



3003 Berne, le 15 mars 2011

Aéroport de Lausanne

Approbation des plans

Voie de roulage

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 13 avril 2010, l'Aéroport région lausannoise « La Blécherette » SA (ARLB) a formé une requête d'approbation des plans auprès du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Par un courrier électronique du 29 avril 2010, l'OFAC a prié l'ARLB d'apporter des compléments au dossier. Ceux-ci furent transmis à l'OFAC le 3 août 2010.

1.2 Description du projet

La requête concerne la mise en conformité d'un court tronçon de voie de roulage existant devant le hangar abritant les avions historiques. Le projet déposé modifie le tracé existant et prévoit le démontage d'une partie de la voie de roulage déjà construite.

1.3 Justification du projet

Le projet est justifié par la requérante comme étant nécessaire au passage des avions ainsi qu'aux véhicules de service. La voie de roulage permet aux avions stationnés dans les hangars de rejoindre le tarmac.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 13 avril 2010 sont les suivants :

- Courrier d'accompagnement ;
- Plan 30-16, Plan de situation et profils, échelle 1/250 du 27 juillet 2010 ;
- Plan d'ensemble ARLB, modification du tracé du chemin d'accès, échelle 1/400 ;
- Plan de situation ARLB, modification du tracé du chemin d'accès ;
- Formulaire cantonal pour demande de permis de construire.

1.5 Coordination du projet et de l'exploitation

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

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Le 3 septembre 2010, le Canton de Vaud, soit pour lui ; le Service de la mobilité, a été appelé à se prononcer. Ce dernier a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués, ainsi que la Ville de Lausanne.

La demande d'approbation des plans n'a pas été publiée dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Vaud (FAO), ni mise à l'enquête.

2.2 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Services internes de l'OFAC, prise de position du 11 novembre 2010 ;
- Service de la mobilité du Canton de Vaud, préavis de synthèse favorable au projet du 22 novembre 2010, comprenant les préavis suivants :
 - Service de l'agriculture, Prestations à l'agriculture et soutien à l'élevage (SAGR-BPA) ;
 - Service des eaux, sols et assainissement, d'urbanisme, Division sols carrières et déchets, Section sols (SOLS) ;
 - Service de l'environnement et de l'énergie, Division environnement (SEVEN) ;
- Direction des travaux de la Ville de Lausanne, préavis de synthèse favorable au projet du 17 novembre 2010, comprenant les préavis suivants :
 - Service d'assainissement ;
 - Service de coordination et du cadastre ;
 - Service d'urbanisme.

L'instruction du dossier s'est achevée le 23 novembre 2010.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Il ressort du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) que Lausanne est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

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

En l'espèce, la demande tend à autoriser l'utilisation d'un chemin existant en tant que voie de roulage pour avions et sa modification partielle. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 Procédure applicable

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

La procédure simplifiée d'approbation des plans est régie par l'art. 37i LA. Selon cette disposition, la procédure simplifiée s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un nombre restreint et bien défini de personnes ; aux installations dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

Le projet, de nature modeste, consiste essentiellement en la modification d'un

chemin existant, situé entre des bâtiments également existants. Il ne touche pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée est appliquée au traitement du dossier.

La requérante dispose des droits réels correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet.

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. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

La justification du projet est acceptée. Il s'agit de la seule voie permettant aux avions stationnés dans la zone sud - est de relier le tarmac de l'aéroport. Il se justifie du reste de modifier le tracé existant afin de l'adapter au périmètre coordonné (PSIA).

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Le présent objet est sans incidence sur le bruit de l'installation et la limitation d'obstacles. En 2006 et 2007, un processus complet de coordination PSIA a mené à la modification de la fiche par installation spécifique à l'aéroport de Lausanne et à son adoption par le Conseil fédéral le 7 décembre 2007. Subséquemment, différents projets, dont la liaison du hangar à la piste, ont nécessité une procédure de coordination, laquelle a abouti à une version définitive du protocole de coordination le 18 janvier 2011. La voie de roulage se trouve à l'intérieur du périmètre coordonné (coordination réglée) et la fiche PSIA sera prochainement approuvée par le Conseil fédéral.

Dès lors, le présent objet a été coordonné du point de vue du périmètre d'aérodrome et n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde par conséquent avec le cadre fixé par 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 exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation. Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

Les requêtes énumérées ci-dessous sont pertinentes. Sous réserve des précisions générales de la lettre a), elles seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

a) Remarques générales

Aéronef de référence

Selon le dossier remis, la voie de roulage devant le « hangar Lausanne » est dimensionnée pour un aéronef possédant une envergure (*wing span*) de 12 m et une largeur hors tout du train principal (*outer main gear wheel span*) de 2,5 m.

Largeur de la voie de roulage

Les plans prévoient que la voie de roulage mesure 6,2 m de large environ alors qu'aux termes du paragraphe 3.9.5 de l'Annexe 14 OACI, volume 1, la largeur de chaussée des voies de circulation destinées aux aéronefs correspondant à la lettre de code A doit au moins atteindre 7,5 m. Or, comme la largeur hors tout du train principal de l'aéronef de référence est de 2,5 m seulement, la distance de dégagement entre la roue extérieure du train principal et le bord de la voie reste tout de même supérieure à la distance minimale (soit 1,5 m) prescrite au tableau 1-1 du Manuel de conception des aérodromes, partie 2 pour les aéronefs correspondant à la lettre de code A. Une largeur de chaussée moindre est donc admissible.

Distances de séparation

Selon les plans, la distance séparant l'axe de la voie de circulation du périmètre de l'aérodrome s'élève à 10,5 m environ. Cette distance est conforme aux exigences minimales figurant au tableau 1-4 du Manuel de conception des aérodromes, partie 2 pour les aéronefs dont l'envergure n'excède pas 12 m :

$\frac{1}{2}$ envergure + écart du train principal + intervalle = $\frac{1}{2} * 12,0 \text{ m} + 1,5 \text{ m} + 3,0 \text{ m} = 10,5 \text{ m}$.

L'OFAC se réserve le droit d'inspecter le nouveau tronçon de voie de roulage avant sa mise en service.

b) Voie de roulage

Pentes

Le nouveau tronçon de voie de roulage affiche une pente de 3,5 %, supérieure au maximum de 3 % prescrit au paragraphe 3.9.9 de l'Annexe 14 OACI, volume 1. Etant donné que la voie de roulage existante située derrière le nouveau hangar présente une pente encore plus importante (3,8 %) et que le nouveau tronçon de voie de roulage s'étend sur une trentaine de mètres seulement, cette pente supérieure aux exigences peut être tolérée.

Les plans ne mentionnent pas les pentes transversales. Dans la mesure où le tronçon de voie de roulage présente une pente longitudinale excessive, il faut pour le moins que la pente transversale n'excède pas la valeur de 2 % prescrite au paragraphe 3.9.12 de l'Annexe 14 OACI, volume 1.

Un plan de la voie de roulage sur lequel sont reportées les pentes longitudinales et les pentes transversales sera adressé à l'OFAC six semaines au moins avant le début des travaux, étant entendu que la pente transversale ne doit en aucun cas excéder 2 %.

Résistance

Préalablement à la mise en service de la voie de roulage, il convient de fournir la preuve en bonne et due forme que sa résistance est suffisante. On se référera à cet égard au paragraphe 3.9.13 de l'Annexe 14 OACI, volume 1

c) Marquage et signalisation

Comme il est mentionné aux paragraphes relatifs à la largeur ainsi qu'aux distances de séparation de la voie de roulage, cette dernière ne respecte pas les exigences de

l'Annexe 14 OACI, volume 1 en ce qui concerne la largeur de chaussée et les distances de séparation. Il y a lieu dès lors de tracer une marque axiale de voie de circulation de couleur jaune, qui servira de repère visuel pour les pilotes et permettra de faire en sorte que les marges de sécurité soient en permanence respectées.

Le plan remis ne mentionne aucun marquage sur la voie de roulage. Bien que la voie de roulage existante soit dépourvue de marquage, il convient néanmoins de tracer une marque axiale de voie de circulation sur toute la longueur du tronçon de voie de roulage devant le « hangar Lausanne » où les aéronefs roulent de manière autonome.

d) Publications

Les plans de situation dans les publications aéronautiques seront adaptés avec la fin des travaux (voie de roulage). Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*originator deadline*) avec un cycle d'amendement classique (AMDT).

Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitation dues au chantier seront publiées suffisamment tôt par NOTAM (à envoyer à lifs@bazl.admin.ch), mais au plus tard cinq jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

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. L'objet de la présente demande vise la construction d'une voie de roulage située dans le périmètre coordonné de la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 17 novembre 2010, le Service de la mobilité de Lausanne indique avoir consulté les services de la Ville de Lausanne concernés. Le Service de coordination et du cadastre et le Service d'urbanisme n'ont émis aucune réserve au projet.

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

Dans son préavis du 17 novembre 2010 le Service d'assainissement de la Ville de Lausanne a émis différentes remarques concernant la récolte des eaux :

Lors de la suppression de l'accès, les éventuels équipements de récolte des eaux mis hors service devront être soigneusement obturés. De même, les eaux pluviales des nouveaux aménagements seront déversées dans le terrain. Le cas échéant elles seront récoltées et introduites dans un réseau privé d'évacuation eaux claires, aux risques et périls du bénéficiaire.

Les remarques ci-dessus sont pertinentes, elles seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.8 *Exigences techniques cantonales*

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 22 novembre 2010, préavisant favorablement le projet, le Service de la mobilité du Canton de Vaud a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des Services cantonaux concernés. Les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

2.9 *Autres exigences*

Le Service de la mobilité du Canton de Vaud 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 dans les meilleurs délais à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente.

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.

2.10 *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 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.

2.11 *Des frais*

Les frais 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 frais relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

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

2.12 *De la notification et de la communication*

La décision est notifiée sous pli recommandé à la requérante. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées.

La présente décision n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

C. Décision

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

vu la demande du 13 avril 2010 de l'Aéroport Région Lausannoise « La Blécherette » SA et les compléments du 3 août 2010,

décide l'approbation des plans en vue de la construction d'une voie de roulage reliant le hangar musée au tarmac.

1. De la portée

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

- Plan 30-16, Plan de situation et profils, échelle 1/250 du 27 juillet 2010 ;
- Plan d'ensemble ARLB, modification du tracé du chemin d'accès, échelle 1/400 ;
- Plan de situation ARLB, modification du tracé du chemin d'accès.

2. Des charges

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

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

- Un plan de la voie de roulage sur lequel sont reportées les pentes longitudinales et les pentes transversales doit être adressé à l'OFAC six semaines au moins avant le début des travaux, étant entendu que la pente transversale ne doit en aucun cas excéder 2 %.
- Préalablement à sa mise en service, l'ARLB fournira la preuve que la résistance de la voie de roulage est suffisante. On se référera à cet égard au paragraphe 3.9.13 de l'Annexe 14 OACI, volume 1.
- Une marque axiale de voie de circulation de couleur jaune sera tracée sur toute la longueur du tronçon de voie de roulage devant le « hangar Lausanne » où les aéronefs roulent de manière autonome.
- Les plans de situation dans les publications aéronautiques seront adaptés avec la fin des travaux (voie de roulage).
- Les modifications des publications sont planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible.

- L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*originator deadline*) avec un cycle d'amendement classique (AMDT).
- Toutes les modifications ou restrictions de l'exploitation dues au chantier seront publiées suffisamment tôt par NOTAM (à envoyer à lifs@bazl.admin.ch), mais au plus tard cinq jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

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

- Lors de la suppression de l'accès, les éventuels équipements de récolte des eaux mis hors service devront être soigneusement obturés.
- Les eaux pluviales des nouveaux aménagements seront déversées dans le terrain. Le cas échéant elles seront récoltées et introduites dans un réseau privé d'évacuation eaux claires, aux risques et périls du bénéficiaire.

2.3 Autres exigences

- Le Service de la mobilité du Canton de Vaud 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 et la fin des travaux sera impérativement annoncé dans les meilleurs délais à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

3. Des frais

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

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, 117, av. du Grey,
1018 Lausanne

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;

DETEC Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Le Secrétaire général suppléant

sig. André Schrade

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, 3000 Berne 14. 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 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.