

3003 Berne, le 31 juillet 2008

Aéroport de Lausanne

Approbation des plans

Construction d'une nouvelle base destinée à accueillir la Garde aérienne suisse de sauvetage (REGA) et démolition de l'ancienne base

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 14 décembre 2006, l'Aéroport Région Lausanne la Blécherette SA (ARLB), a formé, pour le compte de la Garde aérienne suisse de sauvetage (REGA), une requête d'approbation des plans auprès du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

1.2 *Description du projet*

La requête consiste en la construction d'une nouvelle base (bâtiment, hangar et tarmac) pour la REGA au nord de la piste, en remplacement de la base actuelle, qui sera démolie.

1.3 *Justification du projet*

La base REGA actuelle se trouve sur des terrains appartenant à la ville de Lausanne. Cette dernière ayant signalé le besoin de pouvoir bénéficier à nouveau de l'entier de sa parcelle, le processus de déménagement de la base REGA à l'endroit prévu dans le Plan partiel d'affectation (PPA n° 661) est initié.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 14 décembre 2006 sont les suivants:

- requête officielle de l'ARLB du 14 décembre 2006;
- demande de permis de construire CAMAC du 28 novembre 2006;
- document justificatif de la qualité thermique de l'enveloppe du bâtiment avec justification globale du 13 décembre 2006;
- document compatibilité avec l'ordonnance contre le rayonnement non-ionisant du 20 novembre 2006;
- formulaire 43 mesures de prévention des incendies du 13 décembre 2006;
- formulaire 51 locaux occupant des travailleurs du 13 décembre 2006;
- formulaire 63 citerne notification/réception du 13 décembre 2006;
- formulaire 64 eaux résiduaires matières dangereuses, déchets spéciaux du 13 décembre 2006;
- formulaire 65 pompe à chaleur du 13 décembre 2006;
- extrait de la carte topographique échelle 1:25'000;
- plan d'enquête commune de Lausanne échelle 1:1000;
n°9450.04 du 4 décembre 2006
- plan mise à l'enquête/situation n°01-160 échelle 1:200;

- plan mise à l'enquête/plans n°01-161 échelle 1:100;
- plan mise à l'enquête/façade-coupe n°01-162 échelle 1:100;
- plan mise à l'enquête/plan de canalisation n°01-163 échelle 1:200;
- plan Tankstelle Grundriss/Schnitte n°061025 échelle 1:50;
- notice explicative du 12 décembre 2006;
- rapport d'impact sur l'environnement du 19 décembre 2006;
- dont annexe 4 plan des canalisations;
- complément au rapport d'impact sur l'environnement du 25 septembre 2007.

1.5 *Conséquences du projet sur l'exploitation*

La demande d'approbation des plans n'implique pas de changements significatifs et permanents de l'exploitation de sorte que le règlement d'exploitation de l'aéroport du 4 mai 2007 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 DETEC. Le 24 juillet 2007, le Canton de Vaud a été appelé à se prononcer. Le Service de la mobilité (SM-VD) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées. La demande a été publiée dans la Feuille fédérale du 14 août 2007 et dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud et le quotidien 24Heures du 17 août 2007 et le dossier mis à l'enquête pendant trente jours.

Plusieurs services fédéraux ont été consultés, soit l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

2.2 *Oppositions*

Une intervention de la Ville de Lausanne datée du 14 septembre 2007, considérée comme une opposition, est parvenue à l'OFAC, chargé de la procédure, par fax le 14 septembre et par lettre signature le 19 septembre 2007.

Les arguments soulevés concernent en particulier l'augmentation de la charge sonore en rapport avec l'utilisation de la piste 18 par les hélicoptères de la REGA.

2.3 *Prises de position*

En date du 19 octobre 2007, le Canton de Vaud a préavisé favorablement le projet,

moyennant toutefois le respect de certaines exigences. Le préavis technique de la Ville de Lausanne a été envoyé à l'OFAC de manière indépendante le 8 octobre 2007 avec complément du 12 octobre 2007.

L'ARE a rendu un préavis positif sans condition en date du 10 janvier 2008. Quant à l'OFEV, il s'est prononcé en date du 21 janvier 2008. Il a livré un préavis positif moyennant le respect de plusieurs charges.

S'agissant de la procédure interne à l'OFAC qui s'est déroulée parallèlement, elle fait mention d'éléments particuliers à prendre en compte.

L'instruction du dossier s'est achevée le 18 juillet 2008.

B. Considérants

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).

L'art. 37 al. 1 LA prévoit que "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) décrit les installations d'aérodrome comme 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 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.

Dans le cas d'espèce, la demande tend à autoriser la construction d'un bâtiment destiné à la REGA. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

1.2 *Procédure applicable*

La procédure ordinaire d'approbation des plans est prévue aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. L'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral (art. 37 al. 3 LA).

La construction d'une nouvelle base pour la REGA (bâtiment et tarmac) modifie de manière importante l'aspect extérieur du site de l'aéroport de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

L'art. 9 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) prévoit l'étude d'impact sur l'environnement (EIE). 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 la présente ordonnance 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 cas d'espèce, force est d'admettre que le fait d'ériger un tel équipement, conséquent en terme de surface et volume, représente une transformation considérable de l'installation. Selon la volonté du requérant et comme l'a d'ailleurs confirmé l'OFEV, il y a lieu de soumettre le projet à une EIE.

Le requérant a jugé utile de procéder à l'EIE en deux étapes; c'est pourquoi il a produit un rapport d'enquête préliminaire accompagné d'un cahier des charges en date du 28 août 2006. Le 10 novembre 2006, l'OFEV s'est prononcé sur ces documents. Le requérant a tenu compte des remarques dans l'élaboration du rapport d'impact sur l'environnement du 19 décembre 2006, accompagnant le dossier.

2. Au fond

2.1 Conditions d'approbation

L'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral (art. 37 al. 3 LA). Aucune autorisation relevant du droit cantonal n'est requise. 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 (art. 37 al. 4 LA).

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 aux exigences spécifiques à l'aviation, aux exigences techniques, ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue, le cas échéant, sur les oppositions. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

Le projet se justifie par le fait que la REGA se voit contrainte de déménager, la Ville de Lausanne ayant exprimé le souhait de pouvoir utiliser les terrains sur lesquels se trouve la base actuelle. Un emplacement est réservé pour les activités hélicoptères dans le plan partiel d'affectation de la commune de Lausanne, PPA 661 aéroport. Ne souhaitant pas abandonner ses activités à Lausanne, la REGA projette sa nouvelle base sur l'emplacement réservé, l'ancienne base sera démolie.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Avec le présent projet, la situation du périmètre d'aérodrome PSIA se voit régularisée. Jusqu'alors, l'actuelle base faisait partie de l'aéroport tout en étant située hors du périmètre. Cette situation était tolérée car comprise comme transitoire, l'intention

d'un déménagement imminent ayant été maintes fois affirmé par la REGA et la Ville de Lausanne. Par contre, en raison d'une utilisation légèrement différente des routes d'approche et de décollage par les hélicoptères de la REGA, le déplacement de la base a engendré une adaptation de la charge sonore de l'aéroport. Cette nouvelle situation a nécessité la modification de la fiche PSIA. Après avoir conclu le processus de coordination en juin 2007, la fiche par installation spécifique à l'aéroport de Lausanne a été modifiée et adoptée par le Conseil fédéral le 7 décembre 2007.

Dès lors, le présent objet a été coordonné du point de vue du bruit de l'installation, de la limitation d'obstacles et 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. Cela est par ailleurs confirmé par l'ARE dans son préavis.

2.4 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 10 et 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago; RS 0.748.0) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cas d'espèce, les services compétents de l'OFAC ont conclu que le projet soumis par l'ARLB était conforme aux normes aéronautiques topiques sous réserve de différents points présentés ci-dessous.

2.4.1 Surfaces de limitation d'obstacles

a) Hangar

Le hangar de la nouvelle base REGA se trouve en dessous des surfaces de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de l'Aéroport de Lausanne.

Néanmoins, pour des questions opérationnelles et de sécurité, ce bâtiment devra être annoncé via le formulaire applicable à cet effet. La manche à air et les coins du hangar principal seront balisés par des feux d'obstacles OACI de couleur rouge. Toute grue ou engin de levage sera également annoncé, conformément à l'art. 63 de l'OSIA.

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

b) Opérations sur la piste 18-36

Le concept des opérations "standard" proposé par la REGA, piste 18-36 comme FA-

TO (*final approach and take-off area* / aire d'approche finale et de décollage), qui est reliée au poste de stationnement par un *air taxiway*, est à compléter du point de vue des surfaces de limitation d'obstacles.

Selon une documentation de la REGA¹ sur les dimensions d'une FATO rectangulaire applicable à sa flotte d'hélicoptères, la RTOD (*rejected take-off distance*) est longue de 330 m, une distance bien inférieure à la piste 18-36 (875 m). Par contre, la surface de montée au décollage pour des hélicoptères de classe de performance 1 présente une pente de 4.5% dont la base est la largeur de la FATO augmentée de son aire de sécurité, soit 26 m dans le cas présent. La pente est plus stricte que les 5.0% de la surface de montée au décollage de l'aérodrome², mais sa base est plus étroite (26 m par rapport à 60 m).

Une autre différence entre la piste et la FATO provient de la divergence latérale de la surface de montée au décollage, 10% pour l'aérodrome et 15% pour une hélistation avec exploitation nocturne. Ces différences entre surfaces de limitation d'obstacles devront être évaluées, car il n'est pas exclu que les critères de l'hélistation soient par endroit plus exigeants que ceux en vigueur selon le plan des zones de sécurité. Une adaptation de ce dernier est ainsi réservée.

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

L'exploitation direction sud semble a priori moins problématique que celle direction nord, la distance entre l'*aiming point* actuel (marquage triangulaire blanc) et la fin de la piste 36 n'étant que de 180 m. Ainsi pour les opérations en classe de performance 1 avec procédures dégagées, la REGA devra se fier à d'autres marques sur la piste lorsque la composante de vent du nord empêche un décollage vers le sud. Une variante consisterait à déplacer la marque de l'*aiming point*.

Les opérations en classe de performance 2 impliquent certes des surfaces de limitation d'obstacles moins exigeantes (pente de 8.0% au lieu de 4.5%), mais les obstacles critiques au sens de l'*Annexe 6 Partie III* de l'OACI (ATT A) sont à faire figurer dans les publications aéronautiques. Elles serviront à définir l'aire prévue pour un *safe forced landing* en ayant juste atteint le DPATO (*defined point after take-off*), ou avant l'atterrissage.

¹ *Helipads - Summary of the technical norms for heliport sites.*

² Le positionnement de cette surface, juste en fin de piste, est plus strict que ce que demande l'*Annexe 14 Vol. I* et en vertu des distances disponibles pour le décollage et l'atterrissage à Lausanne. Toutefois, cette manière de procéder n'est pas fautive au sens de l'OSIA, le plan de zone pouvant être plus restrictif que le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles, basé sur la norme OACI.

Les aspects ci-dessus, portant sur des questions opérationnelles, ne remettent pas en cause la construction même des infrastructures de la base REGA, mais doivent être intégrés dans l'exploitation des hélicoptères sur l'aéroport de Lausanne.

Ainsi, il appartient à la REGA et l'ARLB de clarifier et de préciser ces questions, en tenant compte des particularités liées à la cohabitation avec d'autres trafics (avions et hélicoptères) sur un aérodrome non contrôlé. Ensemble, ils prépareront un concept qui pourra, le cas échéant, s'appliquer aux autres opérations héliportées de et vers Lausanne. Une des différences entre l'exploitation actuelle publiée dans le Manuel VFR et le projet de la REGA provient de l'utilisation souhaitée de l'axe nord-sud de la piste, alors que l'AD INFO 3 HEL actuel prévoit des approches et des départs sur un axe est-ouest, toutefois sans précision sur le détail des procédures dans le voisinage immédiat de l'aérodrome ni les classes de performance.

En outre, le *air taxiway* prévu par les hélicoptères de la REGA croise la voie de circulation parallèle à la piste: il s'agira de tenir compte de cette situation potentiellement conflictuelle (marquage au sol, point d'attente intermédiaire), sachant que des décollages d'urgence s'effectueront sur un aérodrome non contrôlé.

Les éléments opérationnels faisant encore défaut seront livrés à l'OFAC avant la mise en service de la base (le délai sera défini en relation avec le cycle AMDT des publications aéronautique: par exemple 3 mois avant la mise en service prévue de la base respectivement la date WEF). Ce concept, contenant les procédures et les classes de performance, sera élaboré par la REGA et l'ARLB et le cas échéant d'autres opérateurs d'hélicoptères.

c) Départs urgents depuis la TLOF

Selon la notice explicative du projet, la REGA prévoit d'effectuer des "départs urgents" directement depuis la TLOF (*take-off and lift-off area / aire de prise de contact et d'envol*), mais sous certaines conditions: hors trafic aéroport et terrain dégagé notamment. Cela signifie que la TLOF prend temporairement la fonction de FATO, tout en n'étant pas marquée comme telle. Opérationnellement parlant, il peut s'agir théoriquement d'un départ en classe de performance 1 (procédure ponctuelle) avec une surface de limitation d'obstacle de 4.5% de pente ou en classe de performance 2 (procédure dégagée) avec une surface de limitation d'obstacles de 8.0%, la "FATO" restant carrée.

Du point de vue franchise des obstacles, le dossier présenté en vue de la présente approbation des plans manque d'éléments permettant de statuer sur cette proposition: obstacles alentour et à publier le cas échéant, prise en compte des postes de stationnement pour avions légers (*grass parking*) situés au sud. L'ARLB et la REGA fourniront à l'OFAC un complément sur ce concept de "départs urgents".

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

2.4.2 Dimensionnement et exploitation de la FATO sur la piste et du poste de stationnement

La distance latérale entre la FATO et le hangar est acceptable.

Selon le dossier remis, des surfaces carrées H1, H2 et H3 sont prévues entre la nouvelle base et le taxiway nord-sud. Si ces surfaces sont destinées à servir de postes de stationnement, l'ARLB et la REGA fourniront à l'OFAC les compléments nécessaires démontrant le respect des distances de sécurité tant au niveau de l'Annexe 14 Vol. I que de l'Annexe 14 Vol. II de l'OACI: distance entre l'axe d'un taxiway et un objet, distance entre un poste de stationnement pour hélicoptère et un objet, distance entre postes de stationnement pour hélicoptères. D'autre part, il subsiste la question du terrain pentu entre la nouvelle base REGA et le taxiway actuel. Le cas échéant, le complément de la REGA présentera également le respect des critères OACI en la matière (par exemple sous forme de coupe en travers).

Si la surface placée au sud du hangar devait être utilisée comme FATO, les dimensions seraient de 26 m x 26 m. Ces 26 m se composent de la FATO et de son aire de sécurité, soit $1.5 \cdot 13.0 \text{ m} + 2 \cdot (0.25 \cdot 13.0 \text{ m})$. A noter que l'aire de sécurité ne doit pas obligatoirement être asphaltée, mais *"formera une continuité avec la FATO et sera capable de supporter, sans subir de dommages de structure, les hélicoptères auxquels l'hélistation est destinée"* [Annexe 14 Vol. II de l'OACI].

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

2.4.3 Aides visuelles

La manche à air sera installée comme indiquée dans le dossier.

En vertu de la pratique OFAC sur le marquage des hélistations, le poste de stationnement devant le hangar de la REGA sera marqué soit par un cercle jaune ou une marque de TLOF avec un H jaune au centre orienté dans la direction préférentielle du stationnement, cette question faisant encore l'objet de discussion entre l'OFAC et la REGA. Les dimensions de référence du H sont celles de la Figure 5-1 de l'Annexe 14 Vol. II de l'OACI, alors que le cercle présentera le cas échéant un diamètre intérieur de 6.5 m et une épaisseur de 0.5 m.

Pour protéger la voie de circulation en vol rasant (*air taxiway*) entre la base et la piste 18-36, il importe de prévoir deux points d'attente intermédiaire (*intermediate*

holding position marking) sur le taxiway parallèle à la piste en vertu du §5.2.11 de l'*Annexe 14 Vol. I* de l'OACI. La distance entre les deux marques respectera les critères de sécurité pour les *air taxiway* énoncés dans le Tableau 3-1 de l'*Annexe 14 Vol. II* de l'OACI. Le concept et les publications qui s'y rapportent peuvent être repris du poste de stationnement pour hélicoptère défini à l'aéroport de Birrfeld.

Concernant l'utilisation du balisage lumineux de la piste par radio, notre position est la suivante: avant toute utilisation du balisage pour des opérations nocturnes, celui-ci sera homologué par l'OFAC. Cette charge fait suite à la décision de modification du règlement d'exploitation du 4 mai 2007 visant une extension des heures d'exploitation de l'aéroport de Lausanne.

Sous réserve d'un concept opérationnel totalement révisé, rien ne s'oppose à conserver la marque du point cible sur la piste 18-36, telle qu'elle est peinte aujourd'hui.

Les projecteurs prévus pour l'éclairage de la base REGA ne présenteront pas d'éblouissements indésirables pour les équipages des hélicoptères

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

2.4.4 Avitaillement

La pente de la citerne enterrée sera au minimum de 2.0%, pour que l'eau et les impuretés puissent être facilement récupérées au point le plus bas. La tubulure d'aspiration d'eau sera placée si possible près du fond de la citerne, pour qu'elle ait un maximum d'efficacité. En outre, le système sera conçu de sorte qu'il n'y ait pas d'eau résiduelle dans la conduite et pour que l'on puisse constamment prélever un échantillon de kérosène (contrôle de qualité). Enfin, l'ensemble de la station d'avitaillement sera pourvu d'un dispositif d'arrêt de secours, clairement visible et facilement accessible.

La conception du flotteur d'aspiration (anglais: *floating suction*, allemand: *Schwimm-arm*) sera telle, qu'elle empêche une vidange complète de la citerne, en raison des impuretés ou de l'eau résiduelle.

Toutes les conduites de la station d'avitaillement seront en acier inox, afin de les protéger de la corrosion. La tubulure d'aspiration d'eau qui se trouve dans la citerne sera également pourvue d'une couche résistante au kérosène.

Les deux documents suivants établis par l'OFAC sont applicables à la construction et à l'exploitation de la station d'avitaillement; leurs dispositions devront être respec-

tées:

- Directive de l'OFAC sur l'avitaillement des aéronefs en carburant, du 1^{er} janvier 2001;
- Directive de l'OFAC sur la construction et l'entretien des installations pour carburants, du 1^{er} janvier 2001.

Ces documents contiennent des renseignements supplémentaires sur les mesures sécuritaires à prendre comme les câbles de compensation de potentiel, les panneaux d'interdiction de fumer ou les dispositifs de protection contre les incendies.

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

2.4.5 Divers

L'ARLB fournira à l'OFAC, 10 jours ouvrables avant le début des travaux, un concept sur l'organisation et le déroulement de la phase de chantier. Il s'agira, en particulier, de signaler les accès au chantier.

En outre, l'ARLB mettra en oeuvre les mesures nécessaires afin de garantir la propreté des aires de mouvement (absence de poussières, enlèvement de FOD - *foreign objects debris*, etc.).

L'ARLB s'assurera de l'adaptation des publications aéronautiques en utilisant un cycle d'amendement (AMDT). Le dossier sera envoyé au préalable à l'OFAC (LIFS) pour examen et approbation.

Dès l'annonce de la fin des travaux, l'OFAC procédera à une réception des nouvelles installations, ainsi qu'à une homologation des procédures opérationnelles.

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

2.5 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'aéroport se trouve dans le Plan partiel d'affectation n° 661 approuvé. L'objet de la présente demande vise la construction d'une installation entièrement située dans le PPA. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

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

Les remarques et exigences discutées ci-dessous et pertinentes seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.6.1 Rayonnement non-ionisant

Le projet comprend une station émettrice de radio, utilisée lors de l'alarme de la base d'engagement de Zurich. Les dispositions de l'ORNI, annexe 1 §71 Stations émettrices pour la radiodiffusion, et d'autres applications de radiocommunication ne s'appliquent qu'aux stations qui présentent une puissance apparente rayonnée (ERP) d'au moins 6W et qui émettent pendant 800 heures par an. La station de la REGA à l'aéroport de Lausanne-Blécherette ne tombe donc pas sous la réglementation prévue par l'ORNI.

2.6.2 Nature et paysage

Dans sa prise de position du 6 novembre 2006 concernant le cahier des charges, l'OFEV avait requis l'élaboration d'un bilan écologique global des compensations écologiques sur le site de l'aérodrome. Ce bilan global ne figure que partiellement dans le rapport d'impact sur l'environnement.

S'agissant du projet de déplacement de la base REGA, l'OFEV partage les considérations du rapport d'impact sur l'environnement selon lesquelles l'impact est plutôt positif. Les aménagements prévus représentent en effet plutôt une amélioration de la situation existante. En outre, l'OFEV se réjouit qu'une végétalisation de la toiture du nouveau bâtiment ait été prévue.

L'OFEV souhaite néanmoins qu'un bilan écologique global des compensations écologiques sur le site de l'aérodrome soit exigé dans la décision d'approbation des plans, à charge pour l'exploitant de l'aéroport régional de le fournir dans un délai de deux ans suivant cette décision.

De son côté, dans son préavis du 8 octobre 2007, la Municipalité de Lausanne par sa Direction sécurité sociale et environnement via le Service des parcs et promenades, indique que selon le règlement du PPA n°661, les zones de parking soient agrémentées de plantations d'arbres et d'arbustes. Ainsi, ce même service exige la plantation de trois arbres d'essence majeure sur la zone de parking.

Pour des raisons de sécurité (hauteur potentielle des plantations vs sécurité de la navigation aérienne), il n'est pas raisonnable d'exiger, sur le parking voitures, la plantation d'arbres d'essence majeure pouvant atteindre des hauteurs plus grandes que 9 m, hauteur limite de la zone de sécurité. Par contre, afin de respecter l'esprit

du préavis de la Ville de Lausanne, trois arbustes d'essence indigène seront plantés sur le parking.

2.6.3 Eaux souterraines

L'OFEV constate, à la lecture du préavis cantonal, que l'installation se situe selon toute vraisemblance en secteur A_u de protection des eaux. Le projet reste toutefois admissible.

Cependant, la construction et la maintenance de l'installation de stockage de carburant auront lieu conformément aux prescriptions fédérales en vigueur (LEaux, article 22). Dans ce cadre le contrôle périodique de l'installation de stockage du carburant sera exécuté tous les dix ans au moins.

De son côté, le canton de Vaud, par son Service des eaux, sols et assainissement (SESA) conditionne les forages aux exigences suivantes:

- Seules les entreprises de forage au bénéfice du "certificat de qualité pour entreprises de forage de sondes géothermiques" sont habilitées à exécuter les travaux.
- Afin d'assurer la sécurité de l'installation, les sondes seront impérativement implantées à l'extérieur des constructions.
- Tout problème survenant lors des travaux de forage, tel que perte ou arrivée d'eau, court-circuit entre aquifères (by-pass), eau artésienne, etc., nécessite l'intervention immédiate de l'hydrogéologue. Le bureau chargé du relevé de forage sera, le cas échéant, contacté sans délai.
- Un rapport succinct de forage accompagné du descriptif lithologique, sous forme de relevé des cuttings, sera transmis à la division "Eaux souterraines". A cette fin un bureau d'hydrogéologues devra être mandaté et informé de la date prévue pour les forages suffisamment à l'avance, mais au moins 10 jours avant le début des travaux.
- Les échantillons nécessaires seront prélevés au minimum tous les deux mètres.
- L'espace annulaire autour des tubes sera injecté sans lacune au moyen d'un coulis sur toute la longueur forée, afin de garantir le scellement et l'étanchéité des sondes.
- L'évacuation des eaux de forage doit être conforme à la norme EA3 du SESA. Leur déversement sans traitement dans les collecteurs d'eaux claires et usées ainsi que dans les cours d'eau est interdit.
- Cette autorisation est également destinée à l'équipe de forage. Le maître d'œuvre ou son représentant a l'obligation d'en remettre une copie à l'entreprise de forage lors de l'adjudication des travaux.

Il est pris bonne note que la profondeur prévue pour les forages est de 150 mètres environ, et que le liquide caloporteur utilisé sera composé de glycol.

En outre, le SESA demande que soient appliquées certaines directives et normes aux installations de stockage de liquides et en particulier les règles reconnues de la technique applicables aux installations de stockage et les prescriptions techniques de l'Association des Etablissements cantonaux d'Incendie (AEAI), notamment les directives "Liquides inflammables" et "Installations thermiques". Au surplus, les conditions suivantes seront respectées:

- Le réservoir à double paroi doit obligatoirement être équipé d'un avertisseur de fuites.
- Le réservoir doit être construit pour résister à une pression de 4 bars.
- L'équipement du réservoir doit être conforme aux directives de l'OFAC, secteur: infrastructure des aéroports, objet: avitaillement en carburant des aéronefs (Attention à la qualité des tuyauteries et au revêtement intérieur du réservoir).

Enfin, le SESA fait part de toute une série de points à respecter; ils sont les suivants:

- Le maître de l'ouvrage est rendu attentif aux termes de l'art. 22 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) qui stipule que:
 - Les propriétaires d'installation doivent veiller à ce que la construction, la transformation, la mise hors service soient exécutées par des personnes spécialisées.
 - Les travaux ne peuvent être exécutés que par des personnes qui garantissent, de par leur formation, leur équipement et leur expérience, le respect de l'état de la technique.
- Afin de garantir le transfert de la responsabilité à l'entreprise constructrice de l'installation, le propriétaire doit contrôler si celle-ci est correctement assurée en responsabilité civile correspondant aux travaux exécutés.
- L'entreprise spécialisée doit être inscrite au registre du commerce. Cette exigence permet à l'autorité de contrôle de s'assurer de l'existence officielle et des spécificités de l'entreprise.
- Au plus tard lors de la mise en service de l'installation, sera délivrée la "notification" obligatoire (questionnaire particulier n° 63). Le SESA rappelle que toutes les rubriques de ce document doivent être dûment complétées et que cette notification n'est valable que paraphée par le propriétaire, l'auteur du projet et l'installateur. Une copie de la notification doit être fournie à la commune. La commune reste responsable de l'application des mesures constructives de l'ECA (règlement du 14 septembre 2005).
- Une copie de la notification doit être envoyée au SESA.
- Le détecteur de fuite est soumis à un contrôle périodique de fonctionnement. Ce contrôle obligatoire doit être effectué tous les 2 ans par une entreprise spécialisée (art. 32a, OEaux).
- Le SESA, section citernes et la Municipalité de la commune intéressée seront informés de la date et de l'heure de la mise en fouille.
- Le réservoir ne peut être rempli avec du carburant qu'une fois l'installation déclarée conforme et équipée de tous les dispositifs de sécurité.

Pour sa part, la Municipalité de Lausanne par sa Direction des travaux via le Service d'assainissement, division Collecteurs, a livré un préavis technique comportant une série de charges. Ce préavis se trouve en annexe à la présente décision. Dans le domaine de l'eau, tant les charges avant exécution (au nombre de trois) que celles pour exécution (au nombre de six) exigées par le Service d'assainissement, division Collecteurs, en page 3 du préavis seront respectées.

De même, les deux charges émises par le Service d'assainissement, division Installations techniques, en page 4 du préavis seront respectées.

2.6.4 Sol

Il est prévu que les travaux de terrassement soient suivis par un spécialiste des sols. Le maniement du sol, de même que l'excavation du sol, doivent être effectués selon le guide de l'environnement "Construire en préservant les sols" de l'OFEFP (2001).

Ainsi, un spécialiste du sol habilité à donner des instructions devrait par ailleurs suivre les travaux de terrain, afin de pouvoir réagir de façon rapide et flexible aux conditions météorologiques ou pédologiques variables.

De son côté, le SESA demande le respect de certaines conditions; elles sont les suivantes. La construction prévoit l'excavation des terres sur environ 1 m d'épaisseur. C'est une épaisseur qui englobe l'horizon A (ou couche supérieure) et éventuellement l'horizon B (ou sous-sol) du sol. Les horizons A et B seront dégrapés et stockés séparément.

En cas de surplus de matériaux terreux excavés par rapport aux besoins de remise en état du chantier, on s'efforcera de les utiliser pour des travaux de remodelage / remises en état de parcelles agricoles, en tant qu'horizons A et B. Dans ce cas, on s'assurera que les parcelles en question bénéficient d'une autorisation spéciale de remblayage.

Pendant les travaux, toutes les mesures devront être mises en œuvre pour éviter de porter atteinte à la fertilité des sols; on évitera en particulier les problèmes de compaction, conformément aux articles 6 et 7 de l'OSol, au niveau des travaux de décapage et des conditions météorologiques au moment de la manipulation et de l'entreposage des terres.

Le maître d'ouvrage contactera Madame Véronique Maître au SESA (021 316 74 26) avant le début des travaux.

Le volume de la construction prévue dépassant 3'000 m³ SIA, le questionnaire particulier 71 sur la gestion des eaux et des déchets de chantier sera rempli et remis à la

division au plus tard 15 jours avant le début des travaux.

2.6.5 Bruit

Phase de construction

Aucune mesure de protection spécifique durant la phase de construction ne s'avère nécessaire vu que le chantier ne sera pas de grande envergure et le trafic généré peu important.

Durant la phase de construction, la "Directive sur le bruit des chantiers" (version actualisée du 24 mars 2006) de l'OFEV doit être appliquée.

Pour sa part, le canton de Vaud, via le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) indique que l'isolation phonique des bâtiments doit répondre aux exigences de la norme SIA 181/2006 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (art. 32 OPB).

Phase d'exploitation

L'aéroport de Lausanne ARLB est une installation fixe au sens de l'art. 7 al. 7 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'art. 2 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Le déplacement de la base REGA donnant suite à une modification notable de l'ARLB, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission (VLI) selon l'article 8 OPB. Les valeurs limites d'exposition valables sont celles de l'annexe 5 OPB pour le bruit du trafic aérien et celles de l'annexe 6 pour le bruit de l'industrie et des arts et métiers.

Bruit du trafic aérien

Les courbes de bruit, effectuées sur la base des potentiels PSIA de 2004 démontrent que le déplacement de la base REGA contribuera dans l'ensemble à une diminution significative de la charge de bruit aérien pour les habitants des quartiers alentours. Le dépassement actuellement existant de VLI en DS III se voit diminué. Le projet ne provoque aucun nouveau dépassement des VLI. Le projet satisfait ainsi aux conditions de l'article 8 OPB.

Les mesures intégrées au projet présentées au point 7.1 du RIE constituant en une définition des trajectoires de vol autant que possible hors des quartiers d'habitation font partie intégrante du projet de construction.

Bruit de l'industrie

Le bruit industriel est insignifiant vu la très faible activité et la distance des habitations. De même, le bruit du trafic routier induit par la base étant très faible, l'augmentation des immissions sera imperceptible.

2.6.6 Air

Le SEVEN rappelle certains points de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1) qui devront être respectés.

Pour les cheminées de chauffage (puissance inférieure à 350 kW), les critères de construction fixés dans les "Recommandations fédérales du 15 décembre 1989 sur la hauteur minimale des cheminées sur toit" doivent être respectés. Pour une installation alimentée au mazout ou au gaz, l'orifice de la cheminée dépassera en règle générale le faîte du toit principal du bâtiment de 0.5 mètre au moins ou l'acrotère pour les toits plats de 1.5 mètre.

Les chapeaux de cheminée qui empêchent une sortie verticale des effluents ne sont pas autorisés. Pour les autres combustibles ou une puissance installée supérieure, il faut consulter les recommandations.

En ce qui concerne le poste de distribution d'essence, les conditions fixées au chiffre 33 de l'annexe 2 OPair, celles du "Manuel pour le contrôle des stations-service équipées de récupération des vapeurs" directives publiées par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) ainsi que la "Recommandation Cercle d'Air n°22" devront être respectées dès la mise en service. Notamment: les postes de distribution d'essence seront équipés et exploités de manière que:

- a. Les émissions de gaz ou de vapeurs organiques produites lors de leur approvisionnement soient confinées et refoulées dans les conteneurs de transport (récupération des vapeurs). Le système de récupération des vapeurs et les installations qui lui sont raccordées ne doivent pas présenter d'ouverture à l'air libre pendant le fonctionnement normal (pose de soupapes pression-dépression fermées et agréées).
- b. Pendant le ravitaillement des véhicules équipés d'orifices de remplissage normalisés, les émissions de substances organiques ne dépassent pas 10 pour cent du total des substances organiques contenues dans les vapeurs refoulées. Cette condition est réputée satisfaite lorsque les résultats des mesures effectuées par un service officiel l'attestent et que le système de récupération des vapeurs est installé et exploité comme il se doit.
- c. Un système autocontrôlant le fonctionnement de la récupération des vapeurs et interrompant automatiquement la distribution d'essence après 72 heures si un défaut ou une panne ont été détectés sera obligatoirement installé sur toutes les nouvelles installations.

Les dispositions du 3ème alinéa, lettre b, ne s'appliquent pas au ravitaillement des véhicules à l'aide de petits appareils de distribution.

La mise en service sera impérativement annoncée au SEVEN qui fera procéder aux mesures de réception de l'installation, si possible dans un délai de 3 mois mais au

plus tard dans les 6 mois. La négligence de l'obligation d'annoncer peut entraîner des frais supplémentaires qui seront facturés à l'exploitant.

2.7 *Exigences cantonales liées à la lutte contre l'incendie du bâtiment*

Dans son préavis, le canton de Vaud fait part d'une série d'exigences techniques concernant la lutte contre les incendies. Pertinentes, ces exigences seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision. Ainsi, pour tous contacts avec l'ECA, le numéro de référence à spécifier est le 1993/D/1357.01.

2.7.1 Conditions générales

Les prescriptions de protection incendie de l'Association des établissements cantonaux d'assurance contre les incendies (AEAI) édition 2003, mentionnées par le règlement du 14 septembre 2005 concernant les prescriptions sur la prévention des incendies doivent être appliquées.

Conformément à l'art. 120 de la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC), ne peuvent sans autorisation spéciale être construits, reconstruits, agrandis, transformés ou modifiés dans leur destination, les constructions et les ouvrages nécessitant des mesures particulières de protection contre les dangers d'incendie et d'explosion ainsi que contre les dommages causés par les forces de la nature. En outre, conformément aux dispositions des art. 128 LATC et 79 de son règlement d'application (RLATC), il appartient à la Municipalité de surveiller l'application de ces mesures particulières et de contrôler la conformité de l'exécution avec le dossier mis à l'enquête.

Les mesures de prévention des incendies prévues sur les plans, dans le questionnaire 43, le descriptif, etc. doivent être réalisées.

2.7.2 Mesures constructives

Le système porteur de la construction doit être de résistance R 30 (icb) (rez-de-chaussée), à l'exception du dernier niveau.

Les locaux suivants doivent constituer des compartiments coupe-feu EI 60 (icb), avec portes EI 30 / E 30 homologuées par rapport aux locaux adjacents:

- la partie administrative,
- le logement,
- le hangar,
- le local technique maison,
- la buanderie,
- le sas,

- le local rétablissement,
- le local service technique.

Dans un rayon de 3 m au moins du point de transvasement de la station de distribution du carburant, les façades du bâtiment doivent avoir une résistance au feu EI 60 (icb).

Le passage des installations techniques au travers des dalles et parois doit être étanche aux gaz et aux fumées. Pour les conduites combustibles, un dispositif d'obturation EI 30 homologué doit être mis en place.

L'emploi de matériaux combustibles pour les revêtements, l'isolation et l'aménagement intérieur, doit être conforme aux exigences de la directive "Utilisation de matériaux de construction combustibles".

Les portes servant d'issues de secours doivent être dotées de cylindres à boutons tournants ou être ouvrables sans recours à des moyens auxiliaires.

2.7.3 Mesures techniques

Les issues de secours et les voies d'évacuation doivent être signalées d'une façon continue, visible et compréhensible, au moyen de flèches et de panneaux lumineux normalisés.

L'ensemble du bâtiment et des installations doit être dotés d'une installation de protection contre la foudre.

Le projet d'installation de paratonnerre doit être soumis à l'ECA avant le début des travaux en utilisant les formulaires prévus à cet effet (consulter un installateur autorisé par l'ECA).

Tout réservoir enterré doit être placé à 1 m de profondeur au moins dans le sol. Pour les réservoirs en acier recouverts par une dalle de béton, une couche de 40 cm (épaisseur de la dalle comprise) est suffisante. La dalle en béton ne doit pas exercer une pression nuisible sur le réservoir.

Les caniveaux contenant les conduites de liquides inflammables F1/F2 doivent être obturés à leurs extrémités par des matériaux incombustibles et étanches.

L'ensemble de l'installation de distribution de carburant doit être mis à terre conformément aux "Recommandations de l'Association suisse des électriciens".

2.7.4 Mesures de défense incendie

La défense incendie extérieure doit être assurée par des bornes hydrantes. L'emplacement et le nombre seront définis par l'Inspecteur régional du service de défense contre l'incendie et le Commandant du service du feu local, en tenant compte des éventuels équipements existants.

Les abords du bâtiment doivent être aménagés afin de permettre en tout temps l'intervention des engins et véhicules du service du feu.

Pour le bâtiment, la défense incendie intérieure doit être assurée par 1 poste incendie complété par des extincteurs adaptés aux risques. Ces moyens doivent être placés à proximité d'issues donnant directement sur l'extérieur et accessibles en tout temps.

Un extincteur à poudre de 9 kg sera mis en place aux abords des colonnes de distribution de carburant.

Tous les moyens de défense incendie (extincteurs, postes incendie, etc.) doivent être signalés d'une façon très visible et compréhensible par des panneaux normalisés.

2.8 Exigences cantonales liées à la route d'accès

Le Service cantonal des routes (SR) demande qu'en application des dispositions des articles 32 et 39 de la loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991, tous les travaux relatifs aux aménagements à créer ou à modifier à proximité de la RC 448a hors traversée de localité, accès, haies, murs, clôtures, etc., s'effectuent selon les directives à demander suffisamment à l'avance à M. L. Pavillard, voyer de l'arrondissement du Centre à Lausanne.

En outre, le SR rappelle que l'accès projeté est accepté pour autant que les conditions suivantes soient respectées:

- L'entrée et la sortie ne se feront que par des mouvements de tourné à droite.
- Tout les mouvements de tourné à gauche sont strictement interdits. Une ligne blanche continue à l'axe de la RC 448a sera marquée au droit de l'accès projeté.

De plus, l'aménagement définitif de cet accès est dépendant du projet de correction de la RC 448a prévu par la ville de Lausanne. Afin de régler cette situation précaire, nous souhaitons que la commune de Lausanne initie, à court terme, les études en vue de la réalisation de ce nouveau tronçon de route cantonale.

Ces aspects seront repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente dé-

cision.

2.9 *Exigences communales*

En date du 8 octobre 2007, la Ville de Lausanne a fait parvenir directement son préavis technique à l'OFAC au lieu de le faire parvenir au Service cantonal de la mobilité pour qu'il l'inclue dans le préavis de synthèse du canton de Vaud. Cela étant, les remarques et exigences communales, d'ordre essentiellement techniques, sont pour la plupart pertinentes. C'est pourquoi ledit préavis figure en annexe à la présente décision et les charges suivantes émanant des différents services seront respectées.

Direction des travaux, Service du cadastre

Les trois premières charges, page 1.

Direction des travaux, Service d'architecture, Division Analyse et inspection des constructions

Les deux premières charges, page 2 et complément du 12 octobre 2007.

La troisième charge n'est pas reprise telle quelle. En effet, la Ville de Lausanne demande des plans et élévations pour les approuver. Or cet élément ne sera pas mentionné dans le dispositif car la présente approbation des plans vaut pour toutes les autorisations cantonales et communales éventuellement requises.

Direction des travaux, Service d'architecture, Responsable du bureau de prévention des accidents

Les deux charges, page 2.

Direction des travaux, Service d'assainissement, Centre de ramassage et de recyclage des déchets urbains

La charge, page 4.

Direction de la sécurité publique et des sports, Service de protection et de sauvetage

Les trois charges, page 4.

Direction culture, logement et patrimoine, Service du logement et des gérances

Il s'agira de tenir compte de la remarque du service, cette dernière ne constituant pas une charge à proprement parler.

Direction sécurité sociale et environnement, Service du travail et de l'intégration

La charge 1 sous Conditions générales et la charge 2 sous Conditions particulières, page 5.

Direction des services industriels

Les trois charges, page 6, des Service de l'électricité, Service du gaz et chauffage à

distance et de la Section Energie.

2.10 Réponse à l'opposition de la Commune de Lausanne et détermination du DETEC

L'intervention dans la procédure d'approbation des plans du projet de construction de la nouvelle base REGA déposée par la Commune de Lausanne par fax du 14 septembre et lettre signature remise à la poste le 18 septembre 2007 n'a pas d'existence juridique en procédure administrative fédérale. Celle-ci est par conséquent considérée comme une opposition et ses griefs seront traités comme tels.

Déposée dans les délais, l'opposition susmentionnée est réputée recevable. N'étant manifestement pas fondée, le DETEC rejette cette opposition et répond aux arguments soulevés comme suit.

Concernant la charge sonore induite par le déplacement de la base REGA au nord de l'aéroport, il sied de relever que la charge sonore globale se verra réduite. Il ne s'agit dès lors pas d'une péjoration de la situation, mais bien réellement d'une amélioration globale de celle-ci. En effet, les territoires est et sud-est de l'aéroport, soumis actuellement aux influences sonores des départs et arrivées des hélicoptères de la REGA par l'est et le sud-est, en seront libérés au profit de l'utilisation des axes de la piste, infrastructure existante. Il n'en résulte que de faibles adaptations des limites du territoire exposé au bruit au sud et à l'ouest de l'aéroport, référence faite à la carte en annexe 5 au RIE. De plus, aucune des valeurs limites de planification, d'immission ou d'alarme n'est nouvellement dépassée.

Par ailleurs, les effets de l'infrastructure dont il est question en l'espèce sont cohérents avec la volonté retenue dans le protocole de coordination du PSIA de préserver les habitants des nuisances sonores. En effet, selon l'OFEV (cf. ch. 2.6.5 ci-dessus), les courbes de bruit effectuées sur la base des potentiels PSIA de 2004 démontrent que le déplacement de la base REGA contribuera dans l'ensemble à une diminution significative de la charge de bruit aérien pour les habitants des quartiers voisins. D'une part le dépassement actuel existant se voit diminué et, d'autre part, le projet ne provoque aucun nouveau dépassement des valeurs limites d'immission.

Au demeurant, il faut remarquer que la courbe de bruit a fait l'objet d'un processus de coordination PSIA auquel la ville de Lausanne a participé. Le protocole qui en est issu a ensuite permis la modification de la fiche PSIA, adoptée par le Conseil fédéral en date du 7 décembre 2007, après consultation des Communes concernées.

Le grief de la cohérence avec le protocole de coordination PSIA n'est dès lors pas fondé. Quant au projet Métamorphose évoqué par la Commune, qui n'a rien à voir avec la présente approbation de plans, celui-ci tiendra compte des décisions fixées dans le PSIA, soit notamment la charge sonore et, ainsi, des valeurs limites d'expo-

sition au bruit à respecter. En raison du caractère contraignant du PSIA pour les autorités, il ne se justifie pas que celui-ci soit adapté en fonction du projet communal.

S'agissant enfin de la présence d'un médecin à demeure sur la nouvelle base REGA, le DETEC relève qu'il s'agit là d'une solution qui n'est pas directement liée à la présente procédure d'approbation des plans. Cette mesure concerne la Ville de Lausanne, le Département cantonal de la santé ainsi que la REGA. Le DETEC par l'intermédiaire de l'OFAC reste néanmoins disponible pour participer à une éventuelle discussion entre les intéressés.

Partant, le projet satisfait pleinement aux conditions légales. Les griefs de la Commune de Lausanne sont écartés et son opposition est levée.

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, sous réserve des exigences et conditions susmentionnées.

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.

3. Des frais

Les frais relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec l'art. 53 de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC; RS 748.112.11) sur la base des art. 2, al. 1 et 5 de l'ancienne ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (aO-TA). Les charges pour le traitement et la décision d'approbation des plans consécutive à la demande du 14 décembre 2006, se montent à une taxe globale de CHF 6'000.—. Celle-ci est mise à la charge de l'ARLB, requérante.

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 au Se-

crétaire général ou à ses suppléants la compétence de signer certains documents en son nom. Par décision du 1er novembre 1995, le Conseiller fédéral Leuenberger a utilisé cette disposition. La présente décision est donc signée par le Secrétaire général suppléant.

5. De la communication

La présente décision est publiée dans la Feuille fédérale.

Elle est notifiée par pli recommandé au requérant (ARLB). Par ailleurs, une copie est adressée par pli simple à OFAC, OFEV, ARE, SM-VD et REGA.

C. Décision

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

vu la demande du 14 décembre 2006 de l'Aéroport Région Lausanne la Blécherette SA (ARLB),

décide l'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle base destinée à accueillir la Garde aérienne suisse de sauvetage (REGA) et démolition de l'ancienne base.

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 d'enquête n°9450.04 du 4 décembre 2006 échelle 1:1000;
- plan mise à l'enquête/situation n°01-160 échelle 1:200;
- plan mise à l'enquête/plans n°01-161 échelle 1:100;
- plan mise à l'enquête/façade-coupe n°01-162 échelle 1:100;
- plan mise à l'enquête/plan de canalisation n°01-163 échelle 1:200;
- plan Tankstelle Grundriss/Schnitte n°061025 échelle 1:50;
- annexe 4 RIE plan des canalisations.

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

La construction qui découle de la présente décision devra être réalisée en conformité avec les normes et pratiques recommandées contenues dans les annexes de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, à moins que la législation n'en dispose autrement.

2.1.1 Surfaces de limitation d'obstacles

a) Hangar

- Le hangar de la nouvelle base REGA sera annoncé.
- La manche à air et les coins du hangar principal seront balisés par des feux d'obstacles OACI de couleur rouge.
- Toute grue ou engin de levage sera également annoncé.

b) Opérations sur la piste 18-36

- Le concept des opérations "standard", piste 18-36 comme FATO, est à compléter du point de vue des surfaces de limitation d'obstacles.
- Les différences entre surfaces de limitation d'obstacles (piste et FATO) devront être évaluées.
- La REGA devra se fier à d'autres marques sur la piste lorsque la composante de vent du nord empêche un décollage vers le sud.
- Les obstacles critiques au sens de l'*Annexe 6 Partie III* de l'OACI (ATT A) sont à faire figurer dans les publications aéronautiques.
- La REGA et l'ARLB prépareront un concept d'exploitation pour les hélicoptères de la REGA (y compris en tenant compte des particularités liées à la cohabitation avec d'autres trafics sur un aérodrome non contrôlé).
- Les éléments opérationnels faisant encore défaut seront livrés à l'OFAC avant la mise en service de la base (le délai sera défini en relation avec le cycle AMDT des publications aéronautique: par exemple 3 mois avant la mise en service prévue de la base respectivement la date WEF).

c) Départs urgents depuis la TLOF

- L'ARLB et la REGA fourniront à l'OFAC un complément sur le concept de "départs urgents", en particulier sur les questions d'obstacles alentour et à publier.

2.1.2 Dimensionnement et exploitation de la FATO sur la piste et du poste de stationnement

- Si les surfaces H1, H2 et H3 prévues entre la nouvelle base et le taxiway nord-sud sont destinées à servir de postes de stationnement, l'ARLB et la REGA fourniront à l'OFAC les compléments nécessaires démontrant le respect des distances de sécurité tant au niveau de l'*Annexe 14 Vol. I* que de l'*Annexe 14 Vol. II* de l'OACI.
- Le complément de la REGA présentera également le respect des critères OACI pour la question du terrain pentu entre la nouvelle base REGA et le taxiway actuel.
- En cas d'utilisation de la surface placée au sud du hangar comme FATO, les di-

mensions seront de 26 m x 26 m.

2.1.3 Aides visuelles

- La manche à air sera installée comme indiquée dans le dossier.
- Le poste de stationnement devant le hangar de la REGA sera marqué soit par un cercle jaune ou une marque de TLOF avec un H jaune au centre orienté dans la direction préférentielle du stationnement, cette question faisant encore l'objet de discussion entre l'OFAC et la REGA.
- Deux points d'attente intermédiaire (*intermediate holding position marking*) seront prévus sur le taxiway parallèle à la piste en vertu du §5.2.11 de l'*Annexe 14 Vol. I* de l'OACI. La distance entre les deux marques respectera les critères de sécurité pour les *air taxiway* énoncés dans le Tableau 3-1 de l'*Annexe 14 Vol. II* de l'OACI.
- Avant toute utilisation du balisage lumineux pour des opérations nocturnes, celui-ci sera homologué par l'OFAC.
- Les projecteurs prévus pour l'éclairage de la base REGA ne présenteront pas d'éblouissements indésirables pour les équipages des hélicoptères

2.1.4 Avitaillement

- La pente de la citerne enterrée sera au minimum de 2.0%.
- La tubulure d'aspiration d'eau sera placée si possible près du fond de la citerne.
- Le système sera conçu de sorte qu'il n'y ait pas d'eau résiduelle dans la conduite et pour que l'on puisse en tout temps prélever un échantillon de kérosène.
- L'ensemble de la station d'avitaillement sera pourvu d'un dispositif d'arrêt de secours, clairement visible et facilement accessible.
- La conception du flotteur d'aspiration sera telle, qu'elle empêche une vidange complète de la citerne, en raison des impuretés ou de l'eau résiduelle.
- Toutes les conduites de la station d'avitaillement seront en acier inox, afin de les protéger de la corrosion. La tubulure d'aspiration d'eau qui se trouve dans la citerne sera également pourvue d'une couche résistante au kérosène.
- Les Directives de l'OFAC sur l'avitaillement des aéronefs en carburant et sur la construction et l'entretien des installations pour carburants, du 1^{er} janvier 2001 devront être respectées:

2.1.5 Divers

- L'ARLB fournira à l'OFAC, 10 jours ouvrables avant le début des travaux, un concept sur l'organisation et le déroulement de la phase de chantier. Il s'agira, en particulier, de signaler les accès au chantier.
- En outre, l'ARLB mettra en oeuvre les mesures nécessaires afin de garantir la propreté des aires de mouvement (absence de poussières, enlèvement de FOD -

foreign objects debris, etc.).

- L'ARLB s'assurera de l'adaptation des publications aéronautiques en utilisant un cycle d'amendement (AMDT). Le dossier sera envoyé au préalable à l'OFAC (LIFS) pour examen et approbation.
- Dès l'annonce de la fin des travaux, l'OFAC procédera à une réception des nouvelles installations, ainsi qu'à une homologation des procédures opérationnelles.

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

2.2.1 Nature et paysage

- L'exploitant fournira un bilan écologique global des compensations écologiques sur le site de l'aérodrome dans un délai de deux ans suivant la présente décision.
- Trois arbustes d'essence indigène seront plantés sur le parking.

2.2.2 Eaux souterraines

- La construction et la maintenance de l'installation de stockage de carburant auront lieu conformément aux prescriptions fédérales en vigueur (LEaux, article 22). Le contrôle périodique de l'installation de stockage du carburant sera exécuté tous les dix ans au moins.
- Seules les entreprises de forage au bénéfice du "certificat de qualité pour entreprises de forage de sondes géothermiques" sont habilitées à exécuter les travaux.
- Afin d'assurer la sécurité de l'installation, les sondes seront impérativement implantées à l'extérieur des constructions.
- Tout problème survenant lors des travaux de forage, tel que perte ou arrivée d'eau, court-circuit entre aquifères (by-pass), eau artésienne, etc., nécessite l'intervention immédiate de l'hydrogéologue. Le bureau chargé du relevé de forage sera le cas échéant contacté sans délai.
- Un rapport succinct de forage accompagné du descriptif lithologique, sous forme de relevé des cuttings, sera transmis à la division "Eaux souterraines". A cette fin un bureau d'hydrogéologues devra être mandaté et informé de la date prévue pour les forages suffisamment à l'avance, mais au moins 10 jours avant le début des travaux.
- Les échantillons nécessaires seront prélevés au minimum tous les deux mètres.
- L'espace annulaire autour des tubes sera injecté sans lacune au moyen d'un coulis sur toute la longueur forée, afin de garantir le scellement et l'étanchéité des sondes.
- L'évacuation des eaux de forage doit être conforme à la norme EA3 du SESA. Leur déversement sans traitement dans les collecteurs d'eaux claires et usées

ainsi que dans les cours d'eau est interdit.

- Cette autorisation est également destinée à l'équipe de forage. Le maître d'œuvre ou son représentant a l'obligation d'en remettre une copie à l'entreprise de forage lors de l'adjudication des travaux.
- Les règles reconnues de la technique applicables aux installations de stockage et les prescriptions techniques de l'Association des Etablissements cantonaux d'Incendie (AEAI), notamment les directives "Liquides inflammables" et "Installations thermiques".
- Le réservoir à double paroi doit obligatoirement être équipé d'un avertisseur de fuites.
- Le réservoir doit être construit pour résister à une pression de 4 bars.
- L'équipement du réservoir doit être conforme aux directives de l'OFAC, secteur: infrastructure des aéroports, objet: avitaillement en carburant des avions (Attention à la qualité des tuyauteries et au revêtement intérieur du réservoir).
- Les propriétaires d'installation doivent veiller à ce que la construction, la transformation, la mise hors service soient exécutées par des personnes spécialisées.
- Les travaux ne peuvent être exécutés que par des personnes qui garantissent, de par leur formation, leur équipement et leur expérience, le respect de l'état de la technique.
- Afin de garantir le transfert de la responsabilité à l'entreprise constructrice de l'installation, le propriétaire doit contrôler si celle-ci est correctement assurée en responsabilité civile correspondant aux travaux exécutés.
- L'entreprise spécialisée doit être inscrite au registre du commerce. Cette exigence permet à l'autorité de contrôle de s'assurer de l'existence officielle et des spécificités de l'entreprise.
- Au plus tard lors de la mise en service de l'installation, sera délivrée la "notification" obligatoire (questionnaire particulier n° 63). Le SESA rappelle que toutes les rubriques de ce document doivent être dûment complétées et que cette notification n'est valable que paraphée par le propriétaire, l'auteur du projet et l'installateur. Une copie de la notification doit être fournie à la commune. La commune reste responsable de l'application des mesures constructives de l'ECA (règlement du 14 septembre 2005).
- Une copie de la notification doit être envoyée au SESA.
- Le détecteur de fuite est soumis à un contrôle périodique de fonctionnement. Ce contrôle obligatoire doit être effectué tous les 2 ans par une entreprise spécialisée (art. 32a, OEaux).
- Le SESA, section citernes et la Municipalité de la commune intéressée seront informés de la date et de l'heure de la mise en fouille.
- Le réservoir ne peut être rempli avec du carburant qu'une fois l'installation déclarée conforme et équipée de tous les dispositifs de sécurité.
- Les charges avant exécution (au nombre de trois) et celles pour exécution (au nombre de six) exigées par la Ville de Lausanne, Direction des travaux via le Service d'assainissement, division Collecteurs, en page 3 du préavis seront res-

pectées.

- Les deux charges émises par la Ville de Lausanne, Service d'assainissement, division Installations techniques, en page 4 du préavis seront respectées.

2.2.3 Sol

- Les travaux de terrassement seront suivis par un spécialiste des sols. Le maniement du sol de même que l'excavation du sol doivent être effectués selon le guide de l'environnement "Construire en préservant les sols" de l'OFEFP (2001).
- Un spécialiste du sol habilité à donner des instructions suivra les travaux de terrain, afin de pouvoir réagir de façon rapide et flexible aux conditions météorologiques ou pédologiques variables.
- Les horizons A et B seront dérapés et stockés séparément.
- On s'efforcera d'utiliser les surplus de matériaux terreux excavés pour des travaux de remodelage / remises en état de parcelles agricoles, en tant qu'horizons A et B. Les parcelles en question bénéficieront d'une autorisation spéciale de remblayage.
- Pendant les travaux, toutes les mesures devront être mises en œuvre pour éviter de porter atteinte à la fertilité des sols; on évitera en particulier les problèmes de compaction, conformément aux articles 6 et 7 de l'OSol, au niveau des travaux de décapage et des conditions météorologiques au moment de la manipulation et de l'entreposage des terres.
- Le maître d'ouvrage contactera Madame Véronique Maître au SESA (021 316 74 26) avant le début des travaux.
- Le questionnaire particulier 71 sur la gestion des eaux et des déchets de chantier sera rempli et remis au SESA au plus tard 15 jours avant le début des travaux.

2.2.4 Bruit

- Durant la phase de construction, la "Directive sur le bruit des chantiers" (version actualisée du 24 mars 2006) de l'OFEV doit être appliquée.
- L'isolation phonique des bâtiments répondra aux exigences de la norme SIA 181/2006 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (art. 32 OPB).
- Les mesures intégrées au projet présentées au point 7.1 du RIE seront respectées.

2.2.5 Air

- Pour les cheminées de chauffage (puissance inférieure à 350 kW), les critères de construction fixés dans les "Recommandations fédérales du 15 décembre 1989 sur la hauteur minimale des cheminées sur toit" doivent être respectés. Pour une installation alimentée au mazout ou au gaz, l'orifice de la cheminée dépassera en règle générale le faite du toit principal du bâtiment de 0.5 mètre au

moins ou l'acrotère pour les toits plats de 1.5 mètre.

- Les chapeaux de cheminée qui empêchent une sortie verticale des effluents ne sont pas autorisés. Pour les autres combustibles ou une puissance installée supérieure, il faut consulter les recommandations.
- En ce qui concerne le poste de distribution d'essence, les conditions fixées au chiffre 33 de l'annexe 2 OPair, celles du "Manuel pour le contrôle des stations-service équipées de récupération des vapeurs" directives publiées par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) ainsi que la "Recommandation Cercl'Air n°22 " devront être respectées dès la mise en service.
- Les postes de distribution d'essence seront équipés et exploités de manière que:
 - a. Les émissions de gaz ou de vapeurs organiques produites lors de leur approvisionnement soient confinées et refoulées dans les conteneurs de transport (récupération des vapeurs). Le système de récupération des vapeurs et les installations qui lui sont raccordées ne doivent pas présenter d'ouverture à l'air libre pendant le fonctionnement normal (pose de soupapes pression-dépression fermées et agréées).
 - b. Pendant le ravitaillement des véhicules équipés d'orifices de remplissage normalisés, les émissions de substances organiques ne dépassent pas 10 pour cent du total des substances organiques contenues dans les vapeurs refoulées. Cette condition est réputée satisfaite lorsque les résultats des mesures effectuées par un service officiel l'attestent et que le système de récupération des vapeurs est installé et exploité comme il se doit.
 - c. Un système autocontrôlant le fonctionnement de la récupération des vapeurs et interrompant automatiquement la distribution d'essence après 72 heures si un défaut ou une panne ont été détectés sera obligatoirement installé sur toutes les nouvelles installations.
- La mise en service sera impérativement annoncée au SEVEN qui fera procéder aux mesures de réception de l'installation, si possible dans un délai de 3 mois mais au plus tard dans les 6 mois.

2.3 *Exigences cantonales liées à la lutte contre l'incendie du bâtiment*

- Le numéro de référence à spécifier est le 1993/D/1357.01.
- Les prescriptions de protection incendie de l'Association des établissements cantonaux d'assurance contre les incendies (AEAI) édition 2003, mentionnées par le règlement du 14 septembre 2005 concernant les prescriptions sur la prévention des incendies doivent être appliquées.
- Les mesures de prévention des incendies prévues sur les plans, dans le questionnaire 43, le descriptif, etc. doivent être réalisées.
- Le système porteur de la construction doit être de résistance R 30 (icb) (rez-de-chaussée), à l'exception du dernier niveau.
- Les locaux suivants doivent constituer des compartiments coupe-feu EI 60 (icb), avec portes EI 30 / E 30 homologuées par rapport aux locaux adjacents:

- la partie administrative,
 - le logement,
 - le hangar,
 - le local technique maison,
 - la buanderie,
 - le sas,
 - le local rétablissement,
 - le local service technique.
- Dans un rayon de 3 m au moins du point de transvasement de la station de distribution du carburant, les façades du bâtiment doivent avoir une résistance au feu EI 60 (icb).
 - Le passage des installations techniques au travers des dalles et parois doit être étanche aux gaz et aux fumées. Pour les conduites combustibles, un dispositif d'obturation EI 30 homologué doit être mis en place.
 - L'emploi de matériaux combustibles pour les revêtements, l'isolation et l'aménagement intérieur, doit être conforme aux exigences de la directive "Utilisation de matériaux de construction combustibles".
 - Les portes servant d'issues de secours doivent être dotées de cylindres à boutons tournants ou être ouvrables sans recours à des moyens auxiliaires.
 - Les issues de secours et les voies d'évacuation doivent être signalées d'une façon continue, visible et compréhensible, au moyen de flèches et de panneaux lumineux normalisés.
 - L'ensemble du bâtiment et des installations doit être dotés d'une installation de protection contre la foudre.
 - Le projet d'installation de paratonnerre doit être soumis à l'ECA avant le début des travaux en utilisant les formulaires prévus à cet effet (consulter un installateur autorisé par l'ECA).
 - Tout réservoir enterré doit être placé à 1 m de profondeur au moins dans le sol. Pour les réservoirs en acier recouverts par une dalle de béton, une couche de 40 cm (épaisseur de la dalle comprise) est suffisante. La dalle en béton ne doit pas exercer une pression nuisible sur le réservoir.
 - Les caniveaux contenant les conduites de liquides inflammables F1/F2 doivent être obturés à leurs extrémités par des matériaux incombustibles et étanches.
 - L'ensemble de l'installation de distribution de carburant doit être mis à terre conformément aux "Recommandations de l'Association suisse des électriciens".
 - La défense incendie extérieure doit être assurée par des bornes hydrantes. L'emplacement et le nombre seront définis par l'Inspecteur régional du service de défense contre l'incendie et le Commandant du service du feu local, en tenant compte des éventuels équipements existants.
 - Les abords du bâtiment doivent être aménagés afin de permettre en tout temps l'intervention des engins et véhicules du service du feu.
 - Pour le bâtiment, la défense incendie intérieure doit être assurée par 1 poste incendie complété par des extincteurs adaptés aux risques. Ces moyens doivent

être placés à proximité d'issues donnant directement sur l'extérieur et accessibles en tout temps.

- Un extincteur à poudre de 9 kg sera mis en place aux abords des colonnes de distribution de carburant.
- Tous les moyens de défense incendie (extincteurs, postes incendie, etc.) doivent être signalés d'une façon très visible et compréhensible par des panneaux normalisés.

2.4 *Exigences cantonales liées à la route d'accès*

- Tous les travaux relatifs aux aménagements à créer ou à modifier à proximité de la RC 448a hors traversée de localité, accès, haies, murs, clôtures, etc., s'effectuent selon les directives à demander suffisamment à l'avance à M. L. Pavillard, voyer de l'arrondissement du Centre à Lausanne.
- L'entrée et la sortie ne se feront que par des mouvements de tourné à droite.
- Tout les mouvements de tourné à gauche sont strictement interdits. Une ligne blanche continue à l'axe de la RC 448a sera marquée au droit de l'accès projeté.

2.5 *Exigences communales*

- Les charges suivantes contenues dans le préavis du 8 octobre 2007, émanant de la Ville de Lausanne seront respectées.
- Direction des travaux, Service du cadastre: les trois premières charges, page 1.
- Direction des travaux, Service d'architecture, Division Analyse et inspection des constructions: les deux premières charges, page 2 et complément du 12.10.07.
- Direction des travaux, Service d'architecture, Responsable du bureau de prévention des accidents: les deux charges, page 2.
- Direction des travaux, Service d'assainissement, Centre de ramassage et de recyclage des déchets urbains: la charge, page 4.
- Direction de la sécurité publique et des sports, Service de protection et de sauvetage: les trois charges, page 4.
- Direction sécurité sociale et environnement, Service du travail et de l'intégration: la charge 1 sous Conditions générales et la charge 2 sous Conditions particulières, page 5.
- Direction des services industriels: les trois charges, page 6, des Service de l'électricité, Service du gaz et chauffage à distance et de la Section Energie.

2.6 *Autres exigences*

La Police des constructions du Canton de Vaud devra être informée 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 l'OFAC.

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. De l'opposition

Compte tenu de la détermination du DETEC sur l'opposition du 14 septembre 2007 de la Ville de Lausanne, chiffre 2.10 ci-dessus, les griefs sont rejetés et l'opposition formée par la Ville de Lausanne est levée.

4. De l'étude de l'impact sur l'environnement (EIE)

L'évaluation du rapport de l'impact sur l'environnement (RIE) par l'OFEV figure en annexe et fait partie intégrante de la présente décision.

5. De la fixation de la charge sonore

Les immissions de bruit valables pour l'aéroport de Lausanne, à la base de la présente décision, sont approuvées. Le plan des courbes de bruit, figurant dans le RIE du 19.12.2006 (annexe 5), matérialisant les immissions de bruit, fait partie intégrante de la présente décision.

6. De la taxe

La taxe de CHF 6'000.— relative à la décision d'approbation des plans est à la charge de la requérante.

7. De la communication

La présente décision est notifiée par pli recommandé en un exemplaire à:

- Aéroport de Lausanne (ARLB SA), Avenue du Grey 117, 1018 Lausanne.
- Municipalité de Lausanne, Secrétariat municipal, CP 6904, 1002 Lausanne.

La présente décision est transmise, sans les plans, par pli simple en un exemplaire à:

- OFAC, 3003 Berne.
- OFEV, 3003 Berne.

- ARE, 3003 Berne.
- Service de la mobilité, 5, Avenue de l'Université, 1014 Lausanne.
- REGA, Ground Operation Helicopter, pob 1414, 8058 Zurich-Airport

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

André Schrade

Annexes:

- Evaluation de l'OFEV du 21 janvier 2008
- Préavis de la Ville de Lausanne des 8 et 12 octobre 2007

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.

Les délais fixés en jours par la loi ou par l'autorité ne courent pas du 15 juillet au 15 août inclusivement.

Le mémoire de recours indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant ou de son mandataire. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.
