l'épaisseur de la paroi des tubes :

- Les plans approuvés avec la décision de l'OFAC du 30.4.2018 montrent des tubes avec une épaisseur de la paroi de 5,0 mm. Le projet modifié contient des tubes d'une épaisseur de 6,3 mm, par contre le rapport technique modifié n'a pas repris cette modification. Entre temps, en septembre 2018, nous avons approuvé les spécifications de commande des tubes avec une épaisseur des tubes de 6,3 mm. Nous demandons à SARACO de bien vouloir corriger les plans lors de la soumission des plans de construction selon l'art. 17 OITC.

Comme proposé par l'IFP, la présence de cette incohérence entre les documents qui ont été soumis dans le cadre de cette demande, et de manière plus générale avec le reste du projet déjà approuvé, est une problématique qui peut être résolue après que la présente décision ait été rendue, lors de la soumission des plans de construction. Ainsi, cette exigence est intégrée à la présente décision sous forme de charge.

2.8.2 Liaison SOGEP 1

La liaison entre la conduite et le dépôt SOGEP 1 figure sur le plan n° 2102-01, Indice B, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 1/5 », échelle 1:500, du 14 novembre 2018 ainsi que sur le plan n° 2464-01, Indice 3, « Raccordement SOGEP I – Tuyauterie et N° des soudures », échelle 1:25, du 4 février 2019. Cependant, l'IFP a constaté que ces deux plans se contredisent. De plus, l'IFP n'est pas satisfait de l'emplacement de la vanne motorisée figurant sur le plan n° 2464-01. Il s'agit de problématiques qui peuvent être résolues après que la présente décision ait été rendue, lors de la soumission des plans de construction. Ainsi, cette exigence est intégrée à la présente décision sous forme de charge.

2.8.3 Forages dirigés

En ce qui concerne les forages dirigés, l'IFP a formulé les exigences suivantes dans son préavis du 12 février 2019 :

- Les tolérances prévues des forages sont à prendre en compte dans les plans.
- La liste des coordonnées X, Y et Z de la ligne de forage doit être soumise à l'IFP avec les plans de construction.
- Les plans d'objets des coupes longitudinales sont à compléter avec les informations demandées sous le point 5.3 de la prise de position de l'IFP du 7.2.2017.
- La position des câbles de télécommande est à définir dans les plans.
- Les spécifications pour les forages dirigés contenant les informations selon les points 5.5 et 5.6 de la prise de position de l'IFP du 7.2.2017 sont à soumettre à l'IFP.
- Une procédure décrivant la commande et la surveillance à distance est à soumettre à l'IFP avant la mise en service de l'installation.
- Si Saraco désire ne pas avoir un dispatching 24/24, Saraco doit faire une demande de dérogation à l'autorité compétente.

Ces exigences 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 exigences de manière distincte sous forme de charges.

2.8.4 Divers

L'IFP a relevé que le document n° 2100-07 « Etude de risque selon art. 6 OPAM – Complément au rapport n° 2100-03 », du 10 août 2018 porte le même numéro que l'étude hydraulique et a donc demandé que la situation soit clarifiée. L'OFAC constate que l'étude hydraulique ne fait pas partie des documents soumis dans le cadre de la procédure qu'il mène. Ainsi, seule l'étude de risque porte le numéro 2100-07 dans le cadre de la présente procédure, de sorte qu'aucune charge ne sera intégrée à la présente décision concernant ce point. L'attention des requérants est cependant attirée sur cette problématique, et ceux-ci sont invités à clarifier la situation notamment dans le cadre de la procédure menée par l'IFP.

2.9 *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, et par l'OFEV. Les autorités précitées ont formulé différentes prises de po-

sition qui contiennent plusieurs exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

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

Dans son préavis du 14 février 2019, le SERMA a formulé huit conditions, numérotées 16 à 23, relatives à la protection de la nature. Ces exigences ont été soutenues par l'OFEV dans sa prise de position du 20 mars 2019.

2.9.2 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. Il est vrai que l'installation de la conduite reliant les dépôts de kérosène à l'aéroport de Genève nécessite un défrichage temporaire, respectivement provoque une exploitation préjudiciable de la forêt. Des charges ont été intégrées à la décision du DETEC du 30 avril 2018 afin d'en limiter l'impact. Cependant, comme relevé par l'OFEV dans sa prise de position du 20 mars 2019 ainsi que par les requérants dans leurs observations finales, les modifications faisant l'objet de la présente procédure se trouvent en dehors des aires forestières. Par conséquent, les exigences relatives à la conservation de la forêt n'entrent pas dans le cadre de la présente procédure, et elles ne seront donc pas reprises sous forme de charges.

2.9.3 Protection des eaux

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. Ces exigences ont été soutenues par l'OFEV dans sa prise de position du 20 mars 2019.

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.

2.9.4 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. Comme souligné par l'OFEV, ces exigences se limitent à rappeler le droit en vigueur. Par conséquent,

elles ne seront pas reprises sous forme de charges.

2.9.5 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. Les exigences numérotées 8 à 11 et 13 ont été soutenues par l'OFEV dans sa prise de position du 20 mars 2019.

Ces exigences ont été soumises aux requérants dans le cadre des observations finales. Ceux-ci ont 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 ont cependant déclaré que toutes les exigences seront 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.

2.9.6 Accidents majeurs

Les requérants ont intégré à leur demande le document n° 2100-07 « Etude de risque selon art. 6 OPAM – Complément au rapport n° 2100-03 » du 10 août 2018. Ce document traite de la conformité, par les deux tronçons faisant l'objet de la présente décision, aux prescriptions en matière de protection de la population et de l'environnement contre les graves dommages résultants d'accidents majeurs, telles que prévues par l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ;

RS 814.012). Après analyse, l'OFEV a jugé que le contenu de ce document est plausible et que le risque à l'endroit des deux tronçons est acceptable.

Considérant les conclusions de l'autorité spécialisée, l'autorité de céans estime que le risque de graves dommages résultants d'accidents majeurs lié à l'exploitation des deux tronçons est acceptable et que d'autres mesures de sécurité ne doivent pas être prévues.

2.9.7 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.

2.10 Exigences liées aux routes nationales

Dans son préavis du 12 décembre 2018, l'OFROU a formulé 8 exigences. Celles-ci 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.

2.11 Exigences techniques cantonales

2.11.1 Direction générale du génie civil

Dans son préavis du 18 janvier 2019, la Direction générale 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 desdits 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.

Dans le cadre des observations finales, les requérants se sont opposés à ces deux exigences, expliquant que les tronçons faisant l'objet de la présente procédure ne se situent pas dans la zone concernée par le projet de piste cyclable.

L'autorité de céans constate que les tronçons faisant l'objet de la présente décision ne se trouvent pas dans la zone concernée par le projet de piste cyclable. Le tronçon situé à proximité du projet de piste cyclable en particulier se trouve dans le périmètre de l'aéroport de Genève, du côté *airside*, et est donc à l'écart du projet de piste cyclable. La deuxième exigence formulée par la Direction générale du génie civil ne sera donc pas intégrée à la décision sous forme de charge.

En revanche, contrairement à ce que semblent affirmer les requérants, la première exigence formulée par la Direction générale du génie civil ne concerne pas le projet de piste cyclable en particulier mais concerne toute trace que la réalisation du projet pourrait laisser sur le domaine public. Ainsi, cette exigence est pertinente et elle est donc intégrée à la décision sous forme de charge.

2.11.2 Police du feu

Dans son préavis du 19 décembre 2018, 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.
- Demeurent réservées les exigences issues de l'étude de risque selon l'art. 6 OPAM.
- 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).

A noter que la réserve de la Police du feu relative aux exigences de l'IFP a été prise en compte dans le cadre de la procédure puisque l'IFP a formulé une prise de position (cf. ci-dessus chapitre B.2.7 « Exigences liées aux conduites »). Cette réserve a donc déjà été prise en compte.

Concernant la réserve de la Police du feu relative aux exigences de l'étude de risque selon l'art. 6 OPAM, l'autorité de céans rappelle que dans tous les cas la réalisation du projet doit se faire selon le dossier qui a été déposé, comprenant l'étude OPAM

et ses mesures. De plus, les exigences en matière d'accidents majeurs ont été vérifiées par les autorités cantonales et fédérales compétentes (cf. ci-dessus chapitre B.2.8.6 « Accidents majeurs »). Cette réserve a donc déjà été prise en compte.

Enfin, la troisième 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.

2.11.3 Commune de Meyrin

Dans son préavis du 22 janvier 2019, la commune de Meyrin a demandé aux requérants d'assurer une coordination de leur projet avec les projets de tiers, notamment les projets de développement du quartier de Pré-Bois et de passerelle cyclable le long de la route de Meyrin.

Cependant, l'autorité de céans constate que les tronçons faisant l'objet de la présente décision ne se trouvent pas dans les zones concernées par ces projets. Le tronçon situé dans la commune de Meyrin en particulier se trouve dans le périmètre de l'aéroport de Genève du côté *airside*, et donc à l'écart des projets précités. La demande précitée ne sera donc pas intégrée à la décision sous forme de charge.

La commune de Meyrin a également exigé que les requérants tiennent compte des éléments suivants :

- Que toute occupation du domaine public, travaux sur la voie publique et pose de procédés de réclame sur domaine public ou privé (mais visibles du domaine public), fassent l'objet d'une requête spécifique auprès du service de l'urbanisme, des travaux publics et de l'énergie ;
- De la remise en état du domaine public impacté par les travaux aux frais du requérant ;
- Que tout déplacement, complément ou modification d'installations publiques rendu nécessaire de par la construction faisant l'objet de cette requête, soit exécuté aux frais du propriétaire de l'ouvrage projeté ;
- Qu'aucun ancrage permanent ne soit effectué sous le domaine public.

Ces exigences ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées.

2.12 Autres exigences

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet

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 les requérants, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

2.13 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 aux requérants. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales 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 21 novembre 2018 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 les tronçons TAG et SOGEP 1.

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 :

- Plan n° B301 « Modifications tracé », échelle 1:2'000, du 14 novembre 2018 ;
- Rapport n° 2100-01, Indice B, « Rapport technique », du 14 novembre 2018, qui annule et remplace le rapport n° 2100-01, Indice A, « Rapport technique » du 10 mars 2017 approuvé par la décision du 30 avril 2018 ;
- Rapport n° 2100-02 « Rapport d'impact sur l'environnement », du 15 décembre 2015 ;
- Document n° 2100-03, Indice A, « Etude de risque selon art. 6 OPAM », du 10 mars 2017 ;
- Document n° 2100-03, Indice A, « Etude de risque selon art. 6 OPAM – Extrait annexes », du 10 mars 2017 ;
- Document n° 2100-07 « Etude de risque selon art. 6 OPAM – Complément au rapport n° 2100-03 », du 10 août 2018 ;
- Plan n° 2101-03, Indice B, « Plan d'ensemble », échelle 1:1'000, du 14 novembre 2018, qui annule et remplace le plan n° 2101-03, Indice A « Plan d'ensemble », échelle 1:1'000 du 10 mars 2017 approuvé par la décision du 30 avril 2018 ;
- Plan n° 2102-01, Indice B, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 1/5 », échelle 1:500, du 14 novembre 2018, qui annule et remplace le plan n° 2102-01, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 1/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 approuvé par la décision du 30 avril 2018 ;
- Plan n° 2102-05, Indice B, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 5/5 »,

- échelle 1:500, du 14 novembre 2018, qui annule et remplace le plan n° 2102-05, Indice A, « Plan de situation Feederpipeline 8", feuille 5/5 », échelle 1:500, du 10 mars 2017 approuvé par la décision du 30 avril 2018 ;
- Plan n° 2103-05, Indice B, « Forage dirigé n° 5 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 14 novembre 2018, qui annule et remplace le plan n° 2103-05, Indice A, « Forage dirigé n° 5 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 approuvé par la décision du 30 avril 2018 ;
 - Plan n° 2103-06, Indice A, « Forage dirigé n° 6 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 14 novembre 2018, qui annule et remplace le plan n° 2103-06 « Forage dirigé n° 6 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 10 mars 2017 approuvé par la décision du 30 avril 2018 ;
 - Plan n° 2103-07 « Forage dirigé n° 1.1 Feederpipeline 8" Profil en long », échelle 1:200, du 14 novembre 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 spécifiques à l'aviation

- Les exigences n° 1 à 12 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 22 janvier 2019, annexé à la présente décision, devront être respectées. Ces exigences annulent et remplacent les exigences n° 1 à 14 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 25 août 2016 et annexées à la décision du 30 avril 2018.

2.3 Exigences liées aux conduites

2.3.1 Epaisseur des tubes

- Les incohérences relatives à l'épaisseur des tubes doivent être corrigées. Ceci peut être fait directement dans les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.

2.3.2 Liaison SOGEP 1

- La position exacte de la liaison SOGEP 1 ainsi que de la vanne motorisée doivent être corrigées. Ceci peut être fait directement dans les plans de construction prévus par l'art. 17 OITC.

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

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

- Les conditions n° 16 à 23 du préavis du SERMA du 14 février 2019, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.4.2 Protection des eaux

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

2.4.3 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.

2.4.4 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.

2.5 Autres exigences

- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- 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 les requérants, 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 des requérants. 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 les annexes 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'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Inspection fédérale des pipelines (IFP), Case postale 468, 8304 Wallisellen ;
- Office fédéral des routes (OFROU) ;
- 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 et voie de droit sur la page suivante)

Annexes

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 22 janvier 2019 ;
- Préavis du SERMA du 14 février 2019.

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.