



3003 Berne, le 30 mai 2023

Aéroport de Genève

Approbation des plans

Final Approach Take Off Area (FATO) pour hélicoptères sur l'aire nord

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 19 juillet 2019, l'Aéroport International de Genève (AIG), (ci-après : le requérant), exploitant de l'aéroport de Genève, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour la réalisation d'une FATO (*Final Approach and Take-Off area*) sur l'aire nord de l'aéroport. La demande a été intégrée et modifiée en date du 17 décembre 2021. Une demande de modification du règlement d'exploitation en lien avec ce projet a été déposée le 9 mai 2022, elle fait l'objet d'une décision séparée.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste en la réalisation, sur l'aire nord de l'aéroport, d'une FATO carrée en enrobé bitumineux de 20 mètres par 20 mètres pour les procédures ponctuelles, ainsi que d'une FATO en surface herbeuse de 350 mètres par 20 mètres pour les procédures dégagées. Un taxiway dénommé *Victor*, en surface enrobée de 7,5 mètres par 32,5 mètres, servira pour relier les FATO au taxiway *Yankee* et aux postes de stationnement pour hélicoptères.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de mettre en œuvre les projets HAZID (Hazard Identification) et SARPs (Standards And Recommended Practices) de l'OACI et de remédier à l'écart (finding), dû à l'absence de matérialisation de FATO, relevé lors de l'audit COFA EASA de juin 2016.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 19 juillet 2019 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 19 juillet 2019 ;
- Dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
 - Document de base « 140036 – FATO sur aire nord, AP-00 », daté de décembre 2018 ;
 - Plan d'ensemble, parcelles n° 2'283 et 14'692, commune Grand-Saconnex / Meyrin, échelle 1 :2'500, daté du 16 mai 2018 ;

- Extrait du plan cadastral pour autorisation de construire, plans n° 20, 21, 31, 36, 37, 38 – 67 et 68, parcelles n° 2'283 et 14'692, commune Grand-Saconnex / Meyrin, échelle 1 : 1'000, daté du 16 mai 2018 ;
- Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier du Canton de Genève, plans n° 67 et 68, immeuble n° 14'692 et DDP n° 14711, commune de Meyrin, daté du 16 mai 2018 ;
- Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier du Canton de Genève, plans n° 20, 21, 31, 36, 37 et 38, immeuble n° 2'283 et DDP n° 1212, 2291, 2296, commune du Grand-Saconnex, daté du 15 mai 2018 ;
- Document « FATO Aire nord, projet 14-0036. Environnement – MIE », version du 19 novembre 2018 ;
- Rapport « Relevés floristiques et déplacement d'espèces protégées, Feeder Pipeline, P48 et FATO », Genève aéroport – Division environnement, daté du 20 août 2018 ;
- Document « FATO sur Aire Nord. Impact sur les procédures de vol aux instruments et installations CNS du contrôle aérien », daté de novembre 2018, avec les annexes suivantes :
 - Document « LSGG : Land Use Assessment / PANS OPS, Obstacles : Projet 14-0036 (FATO) », Skyguide, daté du 23 janvier 2018 ;
 - Courriel « RE : FATO LSGG, projet 14-0036 », du 1^{er} mars 2018 ;
 - Courriel « FW : FATO LSGG, projet 14-0036 », du 2 mars 2018 ;
 - Courriel « Amendment FATO LSGG, projet 14-0036 », du 12 mars 2018 ;
 - Courriel « Decision for the south VFR helicopter routes », du 5 octobre 2018;
- Document « FATO : Final Approach and Take-Off. Impacts opérationnels et Safety Assessment », daté du 6 décembre 2018 ;
- Document « Safety Assessment Report, Geneva Final Approach Take Off Area (FATO) (3157) », Skyguide, daté du 28 novembre 2018 ;
- Document « FATO sur Aire Nord. Dossier pour examen spécifique à l'aviation », daté de juillet 2019 ;
- Tableau « SARPs Volume II : HELIPOINTS OLS-A », version V6, daté du 26 novembre 2018 ;
- Tableau « SARPs Volume II : HELIPOINTS OLS-B », version V6, daté du 26 novembre 2018 ;
- Document « FATO aire Nord, projet 14-0036. 12 – Intérêt digne de protection des tiers », daté de mai 2018 ;
- Plan « FATO Aire Nord, SLO pour pente catégorie A, Divergence vols de nuit 15%, Altitude jusqu'à 464.0 m/mer », n° 140036-701A, échelle 1 : 2'000, daté de novembre 2018 ;
- Plan « FATO Aire Nord, SLO pour pente catégorie A, Divergence pour vols de nuit 15%, Annexe 14 OACI, vol II, juillet 2013, Marques Points d'attente Y4 – Y5 », n° 140036-702A, échelle 1 : 1'000, daté de novembre 2018 ;

- Plan « FATO Aire Nord, SLO pour pente catégorie A, Divergence pour vols de nuit 15%, Annexe 14 OACI, vol II, juillet 2013, Coupe sur FATO/Poste H2 », n° 140036-703, échelle 1 :100, daté de septembre 2018 ;
- Plan « FATO Aire Nord, SLO pour pente catégorie B, Divergence vols de nuit 15%, Altitude jusqu'à 573.40 m/mer », n° 140036-704A, échelle 1 :2'000, daté de novembre 2018 ;
- Plan « FATO Aire Nord, SLO pour pente catégorie A, Divergence pour vols de nuit 15%. Planimétrie », n° 140036-705, échelle 1 :200, daté de novembre 2018 ;
- Plan « FATO Hélicoptère sur aire Nord, Carte d'approche à vue départ, SLO pente de catégorie 8A 4.5% », n° 140036_706 DEP, daté du 15 novembre 2018 ;
- Plan « FATO Hélicoptère sur aire Nord, Carte d'approche à vue arrivée, SLO pente de catégorie 8A 4.5% », n° 140036_706 ARR, daté du 15 novembre 2018 ;
- Plan « OLS Catégorie A 4.5%, Situation », daté du 30 octobre 2017 ;
- Plan « FATO Aire Nord, Réseaux souterrains », n° 140036-507, échelle 1 :250, daté de mars 2018 ;
- Plan « Extrait du CSLO avec OLS-HEL », n° 140036_710, daté du 19 novembre 2018.

En réponse aux charges figurant dans l'examen aéronautique du 31 octobre 2019, le requérant a fait parvenir à l'OFAC les documents suivants le 17 décembre 2021 :

- Lettre du requérant du 17 décembre 2021 ;
- Liste « FATO sur Aire Nord pour procédure dégagée et procédure ponctuelle. Réponse aux charges de l'Examen aéronautique », datée du 8 décembre 2021 ;
- Document « FATO sur Aire Nord pour procédure dégagée et procédure ponctuelle. Dossier pour examen spécifique à l'aviation. Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP/SBHE du 31 octobre 2019 », daté de novembre 2021 ;
- Tableau « Réponse aux charges OFAC suite à examen SIAP/SBHE », n° OSA 036-2017, Genève Aéroport, 8 juin 2021 ;
- Document « Impacts opérationnels et Safety Assessment. FATO: Final Approach and Take-Off », version 1.4, daté du 19 octobre 2021;
- Document « Safety Impact Questionnaire. LSGG FATO », Skyguide, daté du 16 juillet 2021 ;
- Document « Change Description – ATM/AD System. 3157 LSGGFATO », Skyguide, daté du 15 février 2021 ;
- Document « SAF21- 067 LSGG FATO Step 2 – Safety Workshop Minutes for SW#5 v1.0 », Skyguide, daté du 6 septembre 2021 ;
- Plan « FATO Aire Nord, Annexe 14 OACI, vol. II, juillet 2020, EASA CS-HPT-DSN – Issue 1, mai 2019. Planimétrie », n° 140036-805A, échelle 1 :200, modifié le 5 juillet 2021 ;

- Plan « FATO Hélicoptère sur Aire Nord, Carte d'approche à vue départ, SLO pente de catégorie A à 4.5% », n° 140036_806_DEP, daté du 8 octobre 2020 ;
- Plan « FATO Hélicoptère sur Aire Nord, Carte d'approche à vue arrivée, SLO pente de catégorie A à 4.5% », n° 140036_806_ARR, daté du 14 octobre 2020 ;
- Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie A. Divergence vols de nuit 15%. Divergence vols de jour 10%. Altitude jusqu'à 464.0 m/mer », n° 140036-812, échelle 1 :2'500 ; daté de mars 2021 ;
- Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie A. Divergence pour vols de nuit 15%. Annexe 14 OACI, vol. II, juillet 2020. EASA CS-HPT-DSN – Issue 1, may 2019. Coupe sur FATO / Poste H2 », n° 140036-813A, échelle 1 :100 ; modifié le 5 juillet 2021 ;
- Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie B. Procédure dégagée. Divergence vols de jour 10% », n° 140036-814, échelle 1 :2'500 ; daté de mars 2021 ;
- Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie B. Procédures ponctuelles. Altitude jusqu'à 573.40 m/mer », n° 140036-815, échelle 1 :2'500 ; daté de mars 2021 ;
- Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie A. Marques, Points d'attente intermédiaires P3 – P4. Procédure ponctuelle », n° 140036-821, échelle 1 :1'000 ; daté d'octobre 2021 ;
- Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie B. Marques, Points d'attente intermédiaires P3 – P4. Procédure dégagée », n° 140036-822, échelle 1 :1'000 ; daté d'octobre 2021 ;
- Plan « OLS-HEL au point PALEXPO. Situation futures cheminées Genilac », n° 140036_823, daté du 6 septembre 2021 ;
- Plan « FATO OLS A. Percements forêt de Ferney/procédure ponctuelle », échelle 1 :1'000, daté du 22 juin 2020 ;
- Plan « Aire Nord – Marquages, panneaux futurs. Situation – Colocalisation des barres d'arrêt H24 », n° 200053-108B, échelle 1 : 1'000, daté du 2 décembre 2021 ;
- Plan « Extrait du CSLO avec OLS-HEL », n° 140036_710, daté du 8 mai 2020 ;
- Plan d'ensemble, parcelles n° 2'283 et 14'692, commune Grand-Saconnex / Meyrin, échelle 1 :2'500 ; daté du 15 juillet 2020 ;
- Extrait du plan cadastral pour autorisation de construire, plans n° 20/ 21/ 31/ 36/ 37/ 38 – 67/68, parcelles n° 2'283 - 14'692, commune Grand-Saconnex - Meyrin, échelle 1 :1'000, daté du 16 juillet 2020.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction induit certains effets sur l'exploitation de telle sorte que le règlement d'exploitation doit être modifié. La modification du règlement fait partie du dossier.

1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels nécessaires sur les biens-fonds concernés par le projet.

2. **De l'instruction**

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

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

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a consulté ses services internes.

Le 11 juillet 2022, 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.

Par courriel du 18 novembre 2022, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a renoncé à être consulté en raison des impacts environnementaux relativement modestes du projet.

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 *Accord des tiers touchés*

Le projet comporte une légère modification des trajectoires, sans effet sur l'exposition des riverains au bruit. Il n'est, partant, pas nécessaire de demander l'accord des tiers survolés par les nouvelles trajectoires.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, prise de position de la Section environnement (LEUW) du 25 septembre 2019 ;
- OFAC, examens spécifiques à l'aviation des 31 octobre 2019 et 25 février 2022, remplacés par celui du 6 avril 2022 ;

- Office des autorisations de construire du Canton de Genève, préavis de synthèse du 16 septembre 2022 comprenant les préavis suivants :
 - Office des autorisations de construire, préavis du 14 juillet 2022 ;
 - Direction de l'information du territoire, préavis du 19 juillet 2022 ;
 - Commune de Meyrin, préavis du 26 juillet 2022, remplacé par celui du 10 janvier 2023 ;
 - Ville du Grand-Saconnex, préavis du 11 août 2022 ;
 - Office cantonal des bâtiments, note de service du 22 août 2022 ;
 - Office cantonal de l'environnement (SERMA – Secteur SEIE), préavis des 15 septembre 2022 et 14 novembre 2022, remplacés par le préavis du 15 décembre 2022.

2.4 *Observations finales*

Les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises au requérant. Le 16 février 2023 ce dernier a été invité à formuler ses observations finales jusqu'au 16 mars 2023. Dans le délai imparti, le requérant a informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

L'instruction du dossier s'est achevée le 1^{er} mars 2023.

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 aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aérodrome 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 réaliser, sur l'aire nord de l'aéroport, une FATO carré, une FATO allongée et un taxiway pour les déplacements des FATO aux postes de stationnement hélicoptères. Dans la mesure où ces aménagements servent à l'exploitation d'un aérodrome, il s'agit d'installations d'aérodrome dont la mise en place 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. 62a de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

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

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

En l'occurrence, la réalisation des FATO et d'une voie de circulation au sol pour hélicoptères n'affecte qu'un espace limité, avec un effet minime sur l'environnement, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées et que ce type de procédure peut être appliqué.

1.3 *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 nécessite une modification du règlement d'exploitation. La requête y relative a été déposée conjointement à la présente requête d'approbation des plans et fait l'objet d'une décision séparée.

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 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*

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 le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aéroport. La fiche PSIA de l'aéroport de Genève a été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. Elle conserve sa validité au-delà de l'adoption de la nouvelle partie conceptuelle.

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'aéroport. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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

2.5 *Exigences 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 (UE) n° 2018/1139 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.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un premier examen spécifique à l'aviation en date du 31 octobre 2019, dans lequel il a demandé un amendement du projet. Le requérant ayant procédé aux modifications requises, l'OFAC a effectué un nouvel examen spécifique à l'aviation le 25 février 2022 dans lequel il a formulé certaines exigences. Donnant suite favorable à la demande du requérant de modifier une des exigences, un dernier examen aéronautique a été rendu le 6 avril 2022. Cet examen est annexé à la présente décision. 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 sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

De plus, Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités de communication et navigation, ni sur les installations de la navigation aérienne. Skyguide a fait des remarques concernant ses activités de surveillance, qui ont été reprises dans l'examen aéronautique de l'OFAC.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

2.7 *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 de son Office cantonal de l'environnement, ainsi que par la Commune de Meyrin.

Lesdites autorités ont formulé des demandes de pièces complémentaires afin de pouvoir évaluer l'impact du projet en termes de bruit. Le requérant a fourni les informations requises. Ainsi, en date du 10 janvier 2023, la commune de Meyrin a rendu un préavis favorable et, en date du 15 décembre 2022, l'Office cantonal de l'environnement a préavisé favorablement le projet sous réserve des exigences détaillées ci-dessous.

Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous

forme de charges.

- 1. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts que des enrobés bitumineux recyclés et de la grave de recyclage seront utilisés pour la réalisation du projet, excepté pour la couche d'usure en enrobés anti-kérosène.
- 2. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts que les actions suivantes seront entreprises en cas de découverte de matériaux d'excavation pollués et/ou de déchets enfouis :
 - 2.1. Arrêter impérativement les travaux dans le secteur concerné.
 - 2.2. Informer le GESDEC dans les 24 h.
 - 2.3. Effectuer toutes les investigations et analyses nécessaires pour déterminer la filière d'évacuation.
- 3. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts qu'il s'agit de raccorder les nouveaux drains au réseau de drains du secteur.
- 4. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts qu'il faut analyser selon l'OSol, l'OLED et les prescriptions en vigueur, la teneur en polluant du sol, le TOC400, le pH(CaCl)₂, la teneur en matière organique et le taux d'argile. En effet, il faut s'attendre à une accumulation de polluants du fait de la situation d'émission et immission locale actuelle ou passée (réf. Evaluation des sols en vue de leur valorisation, p. 19-20, OFEV, 2021).
- 5. 30 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre au SERMA la matrice d'identification des impacts actualisée sur la base des conditions formulées dans le présent préavis (COD 1 à 4).
- 6. 30 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre au GESDEC, secteur sol, les rapports originaux des résultats d'analyses en laboratoire des échantillons de sols / des matériaux terreux, avec le plan d'échantillonnage et les bordereaux de prélèvement.
- 7. 30 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre au GESDEC, secteur déchets, les documents suivants :
 - 7.1. Déclaration de gestion des déchets de chantier.
 - 7.2. Plan d'élimination des déchets mis à jour avec les quantités et les repreneurs exacts.
 - 7.3. Rapport sur le choix écologique des matériaux de construction, démontrant que la condition 2 précitée sera respectée (utilisation de matériaux recyclés).
- 8. 10 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre une invitation à la séance de démarrage de chantier. L'invitation est à effectuer par le requérant ou son mandataire :
 - 8.1. au SERMA : serma@etat.ge.ch
 - 8.2. à l'OCEau : claude.auberson@etat.ge.ch
 - 8.3. à la OCAN : synchro-preavis-dgan@etat.ge.ch.

2.8 Exigences techniques cantonales

La conformité du projet aux normes cantonales applicables a été examinée par les autorités cantonales genevoises. L'Office cantonal des bâtiments et la Direction de l'information du territoire ont formulé des exigences. Ces dernières n'ont pas été contestées par le requérant dans le cadre de ses observations finales. Elles sont détaillées ci-dessous. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

- Le projet est préavisé favorablement sous réserve de l'accord préalable de Genève Aéroport et que tous les frais inhérents à cette procédure ainsi qu'aux installations projetées soient exclusivement pris en charge par le requérant.
- Obligation de mise à jour du plan du Registre Foncier, le propriétaire est tenu de faire mettre à jour, à ses frais et dans un délai de 3 mois, par un spécialiste en mensuration qualifié, les données de la mensuration officielle après toutes modifications de l'état des lieux de sa parcelle (bâtiment, véranda, couvert, mur, aménagement, ...).

2.9 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

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

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

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

A noter que les autorités cantonales et communales ayant pris position (cf. ci-dessus point A.2.3 « Prises de position ») et qui n'ont pas été citées aux points B.2.5 et suivants, n'ont pas formulé d'exigence.

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

2.10 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 fédéral, cantonal ou communal. 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) et sont mis à la charge du requérant. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront fixés dans une décision ultérieure de l'OFAC.

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 2023, Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti 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 la Vice-directrice 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 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 19 juillet 2019 de l'Aéroport International de Genève (AIG),

décide l'approbation des plans en vue de la réalisation d'une FATO pour hélicoptères sur l'aire nord de l'aéroport.

1. De la portée

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 :

- Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier du Canton de Genève, plans n° 67 et 68, immeuble n° 14'692 et DDP n° 14711, commune de Meyrin, daté du 16 mai 2018 ;
- Extrait de la mensuration officielle et du registre foncier du Canton de Genève, plans n° 20, 21, 31, 36, 37 et 38, immeuble n° 2'283 et DDP n° 1212, 2291, 2296, commune du Grand-Saconnex, daté du 15 mai 2018 ;
- Document « FATO Aire nord, projet 14-0036. Environnement – MIE », version du 19 novembre 2018 ;
- Rapport « Relevés floristiques et déplacement d'espèces protégées, Feeder Pipeline, P48 et FATO », Genève aéroport – Division environnement, daté du 20 août 2018 ;
- Document « FATO sur Aire Nord. Impact sur les procédures de vol aux instruments et installations CNS du contrôle aérien », daté de novembre 2018, avec les annexes suivantes :
 - Document « LSGG : Land Use Assessment / PANS OPS, Obstacles : Projet 14-0036 (FATO) », Skyguide, daté du 23 janvier 2018 ;
 - Courriel « RE : FATO LSGG, projet 14-0036 », du 1^{er} mars 2018 ;
- Document « FATO aire Nord, projet 14-0036. 12 – Intérêt digne de protection des tiers », daté de mai 2018 ;
- Plan « FATO Aire Nord, Réseaux souterrains », n° 140036-507, échelle 1 :250, daté de mars 2018 ;
- Document « FATO sur Aire Nord pour procédure dégagée et procédure ponctuelle. Dossier pour examen spécifique à l'aviation. Réponse aux charges de l'Examen aéronautique SIAP/SBHE du 31 octobre 2019 », daté de novembre

- 2021 ;
- Tableau « Réponse aux charges OFAC suite à examen SIAP/SBHE », n° OSA 036-2017, Genève Aéroport, 8 juin 2021 ;
 - Document « Impacts opérationnels et Safety Assessment. FATO: Final Approach and Take-Off », version 1.4, daté du 19 octobre 2021;
 - Document « Safety Impact Questionnaire. LSGG FATO », Skyguide, daté du 16 juillet 2021 ;
 - Document « Change Description – ATM/AD System. 3157 LSGGFATO », Skyguide, daté du 15 février 2021 ;
 - Document « SAF21- 067 LSGG FATO Step 2 – Safety Workshop Minutes for SW#5 v1.0 », Skyguide, daté du 6 septembre 2021 ;
 - Plan « FATO Aire Nord, Annexe 14 OACI, vol. II, juillet 2020, EASA CS-HPT-DSN – Issue 1, mai 2019. Planimétrie », n° 140036-805A, échelle 1 :200, modifié le 5 juillet 2021 ;
 - Plan « FATO Hélicoptère sur Aire Nord, Carte d'approche à vue départ, SLO pente de catégorie A à 4.5% », n° 140036_806_DEP, daté du 8 octobre 2020 ;
 - Plan « FATO Hélicoptère sur Aire Nord, Carte d'approche à vue arrivée, SLO pente de catégorie A à 4.5% », n° 140036_806_ARR, daté du 14 octobre 2020 ;
 - Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie A. Divergence vols de nuit 15%. Divergence vols de jour 10%. Altitude jusqu'à 464.0 m/mer », n° 140036-812, échelle 1 :2'500 ; daté de mars 2021 ;
 - Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie A. Divergence pour vols de nuit 15%. Annexe 14 OACI, vol. II, juillet 2020. EASA CS-HPT-DSN – Issue 1, may 2019. Coupe sur FATO / Poste H2 », n° 140036-813A, échelle 1 :100 ; modifié le 5 juillet 2021 ;
 - Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie B. Procédure dégagée. Divergence vols de jour 10% », n° 140036-814, échelle 1 :2'500 ; daté de mars 2021 ;
 - Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie B. Procédures ponctuelles. Altitude jusqu'à 573.40 m/mer », n° 140036-815, échelle 1 :2'500 ; daté de mars 2021 ;
 - Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie A. Marques, Points d'attente intermédiaires P3 – P4. Procédure ponctuelle », n° 140036-821, échelle 1 :1'000 ; daté d'octobre 2021 ;
 - Plan « FATO Aire Nord. SLO pour pente catégorie B. Marques, Points d'attente intermédiaires P3 – P4. Procédure dégagée », n° 140036-822, échelle 1 :1'000 ; daté d'octobre 2021 ;
 - Plan « OLS-HEL au point PALEXPO. Situation futures cheminées Genilac », n° 140036_823, daté du 6 septembre 2021 ;
 - Plan « FATO OLS A. Percements forêt de Ferney/procédure ponctuelle », échelle 1 :1'000, daté du 22 juin 2020 ;
 - Plan « Extrait du CSLO avec OLS-HEL », n° 140036_710, daté du 8 mai 2020 ;
 - Plan d'ensemble, parcelles n° 2'283 et 14'692, commune Grand-Saconnex /

Meyrin, échelle 1 :2'500 ; daté du 15 juillet 2020 ;

- Extrait du plan cadastral pour autorisation de construire, plans n° 20/ 21/ 31/ 36/ 37/ 38 – 67/68, parcelles n° 2'283 - 14'692, commune Grand-Saconnex - Meyrin, échelle 1 :1'000, daté du 16 juillet 2020.

2. Des charges

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

2.1 Exigences spécifiques à l'aviation

- Les exigences n° 1 à 30 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 6 avril 2022, annexé à la présente décision, devront être respectées.

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

- 1. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts que des enrobés bitumineux recyclés et de la grave de recyclage seront utilisés pour la réalisation du projet, excepté pour la couche d'usure en enrobés anti-kérosène.
- 2. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts que les actions suivantes seront entreprises en cas de découverte de matériaux d'excavation pollués et/ou de déchets enfouis :
 - 2.1. Arrêter impérativement les travaux dans le secteur concerné.
 - 2.2. Informer le GESDEC dans le 24 h.
 - 2.3. Effectuer toutes les investigations et analyses nécessaires pour déterminer la filière d'évacuation.
- 3. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts qu'il s'agit de raccorder les nouveaux drains au réseau de drains du secteur.
- 4. Mentionner dans la matrice d'identification des impacts qu'il faut analyser selon l'OSol, l'OLED et les prescriptions en vigueur, la teneur en polluant du sol, le TOC400, le pH(CaCl)₂, la teneur en matière organique et le taux d'argile. En effet, il faut s'attendre à une accumulation de polluants du fait de la situation d'émission et immission locale actuelle ou passée (réf. Evaluation des sols en vue de leur valorisation, p. 19-20, OFEV, 2021).
- 5. 30 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre au SERMA la matrice d'identification des impacts actualisée sur la base des conditions formulées dans le présent préavis (COD 1 à 4).
- 6. 30 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre au GESDEC, secteur sol, les rapports originaux des résultats d'analyses en laboratoire des échantillons de sols / des matériaux terreux, avec le plan d'échantillonnage et

les bordereaux de prélèvement.

- 7. 30 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre au GESDEC, secteur déchets, les documents suivants :
 - 7.1. Déclaration de gestion des déchets de chantier.
 - 7.2. Plan d'élimination des déchets mis à jour avec les quantités et les repreneurs exacts.
 - 7.3. Rapport sur le choix écologique des matériaux de construction, démontrant que la condition 2 précitée sera respectée (utilisation de matériaux recyclés).
- 8. 10 jours ouvrables avant toute intervention, transmettre une invitation à la séance de démarrage de chantier. L'invitation est à effectuer par le requérant ou son mandataire :
 - 8.1. au SERMA : serma@etat.ge.ch
 - 8.2. à la OCEau : clauda.auberson@etat.ge.ch
 - 8.3. à la OCAN : synchro-preavis-dgan@etat.ge.ch.

2.3 Exigences techniques cantonales

- Le projet est préavisé favorablement sous réserve de l'accord préalable de Genève Aéroport et que tous les frais inhérents à cette procédure ainsi qu'aux installations projetées soient exclusivement pris en charge par le requérant.
- Obligation de mise à jour du plan du Registre Foncier, le propriétaire est tenu de faire mettre à jour, à ses frais et dans un délai de 3 mois, par un spécialiste en mensuration qualifié, les données de la mensuration officielle après toutes modifications de l'état des lieux de sa parcelle (bâtiment, véranda, couvert, mur, aménagement, ...).

2.4 Autres exigences

- La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.
- L'Office des autorisations de construire du Canton de Genève devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales 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 la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée. L'émolument, qui comprendra également les frais éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant.

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

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

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section LEUW, 3003, Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- 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

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

p.o. Francine Zimmermann
Vice-directrice de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexe

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 6 avril 2022.

(Voie de droit sur la page suivante)

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties.

Le 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.