



3003 Berne, le 5 septembre 2024

---

## **Aérodrome régional de La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures**

### **Approbation des plans**

Remplacement du mât de la manche à air

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Le 7 décembre 2023, l'Aéroport régional Les Eplatures SA (ARESA) (ci-après : le requérant), exploitant de l'aérodrome régional de la Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour le remplacement du mât de la manche à air.

#### 1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à remplacer la manche actuelle par une nouvelle qui aura une hauteur sur sol de 8,4 m et à déplacer sa position. La manche actuelle se trouve à 60 m au nord de l'axe de piste tandis que le nouvel emplacement sera prévu à 55 m au nord de l'axe de piste et à une distance de 50 m plus proche de la ville de La Chaux-de-Fonds.

#### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remplacer le mât qui a été brisé à deux reprises lors des intempéries survenues en 2023. Il interviendra en même temps que le démontage du *glide path*.

#### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 7 décembre 2023 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 7 décembre 2023 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
  - Formulaire « Demande/Notification de changement aéroportuaire » de l'OFAC, daté du 7 décembre 2023 ;
  - Extrait du plan cadastral du Canton de Neuchâtel « GÉOPORTAIL DU SYSTÈME D'INFORMATION DU TERRITOIRE NEUCHÂTELOIS », échelle 1:1'000, daté du 7 octobre 2023 ;
  - Plan « Draft, Windsock Integrated », n° Q23 IL90, échelles 1:1, 1:5 et 1:15, daté du 21 septembre 2023 ;
  - Photographie de nuit du mât actuel, non datée ;
  - Photographie de jour du mât actuel, non datée ;

Suite au préavis négatif de la Section Aéroports et obstacles à la navigation aérienne (SIAP), le requérant a fait parvenir à l'OFAC, le 7 mars 2024, les documents suivants :

- *Safety Assessment* « REMPLACEMENT ET DEPLACEMENT DU MAT DE LA MANCHE A AIR », version 1.0, daté du 8 mars 2024 ;
- Plan « Windsock Integrated », n° Q23 IL90, échelles 1:1, 1:5 et 1:15, daté du 21 septembre 2023, annule et remplace le plan « Draft, Windsock Integrated », n° Q23 IL90, échelles 1:1, 1:5 et 1:15, daté du 21 septembre 2023.

### 1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

### 1.6 *Droits réels*

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

## 2. **De l'instruction**

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

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

Seuls les services internes de l'OFAC ont été consultés.

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) n'a pas été consulté dans le cadre de la présente procédure, conformément au ch. 1.1 let. c de l'Annexe de l'Accord du 29 janvier 2018 qui lie ledit Office et l'OFAC.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Neuchâtel ni dans la Feuille fédérale (FF).

### 2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 2 février 2024 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation du 19 juin 2024.

### 2.3 *Observations finales*

Le premier examen aéronautique SIAP défavorable daté du 2 février 2024, comprenant notamment une demande de compléments, a été transmis au requérant par courrier du 8 février 2024. Suite à la transmission par le requérant des documents complémentaires requis, SIAP a élaboré un second examen aéronautique qui s'est révélé être positif en date du 19 juin 2024. Ainsi, le dernier examen aéronautique cité ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – a été transmis au requérant le 5 juillet 2024 en l'invitant à formuler ses observations jusqu'au 5 août 2024. Dans le délai imparti, le requérant a formulé quelques remarques ne remettant globalement pas en cause les exigences de l'examen aéronautique.

L'instruction du dossier s'est achevée le 13 août 2024

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aérodrome dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à remplacer le mât de la manche à air. Dans la mesure où ce mât sert à l'exploitation d'un aérodrome, il s'agit d'une installation d'aérodrome dont l'installation doit être approuvée par l'autorité compétente. Dite autorité est, en l'occurrence, le DETEC attendu que l'infrastructure aéronautique de La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures est exploitée en vertu d'une concession.

#### *1.2 Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est réglée aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que

le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, le remplacement du mât de la manche à air n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a qu'un effet minime sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées et que ce type de procédure peut être appliqué.

### 1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est pas nécessaire.

## 2. **Au fond**

### 2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par l'autorité spécialisée qui a émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer son avis. Cette évaluation est explicitée ci-après.

## 2.2 *Justification*

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

## 2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. La fiche par installation « La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures » a été adoptée par le Conseil fédéral dans sa séance du 17 décembre 2014. Elle conserve sa validité au-delà de l'adoption de la nouvelle partie conceptuelle.

Le présent projet est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

## 2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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

## 2.5 *Exigences spécifiques à l'aviation*

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

L'art. 3 al. 2 OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un premier examen spécifique à l'aviation en date du 6 février 2024 et un second dont l'issue est favorable en date du 19 juin 2024. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui a émis une réserve concernant la charge n° 3. Il ressort de ladite charge contenue dans l'examen aéronautique du 19 juin 2024 que l'éclairage de la manche à air doit être intégré à la radiocommande à distance (charge n° 3). Suite à des échanges avec le requérant, il a été convenu que la manche sera simplement équipée d'un interrupteur crépusculaire sans éclairage intégré à la radiocommande à distance afin d'éviter d'augmenter la charge du système d'éclairage qui est fragile. Pour le reste, le DETEC estime les exigences justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

## 2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

## 2.7 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés par courriel (lesa@bazl.admin.ch) à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

## 2.8 *Conclusion*

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. La prise de

position de l'autorité fédérale concernée ne fait pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

### **3. Des émoluments**

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11) et sont mis à la charge du requérant. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront fixés dans une décision ultérieure de l'OFAC.

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

### **4. De la délégation de signature**

En vertu de l'art. 49 LOGA, la cheffe ou le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par décision du 3 janvier 2023, Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

### **5. De la notification et de la communication**

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant. Par ailleurs, une copie est adressée aux autorités fédérales concernées.

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Neuchâtel.

## C. Décision

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

vu la demande du 7 décembre 2023 de l'Aéroport régional Les Eplatures SA (ARESA)

décide l'approbation des plans en vue du remplacement du mât de la manche à air au nord de la piste.

### 1. De la portée

#### *Plans approuvés*

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

- Formulaire « Demande/Notification de changement aéroportuaire » de l'OFAC, daté du 7 décembre 2023 ;
- Extrait du plan cadastral du Canton de Neuchâtel « GÉOPORTAIL DU SYSTÈME D'INFORMATION DU TERRITOIRE NEUCHÂTELOIS », échelle 1:1'000, daté du 7 octobre 2023 ;
- Plan « Windsock Integrated », n° Q23 IL90, échelles 1:1, 1:5 et 1:15, daté du 21 septembre 2023 ;
- Photographie de nuit du mât actuel, non datée ;
- Photographie de jour du mât actuel, non datée ;
- *Safety Assessment* « REMPLACEMENT ET DEPLACEMENT DU MAT DE LA MANCHE A AIR », version 1.0, daté du 8 mars 2024.

### 2. Des charges

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

#### 2.1 *Exigences spécifiques à l'aviation*

- Les exigences n° 1 à 13 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 19 juin 2024, annexé à la présente décision, devront être respectées.
- La charge n° 3 est modifiée comme suit : La manche à air sera éclairée en de-

hors des heures d'exploitation ou lors de mauvaise visibilité et sera équipée d'un interrupteur crépusculaire.

## 2.2 *Autres exigences*

- La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.
- Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés par courriel (lesa@bazl.admin.ch) à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

## 3. **Des émoluments**

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée. L'émolument, qui comprendra également les frais éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant.

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

## 4. **De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport régional des Eplatures SA, Boulevard des Eplatures 56, 2300 La Chaux-de-Fonds (avec l'annexe et les plans approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne ;

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne.

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

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

### **Annexe**

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 19 juin 2024.

### **Voie de droit**

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

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.