



3003 Berne, le 24 mars 2016

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Création des positions 50 provisoires et modification du tracé axial *Bravo*

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 16 avril 2015, l'Aéroport International de Genève (AIG), exploitant de l'aéroport de Genève (ci-après : le requérant), a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une demande d'approbation des plans pour la création des positions 50 provisoires ainsi que la modification du tracé axial *Bravo*.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste tout d'abord à réaliser à l'est de l'aire sud de l'aéroport une plateforme en dallage béton de 21'000 m². Cette surface permettra d'y aménager cinq postes de stationnement d'aéronef numérotés de 54 à 58. Les quatre premiers postes permettront le stationnement d'avions d'une envergure inférieure à 36 m (avions de la lettre de code OACI C, p. ex. Airbus A320) et le dernier poste permettra le stationnement d'un avion dont l'envergure est inférieure à 50,9 m (avion de la lettre de code OACI D restreint, p. ex. Boeing B767-300 ERW).

Le projet prévoit également d'adapter la voie de circulation pour aéronefs (en anglais : *taxiway*) *Bravo* qui se situe en face des futures places de stationnement. Concrètement, le tracé de l'axe du *taxiway* devra être, premièrement, légèrement déplacé afin de garantir une distance de sécurité suffisante avec les avions positionnés sur les futurs postes de stationnement. Deuxièmement, le *taxiway Bravo* devra être modifié pour permettre aux avions qui quittent ce *taxiway* d'accéder aux postes de stationnement projetés. Ces deux modifications nécessiteront d'élargir d'environ 1'000 m² la surface en dur du *taxiway Bravo*.

Enfin, un réseau d'assainissement des eaux de surface sera mis en place.

Ces postes de stationnement sont provisoires car leur utilisation est limitée à la durée des travaux des nouvelles salles d'embarquement de l'Aile Est (pour plus de détails, cf. ci-dessous A.1.3 Justification du projet).

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de pallier à la fermeture temporaire des postes de stationnement numéro 14 à 19 destinés aux avions gros-

porteurs (avions de la lettre de code OACI E). La fermeture de ces postes est nécessaire car ceux-ci sont situés dans le périmètre du chantier qui sera mis en place pour réaliser les nouvelles salles d'embarquement de l'Aile Est, approuvées par décision du 13 octobre 2014. Les avions gros-porteurs concernés seront stationnés durant les travaux sur les actuels postes de stationnement 80 et les avions y stationnés seront, quant à eux, déplacés sur les futurs postes de stationnement 50.

La réalisation des positions 50 visent donc uniquement à maintenir le même nombre de postes de stationnement pour avions qu'actuellement durant la réalisation de l'Aile Est. Il n'y a ainsi, globalement, pas d'augmentation de nombre de postes de stationnement à l'aéroport de Genève. Les positions 50 sont des positions provisoires dont l'usage est limité à la durée des travaux de l'Aile Est. Ces travaux vont débuter en avril 2016 par des travaux de préparation, dont notamment la déconstruction d'installations existantes, et il est prévu de les terminer en l'an 2020.

L'affectation future de cette plateforme est encore incertaine. Son usage ultérieur devra donc faire l'objet d'une nouvelle demande d'approbation des plans.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 16 avril 2015 sont les suivants :

- Chapitre 1 : Document de base, du 25 février 2015 ;
- Chapitre 2 : Dossier technique DU, du 20 février 2015, accompagné des annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Dossier de demande définitive d'autorisation de construire accompagné des documents suivants :
 - Formulaire de demande définitive en autorisation de construire ;
 - Questionnaire de la sécurité incendie ;
 - Annexe 2 : Documents officiels du Cadastre accompagné des documents suivants :
 - Extrait du plan d'ensemble 35, 36, 48, échelle 1:2'500 pour les parcelles 2283 et 2285 ;
 - Extrait du plan d'ensemble 35, 36, 48, échelle 1:2'500 pour les DDP 2291 et 2293 ;
 - Extrait du plan cadastral 20, 21, 27, 31, 35, 36, 37, 38, échelle 1:1'000 pour les parcelles 2283, 2285 et les DDP 2291 et 2293 ;
 - Extraits du Registre Foncier des parcelles 2283, 2285 et des DDP 2291 et 2293 ;
 - Annexe 3 : Plan topographique des relevés du terrain existant accompagné du document suivant :
 - Plan topographique n° 6395tp2.dwg/250-2, du 18 septembre 2013, échelle 1:250 ;
 - Annexe 4 : Connaissance du sous-sol accompagné du document suivant :

- Rapport GADZ « Puits et rapport géotechnique », du 14 août 2006 ;
- Chapitre 3 : Notice descriptive hydraulique, du 27 février 2015, accompagnée des annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Situation générale des bassins versants ;
 - Annexe 2 : Situation générale du réseau existant ;
 - Annexe 3 : Mise en œuvre du concept PGEE - Principe d'évacuation des eaux ;
 - Annexe 4 : Evacuation des eaux pluviales - Plan schématique ;
 - Annexe 5 : Variante transitoire ;
 - Annexe 6 : Dimensionnement des volumes utiles de rétention ;
- Chapitre 4 : Environnement, du 24 novembre 2014 accompagné des documents suivants :
 - Matrice d'identification des impacts potentiels sur l'environnement, du 24 novembre 2014 ;
 - Annexe à la notice environnementale, élaborée par ECOTEC, en février 2015, accompagnée des annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Calculs des immissions sonores engendrées par les 5 places de stationnement ;
 - Annexe 2 : Rapport d'analyse des sols ;
 - Annexe 3 : Teneurs en métaux lourds des sols : campagnes 1996, 2000, 2003 ;
 - Annexe 4 : Plan des milieux naturels et du paysage ;
 - Annexe 5 : Liste des espèces recensées par zones ;
 - Annexe 6 : Plan de sectorisation des données environnementales ;
- Chapitre 5 : Courant fort et ORNI, du 16 février 2015 ;
- Chapitre 6 : Radiotransmission et ORNI, du 16 février 2015 ;
- Chapitre 7 : Plan d'obstacles, du 15 janvier 2015 accompagné des documents suivants :
 - Surfaces de limitation d'obstacles : positions 50 - situation ;
 - Plan n° 2103 « Situation - Coupe : surfaces de limitations d'obstacles », du 12 mars 2015, échelles 1:1000 et 1:500 ;
- Chapitre 8 : Interférences sur les installations de communication et de navigation du contrôle aérien, du 26 janvier 2015 ;
- Chapitre 9 : Périmètres sûreté et douanier, du 3 mars 2015 ;
- Chapitre 10 : Safety Assessment n° 039-2013, du 12 février 2015 ;
- Chapitre 11 : Dossier pour examen spécifique à l'aviation, du 12 mars 2015, accompagné du document suivant :
 - Rapport de Midstream Lighting Limited, du 20 février 2015 ;
- Chapitre 12 : Plans du projet :
 - Plan n° 2101 « Situation : planimétrie, calepinage dallage et canalisations », du 9 février 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° 2102 « Situation générale avec élargissement « Route périphérique » », du 30 janvier 2015, échelle 1:1000 ;

- Plan n° 2104 « Situation : plan de phasage des travaux », du 4 mars 2015, échelles 1:1000 et 1:2000 ;
- Plan n° 2125 « Profils en long », du 30 janvier 2015, échelles 1:500, 1:50 et 1:100 ;
- Plan n° 2126 « Coupes », du 9 février 2015, échelles 1:500, 1:50 et 1:100 ;
- Plan n° 2127 « Coupes type : structure plateforme », du 10 février 2015, échelle 1:50 ;
- Plan n° AER 2172-15-01 « Phasage des travaux », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 2172-16-01 « Implantation des équipements électromécaniques », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 2172-17-01 « Orientations des équipements électromécaniques (feux SMG) », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
- Plan n° AER 2172-17-02 « Orientations des équipements électromécaniques », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
- Plan n° 130003-10 « Projet aéronautique, variante taxiway », de février 2015, échelle 1:500 ;
- Plan n° 130003-11 « Projet aéronautique, variante taxiway : piste 05, vérification jetblast, push back 58, à droite », de février 2015, échelle 1:500 ;
- Plan n° 130003-12 « Projet aéronautique, variante taxiway : piste 23, vérification jetblast, push back 55, à gauche », de janvier 2015, échelle 1:500.

Le 4 décembre 2015, le requérant a complété, sur demande de l'autorité cantonale consultée (cf. ci-dessous A.2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête), le dossier initial avec le document suivant :

- Taxe unique de raccordement – formulaire K02 du 03 décembre 2015.

Le 11 février 2016, le requérant a complété, sur demande de l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI) (cf. ci-dessous A.2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête et B.2.6 Exigences techniques en matière d'installations électriques), le dossier avec les documents suivants :

- ESTI – demande de complément du 11 février 2016 ;
- Plan de principe disposition cabine HT n° 3607B67/709H, du 12 août 2014 ;
- Schéma de principe cabine BT 42 n° 3607B67/722B, du 12 août 2014 ;
- Plan de détail et d'implantations des armoires pour balisages lumineux AER 2172-06-03, de décembre 2015.

Le 15 mars 2016, le requérant a fourni sur demande de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) (cf. ci-dessous A.2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête et B.2.8.6 Protection de la flore, de la faune et des biotopes) les documents suivants :

- Courrier électronique du 15 mars 2016 ;
- Requête de déplacement d'espèces floristiques protégées du 20 mars 2015 de

- l'AIG à la Direction générale de la nature et du paysage du Canton de Genève ;
- Autorisation de déplacement d'espèces floristiques protégées du 2 avril 2015 de la Direction générale de la nature et du paysage du Canton de Genève ;
 - Courrier du 12 octobre 2015 du requérant à la Direction générale de la nature et du paysage du Canton de Genève avec les annexes suivantes :
 - Rapport « Déplacement de plantes protégées » du 6 octobre 2015, établi par BTEE SA ;
 - Trois orthophotographies indiquant les zones d'intérêts ;
 - Une orthophotographie indiquant l'emplacement des placettes de plantation ;
 - Courrier électronique du 15 octobre 2015 de la Direction générale de la nature et du paysage du Canton de Genève au requérant attestant la bonne réalisation des mesures ;
 - Document « Création des positions provisoires 50 et modification du tracé axial *Bravo* – Préavis de l'OFEV – Nature et paysage – compensation du milieu de reproduction du crapaud calamite » du 14 mars 2016 ;
 - Une orthophotographie indiquant l'emplacement des bacs provisoires.

Tel qu'il ressort du chapitre 8, 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'effets significatifs sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

1.6 *Droits réels*

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

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 26 août 2015, l'OFAC a requis l'avis de l'OFEV et de l'ESTI.

Le même jour, le Canton de Genève, soit pour lui le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève (DALE), a été appelé à se

prononcer. L'Office des autorisations de construire (OAC) a assuré la coordination de la consultation cantonale en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

La demande d'approbation des plans a été mise à l'enquête publique pendant 30 jours à partir du 16 septembre 2015 par publication d'un avis dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Genève (FAO) et dans la Feuille fédérale (FF) du 15 septembre 2015.

2.2 *Oppositions*

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

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 28 janvier 2016 comprenant les préavis suivants des services cantonaux impliqués et de la commune concernée :
 - Préavis du service de l'environnement et des risques majeurs du 27 janvier 2016 ;
 - Préavis de la direction de la planification directrice cantonale et régionale du 29 septembre 2015 ;
 - Préavis de la police du feu du 29 septembre 2015 ;
 - Préavis de la commune de Grand-Saconnex du 23 septembre 2015 ;
 - Préavis de la direction générale du génie civil du 17 septembre 2015 ;
 - Préavis d'ALPIQ pour le compte de Swissgrid du 15 septembre 2015 ;
 - Préavis de la direction des autorisations de construire du 31 août 2015.
- ESTI, préavis du 27 janvier 2016 et du 19 février 2016 ;
- OFEV, préavis du 10 mars 2016 et du 15 mars 2016 ;
- OFAC, examen aéronautique du 23 février 2016.

2.4 *Observations finales*

En date du 29 février 2016 et du 11 mars 2016, l'OFAC a fait parvenir les prises de position mentionnées ci-dessus au requérant en l'invitant à lui faire part de ses éventuelles observations finales. Dans le délai imparti, le requérant n'a pas formulé de remarques sur ces documents.

L'instruction du dossier s'est achevée le 15 mars 2016.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi 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 au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à construire une plateforme pour y faire stationner provisoirement des avions ainsi qu'à modifier une voie de circulation pour avions. Dans la mesure où ces deux installations servent à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'installations d'aéroport dont la réalisation, respectivement la modification, doivent être approuvées par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Genève est un aéroport concessionné.

1.2 Procédure applicable et étude d'impact sur l'environnement

La procédure d'approbation des plans est réglée par les art. 37 ss LA ainsi que les art. 27a ss OSIA. Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Aucune autorisation 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'aéroport.

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

En l'occurrence, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée ne sont pas respectées de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise. En effet, même si le projet de postes de stationnement n'est actuellement que provisoire, la construction de la plateforme est définitive et, en raison de la surface importante de cette plateforme, il n'est pas possible d'admettre que ce projet n'a qu'un effet minime sur l'environnement.

Selon 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 cadre d'une EIE, le requérant doit établir un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) qui doit être mis à l'enquête publique avec un avis y faisant référence (art. 7 et 7 OEIE).

Dans le cas d'espèce, force est d'admettre que le projet en question est conséquent et nécessite une analyse approfondie de son impact sur l'environnement ainsi que des mesures pour minimiser cet impact. Ainsi, le requérant a établi un RIE et l'autorité de céans l'a mis à l'enquête publique dans le cadre d'une EIE.

1.3 *Lien avec le 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, techniques, spécifiques à l'aviation, 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 ou 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 ces avis. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Justification*

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

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.

La construction de la plateforme et la modification du *taxiway* ainsi que l'usage provisoire de la plateforme comme postes de stationnement sont sans incidence durable sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles ainsi que le périmètre d'aérodrome. Ils n'entraînent par ailleurs aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Ils concordent par conséquent avec le PSIA.

2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

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

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette procédure d'approbation des plans, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation et en a consigné les résultats dans un document daté du 23 février 2016, annexé à la présente décision. Ce document formule plusieurs exigences qui ont été transmises au requérant. Ce dernier ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.6 *Exigences techniques en matière d'installations électriques*

La conformité du projet aux normes applicables en matière d'installations électriques a été examinée par l'ESTI. Pour ce faire, l'ESTI a requis le 27 janvier 2016 des informations complémentaires. Ces informations lui ont été transmises le 11 février 2016.

Sur la base du dossier initial et des informations fournies, l'ESTI a émis un préavis favorable sans exigence en date du 19 février 2016.

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 ainsi 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*

La conformité du projet aux normes de protection de l'environnement, de la nature et du paysage a été examinée tout d'abord par le Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA) du Canton de Genève, puis par l'OFEV. Ces deux autorités ont émis des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, les exigences ont été transmises au

requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

Tout d'abord, le SERMA a exigé, de manière générale, que soient mises en œuvre les mesures de protection de l'environnement spécifiques définies dans les documents transmis, ainsi que celles mentionnées ci-dessous. Cette exigence sera reprise comme charge dans le dispositif de la présente décision.

2.8.1 Protection de l'air

Pour ce thème, le SERMA a exigé que les mesures de niveau B de la directive Air Chantier de l'OFEV de 2009 soient appliquées.

L'OFEV, quant à lui, a constaté que le projet est compatible avec la législation relative à la protection de l'air. En effet, le chantier correspond au niveau B de la directive Air Chantier de l'OFEV et le chapitre 2 « Matrice d'identification des impacts potentiels sur l'environnement » de la Notice d'impact sur l'environnement énonce déjà les mesures de protection qui devront être considérées pour l'exécution des travaux.

Sur la base de ce qui précède, une charge relative au respect des mesures de niveau B de la directive Air Chantier de l'OFEV de 2009 sera tout de même formellement insérée dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans.

2.8.2 Bruit et vibrations

2.8.2.1 Phase de réalisation

Pour ce thème, le SERMA a exigé que les mesures de niveau B de la directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV du 24 mars 2006 soient appliquées.

L'OFEV, quant à lui, a formulé la même exigence, en précisant toutefois que pour les transports de chantier le niveau de mesures A s'applique et que pour les phases de construction bruyante le niveau de mesures B s'applique (particulièrement pour les éventuels travaux nocturnes). L'OFEV a cependant constaté qu'un catalogue concret de mesures manque. Cet office a ainsi exigé que le requérant précise les mesures de limitation du bruit des chantiers dans un concept bruit de chantier. A noter qu'une coordination avec les autorités cantonales est indiquée. Ce complément devra être transmis pour évaluation avant le début des travaux à l'OFAC, à l'attention de l'OFEV et de l'autorité cantonale.

Les deux exigences précitées seront reprises comme charges dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans.

2.8.2.2 Phase d'exploitation

a) Description générale du projet et de son impact en termes d'émissions sonores

En préambule, l'autorité de céans rappelle que l'exploitation des postes de stationnement sur la plateforme projetée est provisoire et limitée à la durée des travaux de construction des nouvelles salles d'embarquement de l'Aile Est. Ce dernier projet a été approuvé le 13 octobre 2014 et sa construction va débuter en avril 2016. Selon les informations contenues dans son dossier d'approbation, les travaux devraient durer environ 4 ans. Ainsi, les postes de stationnement provisoires devraient être utilisés jusqu'en 2020 environ. A noter toutefois qu'en raison de la durée des travaux nécessaire pour construire la plateforme des postes de stationnement, cette dernière ne pourra être opérationnelle qu'en 2017. Ainsi, la durée d'utilisation des postes de stationnement provisoires qui font l'objet de la présente décision d'approbation des plans est estimée à 3 années environ.

L'autorité de céans rappelle également que, même si l'usage de cette plateforme est provisoire, son existence ne l'est toutefois pas. Son affectation future n'est cependant pas encore déterminée et devra donc faire l'objet d'une nouvelle procédure d'approbation des plans. Dans cette optique, l'autorité de céans requiert de l'AIG qu'il lui communique une année avant la fin des travaux des nouvelles salles d'embarquement de l'Aile Est, mais au plus tard le 30 juin 2019, l'affectation à long terme de cette plateforme. Cette exigence, fera l'objet d'une charge dans le dispositif de la présente décision.

Cela étant précisé, il convient, dans le cadre de ce chapitre, de mentionner que l'exploitation provisoire des postes de stationnement a fait l'objet d'une analyse en termes de bruit. Cette analyse se trouve en page 8 et 9 du document « Annexe à la notice environnementale » élaboré par ECOTEC en février 2015. Concrètement, pour estimer l'impact sonore de ce projet, il a été pris en compte le bruit généré par les moteurs d'un avion ainsi que par son *auxiliary power unit* (APU) lorsqu'il arrive sur une position et lorsqu'il la quitte, représentant une rotation. Par la suite, une modélisation a été réalisée en prévoyant annuellement 2'355 rotations de jour et 730 rotations de nuit avec des avions de la lettre de code OACI C ainsi que 1'095 rotations de jour et 270 rotations avec des avions de la lettre de code OACI D. Les résultats de cette modélisation montrent que sur l'ensemble des 116 récepteurs sensibles situés à proximité de l'aéroport, notamment ceux du plus proche quartier d'habitations qui se trouve à environ 310 mètres de la plateforme, les immissions de bruit respectent les valeurs de planification (VP) de l'annexe 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41), tant de jour que de nuit. Par ailleurs, l'augmentation de ces immissions, provoquée par le projet en cause, n'est jamais supérieure à 1 décibel.

b) Analyse de l'OFEV

Sur la base de ce qui précède, l'OFEV a tout d'abord relevé que la construction de la nouvelle plateforme des positions 50 est à considérer comme une modification de l'installation fixe « Aéroport de Genève » au sens de l'art. 7 al. 7 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) et de l'art. 2 de l'OPB. Les émissions de bruit issues de l'exploitation de cette plateforme doivent donc être limitées conformément aux art. 11 et 25 LPE et aux articles 8 et 9 à 12 OPB. Les immissions de bruit aux lieux de détermination selon l'art. 39 OPB sont à déterminer et évaluer selon l'annexe 6 OPB. L'aéroport étant une installation fixe existante, ses immissions de bruit doivent respecter les valeurs limites d'immission (VLI) (art. 8 et 13 OPB). Lors de la modification d'une installation, c'est l'autorité d'approbation des plans qui consigne les immissions de bruit admissibles (art. 37a OPB).

L'OFEV a ensuite constaté que le dossier de requête d'approbation des plans ne contient aucune information concrète sur la durée d'utilisation prévue de la plateforme. En consultant toutefois le dossier de requête d'approbation des plans de l'Aile Est, dont la durée de construction limite la durée d'exploitation du présent projet, une durée d'environ 50 mois est envisagée.

L'office a également relevé que, selon le chap. 2.1.3 de la Notice d'impact sur l'environnement et le tableau annexé, un potentiel de mouvements maximal par type d'aéronef (code C et code D) a été indiqué, et ce dans un contexte de limitation préventive des émissions. A cette fin, le potentiel a été déterminé de manière à ce que les immissions respectent les VP, ceci en appliquant pour le calcul du niveau d'évaluation L_r une formule et des corrections de niveau tirées du Pronostic des Immissions au Sol (PIBS), état 2014. Selon les indications dans le tableau, le critère du respect des VP a été utilisé ici non seulement pour démontrer la non-notabilité de la modification d'installation mais également pour limiter préventivement les émissions de l'exploitation à un niveau correspondant aux VP. Finalement, l'effet d'une paroi anti-bruit ne serait « pas pertinent » selon les indications de la Notice d'impact sur l'environnement.

Sur la base de ce qui précède, l'OFEV estime que, à priori, les limitations d'exploitation (nombres de rotations) semblent raisonnables, particulièrement dans le contexte d'une utilisation limitée de la plateforme. Cependant, l'office estime qu'une vérification détaillée demeure nécessaire, notamment en ce qui concerne le calcul du potentiel et les valeurs retenues pour les corrections de niveau, ce qui porte l'OFEV à émettre des réserves quant à la pertinence du potentiel calculé. De plus, aucune preuve concrète n'est fournie concernant la non-pertinence d'une paroi anti bruit. Ainsi, une évaluation définitive des mesures préventives mentionnée n'est pas possible sur la base des informations fournies. Il manque notamment des informations sur l'exploitation en phase nocturne (nombre, type/code et répartition horaire des

mouvements). L'OFEV n'a également pas à disposition le PIBS 2014 mentionné comme référence et, partant, ne peut pas juger de la pertinence de la formule et des corrections de niveau retenues pour calculer les immissions. La durée de l'exploitation provisoire n'est également pas spécifiée. A ce stade, il convient de rappeler qu'une limitation des émissions aux VP n'est pas, selon l'OPB et la jurisprudence, un critère absolu pour suffire au critère d'une limitation préventive. En revanche, comme cela l'a déjà été confirmé dans le cadre de l'approbation des plans de l'amortisseur de bruit du 23 décembre 2013, la non-notabilité d'une modification se confirme effectivement en démontrant que la charge sonore varie de moins de 1 dB(A) suite à la modification.

Considérant ce qui précède, la construction de la plateforme des positions 50 et dans un premier temps son utilisation provisoire telle que définie dans le projet peut être approuvée. Des précisions sont cependant à fournir et le pronostic des immissions est à justifier. En fonction des précisions et justifications, l'OFEV se prononcera sur la nécessité éventuelle de modifier les limitations d'exploitation prévues.

Concrètement, les informations relatives aux mesures de limitation des émissions nécessaires sont les suivantes :

- Indication de la durée d'exploitation provisoire des nouvelles positions 50 ;
- Précisions concernant l'exploitation durant les heures nocturnes (19h – 7h) : nombre de rotations par type d'aéronef, rotations après 22h et avant 7h ;
- Preuves démontrant qu'une paroi anti-bruit n'est pas une mesure de limitation des émissions pertinente selon les critères du principe de prévention et de la proportionnalité ;
- Justification des paramètres de calcul des immissions dues à l'exploitation de la plateforme (K1 à K3, par source de bruit).

Indépendamment de cette procédure d'approbation des plans, l'OFEV souhaite également obtenir des informations sur l'état actuel du PIBS.

L'exploitation ultérieure de la plateforme fera dans tous les cas l'objet d'une nouvelle procédure. C'est dans le cadre de celle-ci que devront être consignées les immissions de bruit admissible.

Finalement, l'OFEV exige que le requérant fournisse, dans un délai de deux mois après l'entrée en vigueur de la décision d'approbation des plans, les informations requises ci-dessus relatives aux mesures de limitation des émissions. Ces informations seront envoyées à l'OFAC, à l'attention de l'OFEV. Sur la base de ces informations, l'OFEV, précisera, si nécessaire, les mesures de limitation des émissions pour la durée de l'utilisation provisoire.

c) Conclusions du DETEC

Prenant en compte l'estimation de l'impact sonore du projet réalisée par le requérant ainsi que son évaluation par l'OFEV, l'autorité de céans arrive à la conclusion que l'exploitation provisoire des postes de stationnement 50 sur la plateforme projetée ne va pas provoquer de modification notable de l'installation de l'aéroport de Genève. En effet, les divers récepteurs sensibles situés aux alentours de l'aéroport ne subiront pas d'augmentation des immissions sonores supérieure à 1 décibel. Ainsi, les émissions de bruit des éléments d'installation modifiés, à savoir dans le cas présent les postes de stationnement provisoires, doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable, conformément à l'art. 8 al. 1 OPB. Pour ce faire, le requérant a prévu, dans ce cadre bien précis, une exploitation de ces postes de stationnement avec un nombre limité de rotations entraînant des immissions inférieures ou égales aux VP. Il s'agit là donc d'une limitation qui permet de respecter les valeurs limites d'exposition au bruit les plus strictes. L'autorité de céans estime ainsi que le projet est conforme aux normes de l'OPB.

Cela étant dit, comme le relève l'OFEV, certaines justifications et informations utilisées par le requérant pour élaborer l'estimation des émissions sonores ne sont pas formellement détaillées dans le dossier et devront encore être apportées pour confirmer l'exactitude de cette estimation. La transmission de ces éléments complémentaires demandés par l'OFEV fera l'objet d'une charge dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans. Dans le cas peu probable où ces éléments devaient remettre en cause de manière importante les résultats de l'estimation des émissions, l'autorité de céans pourra, après consultation de l'OFEV, prendre des mesures de limitation supplémentaires.

Enfin, en ce qui concerne la fixation des immissions de bruit prévue à l'art. 37a OPB, l'autorité de céans rappelle que le projet faisant l'objet de la présente procédure d'approbation des plans est provisoire et que l'utilisation pérenne de la plateforme en question devra faire l'objet d'une nouvelle procédure d'approbation des plans. Comme le soutient l'OFEV, il convient donc de fixer les immissions de bruit admissible dans le cadre de cette procédure à venir ou, le cas échéant, dans le cadre d'une éventuelle autre procédure qui la précéderait. A noter encore sur ce dernier point que le requérant élabore actuellement le PIBS qui permettra, au terme d'une procédure qui n'a pas encore été définie, de fixer le bruit admissible de l'annexe 6 OPB pour l'ensemble de l'installation de l'aéroport de Genève.

2.8.3 Protection des eaux

Pour ce thème, les autorités cantonales genevoises ont formulé les 4 exigences suivantes :

- N'accueillir aucune activité générant des eaux résiduaires industrielles non conformes aux exigences générales légales (lavage d'aéronefs) ;
- Maintenir conformes aux règles de la technique le décanteur, le séparateur d'hydrocarbures et la chambre de rétention, et les vidanger aussi souvent que nécessaire ;
- Satisfaire en tout temps les rejets d'eaux résiduaires industrielles aux valeurs définies par l'annexe 3.2 de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201) ;
- Respecter, dès l'ouverture du chantier, et durant toute la durée des travaux (terrassement, gros œuvre et second œuvre) la directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier disponible sur Internet à l'adresse <http://ge.ch/eau/directives>.

L'OFEV a soutenu ces exigences qui seront donc reprises comme charge dans le dispositif de la présente décision.

2.8.4 Déchets et matériaux d'excavation

Pour ce thème, les autorités cantonales genevoises ont exigé l'élaboration d'un concept de gestion des déchets de chantier comprenant un concept de gestion des matériaux d'excavation, à fournir 30 jours avant le début du chantier, avec le formulaire de déclaration de gestion des déchets de chantier.

L'OFEV a pour sa part relevé qu'environ 1'300 m³ de matériaux d'excavation seront produits durant la phase de chantier mais que les données sur les déchets sont très succinctes. Les informations relatives à la pollution et les filières d'élimination manquent dans la Notice d'impact sur l'environnement. Ainsi, l'OFEV a soutenu l'exigence cantonale présentée ci-dessus en ajoutant que le concept d'élimination des déchets devra être conforme aux instructions contenues dans le document « Gestion des déchets et des matériaux pour les projets soumis ou non à une étude de l'impact sur l'environnement » (OFEFP-OFEV 2003). Ce concept devra être établi et fourni avant le début des travaux à l'OFAC pour examen et au service cantonal spécialisé pour information. Cette exigence fera l'objet d'une charge dans le dispositif de la présente décision.

2.8.5 Protection des sols

Pour ce thème, le Canton de Genève a formulé cinq exigences (numéro 8, 9, 10, 17 et 18). Ces exigences sont consignées dans le préavis du SERMA du 27 janvier 2016 qui se trouve en annexe de la présente décision d'approbation des plans et qui en fait partie intégrante. Il est principalement exigé l'élaboration d'un plan de gestion des sols, à fournir 30 jours avant le début du chantier, et le suivi du chantier par un spécialiste.

L'OFEV a soutenu ces exigences. Il a également exigé que la personne spécialisée en protection des sols sur les chantiers doive suivre les travaux durant les phases de décapage, dépôt, remise en place et remise en culture.

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

2.8.6 Protection de la flore, de la faune et des biotopes

Pour ce thème, le Canton de Genève a exigé que soient mis en œuvre toutes les mesures nécessaires de protection et de compensation mentionnées dans la notice d'impact sur l'environnement (document intitulé « Annexe à la notice environnementale ») de février 2015 (page 29), afin de privilégier le maintien de la présence de la population de crapauds calamites dans l'enceinte de l'aéroport ou au plus proche de celle-ci si aucune autre possibilité n'est envisageable.

L'OFEV, quant à lui, a constaté que le projet touche 18'000 m² de prairie de fauche dont une grande partie est constituée de Mesobromion, une association végétale digne de protection selon l'art. 18 al.1bis de la loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451), l'art. 14 al. 3 de l'ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN ; RS 451.1) et l'annexe 1 OPN. De plus, le projet englobe une zone plus humide abritant une petite population de crapauds calamites. Cette espèce est protégée selon l'annexe 3 OPN et fait partie de la liste rouge avec un statut « en danger ». Les travaux seront réalisés hors période de reproduction. La prairie de fauche constitue un milieu également particulièrement favorable aux orthoptères dont plusieurs espèces sont répertoriées dans les listes rouges avec un statut « vulnérable » ou « en danger ». La zone humide est également utilisée comme zone d'escale pour les petits échassiers migrateurs, dont le petit-gravelot répertorié dans la liste rouge avec un statut « en danger ».

La modification du tracé axial de la voie « *Bravo* » ainsi que son élargissement portent atteinte à 990 m² de prairies écologiquement très intéressantes, inscrites à l'inventaire cantonal des sites prioritaires flores (objet n°196 d'une surface de 502'137 m², loi cantonale sur la protection des monuments, de la nature et des sites [LPMNS ; RS/GE L 4 05]) qui sont donc également digne de protection au sens de la LPN. L'ensemble des prairies touchées abrite une belle richesse floristique avec un total de 144 espèces observées, notamment des espèces répertoriées dans les listes rouges avec un degré de menace important. Diverses mesures de transplantation et de récolte des graines suivie d'un réensemencement à proximité sont prévues au chapitre 4 de la Note de synthèse relative aux inventaires floristiques de février 2015 annexée à la Notice d'impact sur l'environnement.

Au vu de ce qui précède, l'OFEV a constaté que le projet aura un impact important

sur des prairies riches en espèces, notamment protégées et rares, et abritant également une faune protégée et rare. Les indications concernant la mesure de remplacement nécessaire (création d'une zone humide constituée de prairie maigre humide) sont lacunaires. Selon la jurisprudence, les mesures de remplacement obligatoires doivent faire formellement partie du projet principal et doivent donc être établies et définies avec le même degré de concrétisation que celui-ci. Par contre, au stade actuel, la surface, l'échéance, la localisation, les garanties à long terme, l'accord du propriétaire et les détails de réalisation manquent encore. Il en ressort que celle-ci doit encore être discutée avec la Direction Générale de la Nature et du Paysage (DGNP) du Canton de Genève. Cette tâche incombe au requérant.

Vu l'importance des milieux touchés, tant pour la flore que pour la faune, l'OFEV a exigé que la planification de cette mesure de remplacement adéquate et de qualité équivalente aux milieux détruits soit effectuée avant l'approbation des plans et fasse partie intégrante du dossier. Les modalités (surface, échéance, localisation, garantie à long terme, accord du propriétaire, détails de réalisation) sont notamment à préciser. Cette mesure devra être réalisée avant le début des travaux afin de sauvegarder la population de crapauds calamites qui verra son habitat totalement détruit par les travaux. En ce qui concerne les néophytes, l'ambrosie (espèce de la liste noire) est présente dans la zone touchée par les travaux. Les mesures de gestion prévues sont adéquates.

La demande de complément de l'OFEV a été transmise au requérant qui a élaboré un dossier complémentaire sur ce point. Concrètement, le requérant, conscient de la faune et flore se trouvant dans la zone concernée par ce projet ainsi que par d'autres projets à venir, a anticipé ces mesures de remplacement. Pour ce faire, le requérant avait déjà requis de l'autorité cantonale spécialisée, à savoir la Direction générale de la nature et du paysage du Canton de Genève, une autorisation pour effectuer ces mesures. Le 2 avril 2015, cette dernière autorité a accordé l'autorisation en cause et l'AIG a dressé un rapport final de la situation le 6 octobre 2015.

Ce complément a été envoyé à l'OFEV qui en a pris connaissance et, partant, a constaté que son exigence demandant une planification de mesures de remplacement a été respectée.

Au vu de ce qui précède, l'autorité de céans constate que le thème de ce chapitre a correctement été traité par le requérant et que toutes les exigences en la matière ont déjà été traitées de sorte qu'aucune charge pour ce thème ne sera formulée dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans.

2.9 *Exigences techniques cantonales – protection contre les incendies*

Par l'intermédiaire de son préavis de synthèse, préavisant favorablement le projet,

l'OAC du Canton de Genève a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des services cantonaux spécialisés. Sous réserve des exigences formulées par la Police du feu, reprise ci-dessous, les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet. Dans le cadre des observations finales, l'exigence a été transmise au requérant qui ne l'a pas contestée. Le DETEC l'estime justifiée et proportionnée ; elle sera ainsi intégrée sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

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 AEAI et de la Directive "Prévention des incendies et protection incendie organisationnelle" /12-15 (AEAI).

2.10 *Autres exigences*

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.

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

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

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

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

2.11 *Conclusion*

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de 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'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 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur 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 et cantonales consultées.

De plus, conformément à l'art. 20 OEIE, le rapport d'impact, l'évaluation du service spécialisé de la protection de l'environnement, les résultats de la consultation de l'OFEV ainsi que le texte de la décision finale peuvent être consultés auprès de l'OFAC, Section Plan sectoriel et installations, Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen durant 30 jours dès le lendemain de la publication de l'avis y relatif dans la FF du 29 mars 2016.

C. Décision

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

vu la demande du 16 avril 2015 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de réaliser le projet de création des positions 50 provisoires et de modification du tracé axial *Bravo*.

1. De la portée

1.1 *Plans approuvés*

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 documents suivants :

- Chapitre 2 : Dossier technique DU, du 20 février 2015, accompagné de l'annexe suivante :
 - Annexe 1 : Dossier de demande définitive d'autorisation de construire accompagné des documents suivants :
 - Formulaire de demande définitive en autorisation de construire ;
 - Questionnaire de la sécurité incendie ;
- Chapitre 3 : Notice descriptive hydraulique, du 27 février 2015, accompagnée des annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Situation générale des bassins versants ;
 - Annexe 2 : Situation générale du réseau existant ;
 - Annexe 3 : Mise en œuvre du concept PGEE - Principe d'évacuation des eaux ;
 - Annexe 4 : Evacuation des eaux pluviales - Plan schématique ;
 - Annexe 5 : Variante transitoire ;
 - Annexe 6 : Dimensionnement des volumes utiles de rétention ;
- Chapitre 4 : Environnement, du 24 novembre 2014 accompagné des documents suivants :
 - Matrice d'identification des impacts potentiels sur l'environnement, du 24 novembre 2014 ;
 - Annexe à la notice environnementale, élaborée par ECOTECH, en février 2015, accompagnée des annexes suivantes :
 - Annexe 1 : Calculs des immissions sonores engendrées par les 5 places de stationnement ;
 - Annexe 2 : Rapport d'analyse des sols ;
 - Annexe 3 : Teneurs en métaux lourds des sols : campagnes 1996, 2000,

- 2003 ;
 - Annexe 4 : Plan des milieux naturels et du paysage ;
 - Annexe 5 : Liste des espèces recensées par zones ;
 - Annexe 6 : Plan de sectorisation des données environnementales ;
- Chapitre 5 : Courant fort et ORNI, du 16 février 2015 ;
- Chapitre 11 : Dossier pour examen spécifique à l'aviation, du 12 mars 2015, accompagné du document suivant :
 - Rapport de Midstream Lighting Limited, du 20 février 2015 ;
- Chapitre 12 : Plans du projet :
 - Plan n° 2101 « Situation : planimétrie, calepinage dallage et canalisations », du 9 février 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° 2102 « Situation générale avec élargissement « Route périphérique » », du 30 janvier 2015, échelle 1:1000 ;
 - Plan n° 2104 « Situation : plan de phasage des travaux », du 4 mars 2015, échelles 1:1000 et 1:2000 ;
 - Plan n° 2125 « Profils en long », du 30 janvier 2015, échelles 1:500, 1:50 et 1:100 ;
 - Plan n° 2126 « Coupes », du 9 février 2015, échelles 1:500, 1:50 et 1:100 ;
 - Plan n° 2127 « Coupes type : structure plateforme », du 10 février 2015, échelle 1:50 ;
 - Plan n° AER 2172-15-01 « Phasage des travaux », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° AER 2172-16-01 « Implantation des équipements électromécaniques », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° AER 2172-17-01 « Orientations des équipements électromécaniques (feux SMG) », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° AER 2172-17-02 « Orientations des équipements électromécaniques », de janvier 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° 130003-10 « Projet aéronautique, variante taxiway », de février 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° 130003-11 « Projet aéronautique, variante taxiway : piste 05, vérification jetblast, push back 58, à droite », de février 2015, échelle 1:500 ;
 - Plan n° 130003-12 « Projet aéronautique, variante taxiway : piste 23, vérification jetblast, push back 55, à gauche », de janvier 2015, échelle 1:500.

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

2.1.1 Exigences générales

- Les mesures de protection de l'environnement spécifiques définies dans les documents transmis devront être respectées.

2.1.2 Protection de l'air

- Les mesures de niveau B de la directive Air Chantier de l'OFEV de 2009 seront appliquées.

2.1.3 Bruit et vibrations

- Les mesures de niveau B de la directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV du 24 mars 2006 seront appliquées pour les phases de construction bruyante et les mesures de niveau A seront appliquées pour les transports de chantier.
- Un catalogue de mesures de limitation du bruit des chantiers sera précisé dans un concept bruit de chantier à transmettre pour évaluation avant le début des travaux à l'OFAC, à l'attention de l'OFEV et de l'autorité cantonale.
- Le requérant fournira, dans un délai de deux mois après l'entrée en vigueur de la décision d'approbation des plans, les informations suivantes relatives aux mesures de limitation des émissions :
 - Indication de la durée d'exploitation provisoire des nouvelles positions 50 ;
 - Précisions concernant l'exploitation durant les heures nocturnes (19h – 7h) : nombre de rotations par type d'aéronef, rotations après 22h et avant 7h ;
 - Preuves démontrant qu'une paroi anti-bruit n'est pas une mesure de limitation des émissions pertinente selon les critères du principe de prévention et de la proportionnalité ;
 - Justification des paramètres de calcul des immissions dues à l'exploitation de la plateforme (K1 à K3, par source de bruit).

2.1.4 Protection des eaux

- Aucune activité générant des eaux résiduaires industrielles non conformes aux exigences générales légales (lavage d'aéronefs) ne sera réalisée.
- Le décanteur, le séparateur d'hydrocarbures et la chambre de rétention seront maintenus conformes aux règles de la technique et vidangés aussi souvent que nécessaire.
- Les rejets d'eaux résiduaires industrielles satisferont en tout temps aux valeurs définies par l'annexe 3.2 de l'OEaux.
- La directive relative au traitement et à l'évacuation des eaux de chantier disponible sur Internet à l'adresse <http://ge.ch/eau/directives> sera respectées dès

l'ouverture du chantier et durant toute la durée des travaux (terrassement, gros œuvre et second œuvre).

2.1.5 Déchets et substances

- Un concept de gestion des déchets de chantier comprenant un concept de gestion des matériaux d'excavation devra être élaboré conformément aux instructions contenues dans le document « Gestion des déchets et des matériaux pour les projets soumis ou non à une étude de l'impact sur l'environnement » (OFEFP-OFEV 2003). Ce concept devra être établi et fourni 30 jours avant le début des travaux à l'OFAC pour examen et au service cantonal spécialisé pour information, avec le formulaire de déclaration de gestion des déchets de chantier.

2.1.6 Protection des sols

- Les exigences 8, 9, 10, 17 et 18 du préavis du SERMA du Canton de Genève du 27 janvier 2016 annexé à la présente décision (dont l'élaboration d'un plan de gestion des sols à fournir 30 jours avant le début du chantier et le suivi du chantier par un spécialiste) devront être respectées.
- La personne spécialisée en protection des sols sur les chantiers devra suivre les travaux durant les phases de décapage, dépôt, remise en place et remise en culture.

2.8 *Autres exigences*

- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- L'usage des postes de stationnement approuvés dans le cadre de la présente décision est limité à la durée des travaux de réalisation des salles d'embarquement de l'Aile Est. Son usage ultérieur devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'approbation des plans.
- Le requérant communiquera à l'Office fédéral de l'aviation civile une année avant la fin des travaux des nouvelles salles d'embarquement de l'Aile Est mais au plus tard le 30 juin 2019 l'affectation projetée à long terme de cette plateforme.
- 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 commu-

nales 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

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d OEmol-OFAC. 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 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).

Un avis relatif à la présente décision est publié dans la Feuille fédérale du 29 mars 2016.

Une copie de la présente décision est communiquée pour information à :

- Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève (DALE), Office des autorisations de construire (OAC), case postale 22, Rue David-Dufour 5, 1211 Genève 8 ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
agissant par l'Office fédéral de l'aviation civile

(sig.)

Christian Hegner
Directeur

(Annexes et voie de droit sur la page suivante)

Annexes :

- Examen spécifique à l'aviation de l'Office fédéral de l'aviation civile du 23 février 2016 ;
- Préavis du Service de l'environnement et des risques majeurs du Canton de Genève du 27 janvier 2016.

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.