



3003 Berne, le 8 octobre 2024

Aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette

Approbation des plans

Pérennisation des simulateurs dans le hangar 8

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 20 novembre 2023, l'Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB) (ci-après : le requérant), exploitant de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour la pérennisation des simulateurs dans le hangar 8 existant situé au nord de l'aéroport.

Pour rappel, le DETEC a approuvé, par décision du 11 août 2021, une demande d'approbation des plans en vue d'aménager dans le hangar 8 deux simulateurs pour une durée limitée de trois ans. Cette demande faisait suite à l'abandon du projet de construction d'un bâtiment destiné à l'installation de simulateurs en raison du fait qu'une solution convenant aux différentes parties n'a pas pu être trouvée. Ainsi, au vu de l'écoulement du temps, de la non-réalisation du bâtiment susmentionné et de l'expérience positive de l'exploitation de cette installation durant les trois dernières années, l'exploitant souhaite pérenniser cette installation.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à pérenniser les aménagements du hangar 8, à savoir, au rez-de-chaussée, deux locaux contenant chacun un simulateur et des surfaces destinées au briefing et, à l'étage, une salle de repos ainsi qu'une terrasse.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de former les pilotes sur PC 12, de diminuer entre 80 et 100% des vols réels de formation et de contrôle des pilotes sur ce type d'avion ainsi que de baisser les émissions sonores et de gaz carbonique (CO₂) dans les environs de l'aéroport.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 20 novembre 2023 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 20 novembre 2023 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
 - Document « DEMANDE D'APPROBATION DES PLANS, Pérennisation de

l'installation de simulateurs de vols et de locaux administratifs et de formation dans le hangar 8 à l'Aéroport de Lausanne-La Blécherette », version 1.0, daté du 14 novembre 2023 ;

- Document « Bilan d'activité du premier simulateur à Lausanne » de l'entreprise FLY 7 EXECUTIVE AVIATION SA, daté du 21 novembre 2023 ;
- Document « TRAINING CENTER – LAUSANNE, EXHIBITIONS CONGRESSES INTERIORS DIGITAL SIGNAGE » de l'entreprise MATHYS SA, version 3, non daté ;
- Plan « PROJET AEROPORT DE LA BLECHERETTE, HANGAR 8 – AMENAGEMENT SIMULATEURS », échelle 1:100, daté du 9 mars 2021 et modifié le 8 juin 2021 ;
- Plan d'enquête, Commune de Lausanne, parcelle n° 2'394, DDP n° 19'287, échelle 1:1000, daté du 25 février 2021 ;
- Plan de situation consistant en deux vues du ciel de l'aéroport, sans échelle, non daté ;
- Formulaire de demande de permis de construire du Canton de Vaud, daté du 24 mars 2021 ;
- Courrier électronique de l'Etablissement Cantonal d'Assurance (ECA) du Canton de Vaud adressé à D.E.S. Systèmes de sécurité S.A., daté du 27 juillet 2023 ;
- Plan pompiers « ARLB Hangar 8, Rez-de-chaussée », sans échelle, daté du 30 avril 2021 et modifié le 9 septembre 2021 ;
- Plan pompiers « ARLB Hangar 8, Mezzanine », sans échelle, daté du 30 avril 2021 et modifié le 9 septembre 2021 ;
- Plan « CONCEPT DE PROTECTION INCENDIE ET EVACUATION, REZ-DE-CHAUSSEE », échelle 1:100, daté du 20 juillet 2021 ;
- Plan « CONCEPT DE PROTECTION INCENDIE ET EVACUATION, ETAGE », échelle 1:100, daté du 20 juillet 2021 ;
- Plan « CONCEPT DE PROTECTION INCENDIE ET EVACUATION, COUPE TRANSVERSALE », échelle 1:100, daté du 20 juillet 2021 ;
- Formulaire de protection incendie F43 de l'ECA, daté du 26 mars 2021 ;
- Formulaire n° 51 « LOCAUX OCCUPANT DES TRAVAILLEURS » du Canton de Vaud, daté du 24 mars 2021 ;
- Formulaire n° 64 « EAUX RESIDUAIRES, MATIERES DANGEREUSES, DECHETS SPECIAUX » du Canton de Vaud, non daté.

Le 1^{er} février 2024, le requérant a fait parvenir à l'OFAC le complément suivant :

- Plan « Hangar 8, Façade Ouest », échelle 1:100, daté du 31 janvier 2024.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

1.6 *Droits réels*

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

2. **De l’instruction**

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

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

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

Le 9 février 2024, le Canton de Vaud, soit pour lui le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) a été appelé à se prononcer. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

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. d de l’Annexe de l’Accord du 29 janvier 2018 qui lie ledit Office et l’OFAC.

La demande d’approbation des plans a été mise à l’enquête publique pendant 30 jours à partir du 21 février 2024, et ce jusqu’au 21 mars 2024, par publication dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) du 15 février 2024.

2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l’enquête publique, l’OFAC a reçu les oppositions au projet suivantes :

- Association de Défense des Riverains de la Blécherette (ADRB), opposition datée du 19 mars 2024 ;
- Ville de Lausanne, opposition datée du 19 mars 2024 et retirée le 8 mai 2024 ;
- Les Verts lausannois, opposition datée du 20 mars 2024.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, Section Services spécialisés opérations aériennes (SBFF), prise de position du 8 mars 2024 ;

- OFAC, Section Environnement (LEUW), prise de position du 28 mars 2024 ;
- OFAC, Section Aéroports et obstacles à la navigation aérienne (SIAP), prise de position du 10 avril 2024 ;
- DGMR, préavis de synthèse du 8 mai 2024 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés suivants :
 - Direction générale de l'environnement (DGE) comprenant les préavis des entités cantonales suivantes :
 - Division Géologie, sols et déchets – Eaux souterraines (DGE/DIRNA/GEODE/HG) ;
 - Division Protection et qualité des eaux, Assainissement urbain et rural (DGE/DIREV/AUR) ;
 - Division Air, climat et risques technologiques (DGE/DIREV/ARC).
 - ECA.

2.4 Observations finales

Les oppositions ainsi que les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises au requérant le 16 mai 2024 en l'invitant à formuler ses observations jusqu'au 14 juin 2024. Dans le délai imparti, le requérant s'est exprimé sur les différentes prises de position et sur les oppositions.

Les 12 et 13 août 2024, les opposants se sont déterminés sur les observations du requérant et sur les préavis des autorités consultées.

Les éléments recueillis dans les prises de position des différentes parties étant suffisants pour rendre une décision sur la présente demande, l'instruction du dossier s'est ainsi achevée le 27 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 pérenniser les aménagements faits à l'intérieur du hangar 8. Dans la mesure où ces installations servent à l'exploitation d'un aérodrome, il s'agit d'installations d'aérodrome dont la pérennisation doit être approuvée par l'autorité compétente. Dite autorité est, en l'occurrence, le DETEC attendu que l'infrastructure aéronautique de Lausanne-La Blécherette est exploitée en vertu d'une concession.

1.2 *Procédure applicable*

La procédure d'approbation des plans est régie 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 pu-

blique 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 requérant souhaite poursuivre l'exploitation de ces deux simulateurs dans le hangar 8 au-delà de la fin du délai de trois ans, de sorte que les conditions pour appliquer la procédure simplifiée ne sont pas respectées et que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise.

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.

1.4 *Recevabilité des oppositions*

Selon l'art. 37f al. 1 LA, quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête.

L'art. 6 PA précise qu'ont qualité de partie les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisations ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision. Ainsi, les personnes dont les droits ou les obligations ne sont pas directement modifiés par la décision prise par l'autorité n'ont la qualité de partie que si elles disposent d'un moyen de droit.

S'agissant d'une association, celle-ci a qualité pour recourir à titre personnel lorsqu'elle remplit les conditions posées à l'art. 48 PA. De même et conformément à la jurisprudence, une association jouissant de la personnalité juridique peut, sans être elle-même touchée dans ses propres intérêts par la décision entreprise, être admise à agir au nom de ses membres, pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense de

leurs intérêts, que ceux-ci soient commun à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun de ceux-ci ait qualité pour s'en prévaloir. Elle ne peut toutefois se prévaloir de motifs d'intérêt public quand bien même elle aurait un but statuaire idéal¹.

Concrètement, disposent d'un moyen de droit les personnes qui ont la qualité pour recourir. A cet égard, l'al. 2 de l'art. 48 PA indique notamment qu'a qualité pour recourir toute personne, organisation ou autorité qu'une autre loi fédérale autorise à recourir. En application de cette dernière norme, l'art. 55 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) aménage un droit de recours pour certaines organisations de protection de l'environnement. Conformément à l'art. 55 al. 3 LPE, la liste de ces organisations figure dans l'ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que de la protection de la nature et du paysage (ODO ; RS 814.076). L'al. 5 de cet article dispose que ces organisations peuvent habilitier leurs structures cantonales et régionales, lorsqu'elles sont indépendantes sur le plan juridique, à faire opposition de manière générale et à faire recours dans des cas particuliers pour leur champ d'activité local.

Dans le cadre du présent projet, l'OFAC a reçu les oppositions de l'ADRB, de la Ville de Lausanne et des Verts lausannois dans le délai de mise à l'enquête publique.

Concernant les Verts lausannois, il s'agit d'un parti politique qui a pour but de protéger l'environnement dans son ensemble et non les intérêts de ses membres. Ce groupement politique ne fait pas partie de la liste figurant dans l'ODO et n'a pas, par conséquent, la qualité pour recourir dans les domaines de la protéger l'environnement au sens de l'art. 55 LPE. Ne pouvant fonder la légitimité des Verts lausannois en qualité de partie sur la base de la LPE, il sied d'analyser leur légitimité sous l'angle d'une association. *In casu* il sied de constater que les statuts des Verts lausannois ne prévoient pas spécifiquement un droit de recourir ou d'agir en justice. Par conséquent, la légitimité n'est pas remplie en fonction des buts statutaires. Par ailleurs, il est difficile de savoir si les membres du parti revêtraient la qualité pour agir pris individuellement attendu que la liste de ses membres n'a pas été transmise à l'OFAC. Au vu de ce qui précède, il est ainsi difficile de pouvoir confirmer la légitimité des Verts lausannois en tant qu'opposants. La question de qualité pour former opposition peut donc rester ouverte et les griefs soulevés par ladite association seront tout de même analysés ci-après.

S'agissant de l'ADRB, cette dernière est constituée d'un collectif d'habitants de Lausanne se mobilisant contre les nuisances de l'Aéroport de Lausanne-La Blécherette. Elle a pour but, comme son nom l'indique, la défense des riverains de la Blécherette contre toute nuisances causées par l'aéroport de Lausanne-La Blécherette. Etant éga-

¹ Arrêt du Tribunal administratif fédéral (TAF) A-3825/2015 du 16 mars 2016, consid. 1.3.2.1 et réf. cit.

lement considérée comme une association, l'ADRB est soumis aux mêmes conditions de légitimité que toutes les associations qui souhaite recourir au sens de l'art. 48 PA. En l'espèce, l'ADRB n'a pas souhaité fournir la liste de ses membres. Toutefois, elle a transmis à l'OFAC l'adresse de deux membres du comité. Ces derniers sont effectivement domiciliés à proximité de l'aéroport. Pour le reste, l'autorité est partie du principe que les membres sont soit domiciliés non loin de l'aéroport, soit touchés étroitement par son activité.

Il est à noter que la légitimité de la Ville de Lausanne ainsi que les griefs contenus dans son opposition ne seront pas traités dans la mesure où elle a retiré son opposition en date du 8 mai 2024.

2. Au fond

2.1 Conditions d'approbation

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

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer leurs avis et de statuer sur les oppositions. 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 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.

2.4 Exigences spécifiques à l'aviation

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

Dans le cadre de cette compétence, les sections SBFF et SIAP de l'OFAC se sont exprimées favorablement en date du 8 mars et du 10 avril 2024 sans émettre d'exigences aéronautiques spécifiques.

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. 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.

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

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par l'OFAC et les autorités cantonales vaudoises, par le biais de la DGE. L'autorité précitée a formulé une prise de position qui contient plusieurs exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

2.6.1 Bruit et vibrations

La Division Air, climat et risques technologiques a émis les exigences suivantes :

- Dans le cas de ce changement d'affectation, les niveaux d'évaluation L_r déterminés dans le voisinage ne devront pas dépasser les valeurs de planification selon l'annexe 6 OPB (art. 7 OPB).
- L'isolation phonique des bâtiments doit répondre aux exigences de la norme SIA 181:2020 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (art. 32 OPB).
- Les exigences décrites dans la Directive sur le bruit des chantiers (état 2011) éditée par l'OFEV doivent être respectées.

L'OFAC fait valoir la charge suivante :

- Le trafic aérien induit par les activités liées aux simulateurs de doit pas donner suite à des dépassements du bruit admissible selon l'art. 37a OPB et déterminé selon l'annexe 5 OPB, resp. les immissions consignées au cadastre du bruit aé-

rien en vigueur.

2.6.2 Protection des eaux

La Division Protection et qualité des eaux, Assainissement urbain et rural a transmis les conditions suivantes :

- Toutes les eaux usées produites sur la parcelle devront être raccordées à la station d'épuration centrale conformément au Règlement communal sur l'évacuation et l'épuration des eaux.
- Si les conditions locales le permettent, les eaux non polluées devront prioritairement être infiltrées dans le sous-sol, sous réserve de l'autorisation de la DGE-Eaux souterraines.
- Toute demande de permis de construire sur cette parcelle devra comprendre un plan complet des canalisations d'eaux polluées (depuis les installations productrices d'eaux polluées jusqu'au réseau d'égouts existant) et d'eaux non polluées.
- Le dimensionnement des ouvrages d'évacuation et de traitement des eaux situées à l'aval du projet devra être vérifié à la fin des travaux.

2.7 Exigences techniques cantonales

L'ECA confirme les exigences contenues dans ses prises de position du 21 juin 2021 et du 27 juillet 2021 et fait valoir les exigences supplémentaires suivantes :

- Les prescriptions de protection incendie de l'Association des établissements cantonaux d'assurance contre les incendies (AEAI), édition 2015, doivent être appliquées.
- Conformément à l'art. 120 de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC ; RSVD 700.11), 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.
- Conformément aux dispositions des art. 128 LATC et 79 de son règlement d'application (RLATC ; RSVD 700.11.1), 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 plans de protection incendie du bureau DES, version du 23 mars 2021, sont acceptés et doivent être appliqués sous-réserve des points correctifs et complémentaires suivants :
 - La résistance du mur coupe-feu, prévu à la limite avec le bâtiment n° ECA 19598 doit être précisée sur les plans.
 - Sans autre justificatifs, le local technique au rez-de-chaussée doit constituer un compartiment coupe-feu de résistance adéquate.
 - La largeur de vide de passage des portes doit être indiquée sur les plans.
 - Sans autres justificatifs, le nombre de locaux traversés à l'intérieur de l'unité

- d'utilisation doit se limiter à un au maximum. Une solution doit être proposée pour la salle de repos à l'étage, car ce critère n'est pas respecté.
- L'ECA prend acte de l'installation d'une détection incendie totale à titre volontaire. Cette installation réalisée par une firme agréée doit être reliée au Centre de traitement des alarmes (CTA) de l'ECA à Pully.
 - L'annonce, les plans et le descriptif du système de protection automatique prévu doivent être soumis à l'ECA pour approbation avant le début des travaux.
 - Une organisation de protection incendie appropriée à l'exploitation doit être mise en place.
 - En vertu de l'importance des mesures prescrites aux plans de protection incendie, le mandataire devra soumettre pour approbation à l'ECA, avec copie à la Commune, les plans modifiés et dûment complétés avant l'exécution des travaux.
 - À la fin des travaux, une déclaration de conformité écrite doit être transmise à la Municipalité et à l'ECA. Tous les autres justificatifs et attestations relatifs à la protection incendie doivent être tenus à disposition de la Commune par le RAQ en charge du suivi de l'exécution des travaux.
 - Le mandataire doit transmettre à l'utilisateur toutes les mesures d'exploitation, d'organisation de maintenance et d'entretien des installations et équipements de protection incendie.
 - Toute modification du présent projet doit faire l'objet d'une annonce à la Municipalité. En cas de changement du concept et/ou des plans de protection incendie (appréciation du RAQ), une enquête complémentaire via CAMAC peut-être exigée.
 - L'acceptation par l'ECA des plans et du concept de protection incendie proposée ne dégage pas la responsabilité du RAQ en protection incendie. Il appartient à ce dernier de vérifier ou de faire vérifier, de manière détaillée et en tout temps (planification, appel d'offres, exécution), la conformité des mesures de protection incendie aux prescriptions AEAI en vigueur.
 - Tout changement de RAQ durant le projet doit être annoncé à l'ECA (division prévention) avec copie à la Commune selon le formulaire de déclaration du RAQ disponible sur le site internet : www.eca-vaud.ch.

2.8 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

La DGMR 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.

A noter que l'autorité cantonale ayant pris position (cf. ci-dessus point A.2.3 « Prises de position ») et qui n'a pas été citée aux points B.2.5 et suivants, soit la Division Géologie, sols et déchets – Eaux souterraines et la section LEUW de l'OFAC n'ont pas

formulé d'exigence.

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

2.9 Détermination du DETEC sur les oppositions

2.9.1 Augmentation des vols

Les Verts lausannois et l'ADRB font valoir que les simulateurs augmenteront, à long terme, le nombre de vols de PC 12. Bien que les opposants constatent que les simulateurs peuvent effectivement remplacer des vols réels, étant donné que l'offre de simulateurs sur les aéronefs PC 12 à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette est la seule en Europe, cela aura pour conséquence d'attirer des pilotes de toute l'Europe et d'augmenter *in fine* le nombre de vol au sein de l'aéroport.

Au sens de l'art. 36 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41), l'OFAC a pour compétence de déterminer les immissions de bruit extérieures dues aux installations fixes et tient compte des augmentations ou des diminutions des immissions auxquelles on peut s'attendre en raison de la modification d'installations fixes notamment dans le cas où des projets concernés sont déjà autorisés au moment de la détermination. L'OFAC doit notamment consigner les immissions admissibles en vertu de l'art. 37a OPB dans un cadastre de bruit les immissions de bruit déterminées selon l'art. 36 OPB (art. 37 OPB).

En l'espèce, l'Aéroport de Lausanne-La Blécherette dispose d'un cadastre du bruit et le bruit admissible a bien été fixé. Afin de vérifier si ledit projet provoquera des augmentations des immissions, la Section LEUW a été invitée à se prononcer.

Il ressort du préavis favorable de la Section LEUW du 28 mars 2024 qu'il n'y aura aucune augmentation de trafic notable due à l'exploitation des simulateurs et qu'il y n'aura donc pas de modification perceptible des nuisances sonores. Elle a estimé, bien au contraire, que l'utilisation de simulateurs pourrait réduire les vols réels de formations et ainsi provoquer une diminution du bruit à l'aéroport.

Par conséquent, le maintien des simulateurs dans le hangar 8 n'engendrera pas une augmentation des vols réels et le grief peut être rejeté.

2.9.2 Nécessité d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE)

Les Verts lausannois allèguent la nécessité d'établir ou de leur fournir, cas échéant, une EIE au vu du fait que la case 500 du formulaire de permis de construire du Canton de Vaud dans le dossier mis à l'enquête avait été cochée par le requérant.

Selon l'art. 2 al. 1 let. a de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE ; 814.011), la modification d'une installation est soumise à une étude d'impact sur l'environnement si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable de l'installation ou si elle change notablement son mode d'exploitation. De plus, la modification de l'installation existante doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation (art. 2 al. 1 let. b OEIE). L'EIE permet de déterminer si un projet de construction ou de modification d'une installation répond aux prescriptions sur la protection de l'environnement dont font partie la LPE et les dispositions concernant la protection de la nature, la protection du paysage, la protection des eaux, la sauvegarde des forêts, la chasse, la pêche et le génie génétique (art. 3 OEIE).

Il ressort du préavis de la Section LEUW de l'OFAC qu'une EIE n'est pas nécessaire pour le présent projet. En effet, le projet initial consistait à ajouter des surfaces à l'intérieur du hangar 8 ne modifia pas de manière significative le hangar 8. Il ne s'agit donc pas d'une transformation ou d'un agrandissement considérable du hangar 8. Cette dernière a conclu en conséquence qu'une EIE n'était pas nécessaire pour le projet initial ni pour la pérennisation des simulateurs ajoutant également que ces installations n'ont pas d'impact négatif sur l'environnement. Le Canton de Vaud n'a pas non plus estimé nécessaire la réalisation d'une EIE.

Au vu de ce qui précède, une EIE n'est pas estimée comme nécessaire et le grief peut également être rejeté.

2.9.3 Non-conformité du projet au PSIA

L'ADRB fait valoir que le projet ne respecte pas le PSIA, car il ne répond pas à un besoin de développement régional et à un intérêt public. Ce grief est argumenté en se fondant sur le fait que la Société FLY 7 est propriété du groupe JETFLY qui a son siège à Luxembourg et que les diverses activités de l'aéroport de Lausanne-La Blécherette ont un impact économique régional dérisoire.

Le PSIA trouve fondement sur la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700). Elle oblige la Confédération, les cantons et les communes à planifier et à coordonner leurs tâches ayant pour effets sur l'organisation du territoire (art. 2 al. 1 LAT ; obligation de planifier). Aux termes de l'art. 13 al. 1 LAT, la Confédération procède à des études de base et établit les conceptions et plans sectoriels nécessaires pour mener et coordonner ses activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire. 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 – dont la révision totale a été approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigence et objectifs par instal-

lation incluant les fiches détaillées pour chaque aéroport.

La partie conceptuelle du PSIA énonce notamment les intérêts publics poursuivis par la Confédération en matière d'aviation. Elle relève qu'en matière d'offre d'infrastructure, les autorités de la Confédération compétentes en matière d'aménagement et de délivrance des autorisations accordent la priorité au trafic aérien répondant à un intérêt public, notamment la formation et le perfectionnement aéronautique². Elle précise également que la priorité est le maintien, l'optimisation de l'utilisation et l'exploitation des capacités existantes. En effet, il faut d'abord exploiter les installations existantes avant de songer à construire de nouvelles. Elle reconnaît également que chaque exploitant est libre d'agir dans la marge de manœuvre que lui octroie la fiche correspondante du PSIA³.

En l'espèce, l'Aéroport de Lausanne-La Blécherette est au bénéfice d'une fiche PSIA qui définit les conditions générales de l'exploitation de l'aéroport. Il est constaté que ladite fiche ne contient aucune indication contraignante concernant des simulateurs sur l'aéroport. Ainsi, sans interdiction formelle présente dans la fiche PSIA ou de préavis négatif des autorités compétentes spécialisés, l'exploitant dispose d'une certaine liberté quant au développement et à la gestion de l'aéroport en respectant toutefois les bases légales applicables. Comme susmentionné et avec un recul de trois années, l'exploitation desdits simulateurs n'augmentent pas les nuisances sonores. Le projet de construction d'un nouvel hangar pour accueillir les simulateurs étant abandonnée et afin de pouvoir maintenir l'offre de simulateurs, le requérant souhaite poursuivre l'exploitation de ces simulateurs qui n'a pas révélé être en opposition avec les buts de l'aéroport lors de ces trois années.

De surcroît, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) qui a pour vocation de garantir un niveau de sécurité élevé et qui est chargée d'harmoniser les normes techniques sur la protection de l'environnement a, à plusieurs reprises, souligné l'importance de l'utilisation de simulateurs dans la formation de pilote et encouragé d'intégrer un minimum d'heures de vol sur simulateurs pour une formation complète des pilotes⁴.

De plus, l'OFAC a décidé de refuser de valider des examens pratiques et de contrôle de compétences des pilotes qui n'auront pas effectué une partie de leurs vols sur des simulateurs à partir du 1^{er} octobre 2024 pour les avions et du 1^{er} juin 2025 pour les hélicoptères. En effet, les simulateurs de vol apportent des avantages significatifs en termes de sécurité et de qualité lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'activités de formation et de contrôle⁵.

² Partie conceptuelle du PSIA, datée du 26 février 2020, p. 57.

³ Partie conceptuelle du PSIA, datée du 26 février 2020, p. 59.

⁴ *Easy Access Rules for Flight Crew Licencing (Part-FCL)* de l'AESA, daté d'août 2020, p.40 et 47.

⁵ Communication de l'OFAC du 1^{er} juillet 2024 concernant l'utilisation des simulateurs de vol FSTD.

Au vu de ce qui précède, l'utilisation de simulateur est bien d'intérêt public et respecte ainsi un des objectifs de la fiche PSIA de Lausanne.

2.9.4 Non-conformité du projet avec l'Accord de Paris sur le Climat

L'ADRB relève finalement que le projet n'est pas en adéquation avec l'Accord de Paris qui a été ratifié par la Suisse en 2017 étant donné que l'aviation d'affaire a une grande influence sur l'empreinte carbone nationale et précise qu'un vol en jet privé peut émettre jusqu'à quatorze fois plus de CO₂ qu'un vol similaire en avion de ligne.

Concernant la mise en œuvre de l'Accord de Paris par la Suisse, celui-ci sera implémenté dans le cadre de la loi sur le climat et l'innovation et de la loi sur le CO₂. Selon l'art. 2 de l'Accord de Paris (Accord sur le climat, RS 0.814.012), son but est de viser à contenir le réchauffement mondial moyen en dessous de 2 °C par rapport à l'ère préindustrielle et à limiter la hausse de la température à 1,5 °C. Conformément à l'art. 3 al. 6 de la loi sur le climat, les émissions de l'aviation sont incluses dans l'objectif net zéro de la Suisse. La loi sur le CO₂ régit la manière dont ces objectifs doivent être atteints.

Il sied de rappeler que les enjeux climatiques liés à l'aviation doivent être, en effet, appréhendés de manière globale et au niveau mondial. En octobre 2016, l'assemblée plénière de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a ainsi confirmé l'objectif global de croissance neutre en carbone dès 2020 et l'introduction, pour y parvenir, d'une mesure mondiale, basée sur le marché, de compensation des émissions de CO₂ supérieures au niveau de 2020.

Dans le cadre de la politique climatique, l'OFAC intègre les simulateurs dans la formation de pilote notamment pour garantir un niveau élevé de formation mais aussi pour substituer des vols réels qui peuvent être effectués sur simulateurs. Ceci induit une réduction des vols réels en pratique et donc moins d'émissions de CO₂ dans l'atmosphère. Il est à relever également qu'une formation au PC 12 avec simulateurs à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette permet d'éviter que les futurs pilotes ne doivent se déplacer aux Etats-Unis pour effectuer leur formation. En effet, la formation sur PC 12 n'est possible actuellement qu'à Lausanne en Europe et ceci induit aussi des économies en matière d'émissions de CO₂.

En conclusion, ce grief est également rejeté.

Partant, les oppositions peuvent être rejetées.

2.10 Conclusion

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément à la législa-

tion relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales et cantonales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit fédéral ou cantonal. 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. Effet suspensif

Dans le cadre de ses observations finales, le requérant a demandé une prolongation de la validité de la décision initiale du 11 août 2021. Dans la mesure où une décision provisoire de trois ans ne peut être prolongée, l'autorité compétente examine la demande du requérant sous l'angle de l'effet suspensif au vu d'un possible recours au tribunal administratif fédéral.

Aux termes de l'art. 55 al. 1 PA, le recours a effet suspensif. L'al. 2 prévoit que l'autorité inférieure peut prévoir qu'un recours éventuel n'aura pas d'effet suspensif, sauf si la décision porte sur une prestation pécuniaire.

La loi ne fournit aucune indication quant aux motifs justifiant ce retrait. Selon la jurisprudence⁶, le retrait, l'octroi ou la restitution de l'effet suspensif sont fonction d'une balance des intérêts entre l'exécution immédiate de la décision et le maintien du régime antérieur jusqu'à droit connu. L'autorité doit donc procéder à une pesée des intérêts publics et privés en présence. Cependant, une dérogation à la règle de l'effet suspensif ne doit pas être justifiée par des circonstances extraordinaires. Les motifs doivent néanmoins être convaincants.

En l'espèce, il sied de mettre en perspective les différents intérêts de chaque partie afin de faire une pesée des intérêts dans le cadre de la présente demande d'approbation des plans. D'une part, le requérant fait valoir qu'un arrêt des simulateurs engendrerait des pertes financières pour l'aéroport et irait à l'encontre des recommandations et exigences de l'AESA et de l'OFAC. D'autre part, les opposants sont d'avis que le projet augmenterait implicitement les nuisances sonores et auraient des conséquences néfastes sur l'environnement.

Pourtant, selon les autorités consultées, le maintien de l'utilisation des simulateurs n'a pas d'impact négatif sur les émissions sonores ou sur la pollution de l'air. Dans l'hypothèse d'un arrêt des simulateurs en cas de recours, il en résulterait des conséquences

⁶ JAAC (1995) 59.3, consid. 2a.

négligentes tant d'un point de vue de la formation des pilotes que d'un point de vue économique pour l'entreprise qui met à disposition ses installations. En effet, les futurs pilotes ne pourraient plus s'exercer dans des situations extraordinaires que seuls les simulateurs peuvent garantir en toute sécurité et cela pourrait engendrer l'effet inverse, à savoir une augmentation des vols réels.

Etant donné que l'arrêt des simulateurs pourrait avoir pour conséquence des pertes financières et un arrêt de la formation des futurs pilotes, l'intérêt public de maintenir une qualité de formation au sein de l'aéroport de Lausanne-La Blécherette l'emporte sur l'intérêt privé des opposants affirmant que les simulateurs seraient source d'augmentation des vols réels. Ce d'autant plus que la corrélation entre une augmentation des vols réels, des immissions sonores, de la pollution et la présence des simulateurs au hangar 8 n'a pas été démontrée à satisfaction.

Pour toutes ces raisons, la levée de l'effet suspensif est proportionnée et la demande d'approbation des plans entre en vigueur dès le rendu de la présente décision

4. 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.

5. 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.

6. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant ainsi qu'aux opposants. Par ailleurs, une copie pour information est adressée aux autorités fédérales et cantonales concernées.

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans la FAO.

C. Décision

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

vu la demande du 20 novembre 2023 de l'Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB)

décide l'approbation des plans en vue de la pérennisation des simulateurs et de la salle de briefing dans le hangar 8 de l'aéroport.

1. De la portée

1.1 Plans approuvés

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 documents suivants :

- Document « DEMANDE D'APPROBATION DES PLANS, Pérennisation de l'installation de simulateurs de vols et de locaux administratifs et de formation dans le hangar 8 à l'Aéroport de Lausanne-La Blécherette », version 1.0, daté du 14 novembre 2023 ;
- Document « Bilan d'activité du premier simulateur à Lausanne » de l'entreprise Fly 7 Executive Aviation SA, daté du 21 novembre 2023 ;
- Document « TRAINING CENTER – LAUSANNE, EXHIBITIONS CONGRESSES INTERIORS DIGITAL SIGNAGE » de l'entreprise MATHYS SA, version 3, non daté ;
- Plan « PROJET AEROPORT DE LA BLECHERETTE, HANGAR 8 – AMENAGEMENT SIMULATEURS », échelle 1:100 daté du 9 mars 2021 et modifié le 8 juin 2021 ;
- Plan d'enquête, Commune de Lausanne, parcelle n° 2'394, DDP n° 19'287, échelle 1:1000, daté du 25 février 2021 ;
- Plan de situation consistant en deux vues du ciel, sans échelle, non daté ;
- Formulaire de demande de permis de construire du Canton de Vaud, daté du 24 mars 2021 ;
- Courrier électronique de l'ECA du Canton de Vaud adressé à D.E.S. Systèmes de sécurité S.A., daté du 27 juillet 2023 ;
- Plan pompiers « ALRB Hangar 8, Rez-de-chaussée », sans échelle, daté du 30 avril 2021 et modifié le 9 septembre 2021 ;
- Plan pompiers « ARLB Hangar 8, Mezzanine », sans échelle, daté du 30 avril 2021 et modifié le 9 septembre 2021 ;
- Plan « CONCEPT DE PROTECTION INCENDIE ET EVACUATION, REZ-DE-

- CHAUSSÉE », échelle 1:100, daté du 20 juillet 2021 ;
- Plan « CONCEPT DE PROTECTION INCENDIE ET EVACUATION, ÉTAGE », échelle 1:100, daté du 20 juillet 2021 ;
 - Plan « CONCEPT DE PROTECTION INCENDIE ET EVACUATION, COUPE TRANSVERSALE », échelle 1:100, daté du 20 juillet 2021 ;
 - Formulaire de protection incendie F43 de l'ECA, daté du 26 mars 2021 ;
 - Formulaire n° 51 « LOCAUX OCCUPANT DES TRAVAILLEURS » du Canton de Vaud, daté du 24 mars 2021 ;
 - Formulaire n° 64 « EAUX RESIDUAIRES, MATIERS DANGEREUSES, DECHETS SPECIAUX » du Canton de Vaud, non daté.

1.2 *Oppositions*

Les oppositions sont entièrement rejetées dans le sens des considérants précités.

2. **Des charges**

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

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

2.1.1 Bruit et vibrations

- Dans le cas de ce changement d'affectation, les niveaux d'évaluation L_r déterminés dans le voisinage ne devront pas dépasser les valeurs de planification selon l'annexe 6 OPB (art. 7 OPB).
- L'isolation phonique des bâtiments doit répondre aux exigences de la norme SIA 181:2020 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (art. 32 OPB).
- Les exigences décrites dans la directive sur le bruit des chantiers (état 2011) éditée par l'OFEV doivent être respectées.
- Le trafic aérien induit par les activités liées aux simulateurs de doit pas donner suite à des dépassements du bruit admissible selon l'art. 37a OPB et déterminé selon l'annexe 5 OPB, resp. les immissions consignées au cadastre du bruit aérien en vigueur.

2.1.2 Protection des eaux

- Toutes les eaux usées produites sur la parcelle devront être raccordées à la station d'épuration centrale conformément au règlement communal sur l'évacuation et l'épuration des eaux.

- Si les conditions locales le permettent, les eaux non polluées devront prioritairement être infiltrées dans le sous-sol, sous réserve de l'autorisation de la DGE-Eaux souterraines.
- Toute demande de permis de construire sur cette parcelle devra comprendre un plan complet des canalisations d'eaux polluées (depuis les installations productrices d'eaux polluées jusqu'au réseau d'égouts existant) et d'eaux non polluées.
- Le dimensionnement des ouvrages d'évacuation et de traitement des eaux situées à l'aval du projet devra être vérifié à la fin des travaux.

2.2 Exigences techniques cantonales

- Les prescriptions de protection incendie de l'AEAI, édition 2015, doivent être appliquées.
- Conformément à l'art. 120 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.
- Conformément aux dispositions des art. 128 LATC et 79 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 plans de protection incendie du bureau DES, version du 23 mars 2021, sont acceptés et doivent être appliqués sous-réserve des points correctifs et complémentaires suivants :
 - La résistance du mur coupe-feu, prévu à la limite avec le bâtiment n° ECA 19598 doit être précisée sur les plans.
 - Sans autre justificatifs, le local technique au rez-de-chaussée doit constituer un compartiment coupe-feu de résistance adéquate.
 - La largeur de vide de passage des portes doit être indiquée sur les plans.
 - Sans autres justificatifs, nombre de locaux traversé à l'intérieur de l'unité d'utilisation doit se limiter à un au maximum. Une solution doit être proposée pour la salle de repos à l'étage car ce critère n'est pas respecté.
 - L'ECA prend acte de l'installation d'une détection incendie totale à titre volontaire. Cette installation réalisée par une firme agréée doit être reliée au Centre de traitement des alarmes (CTA) de l'ECA à Pully.
 - L'annonce, les plans et le descriptif du système de protection automatique prévu doivent être soumis à l'ECA pour approbation avant le début des travaux.
 - Une organisation de protection incendie appropriée à l'exploitation doit être mise en place.
- En vertu de l'importance des mesures prescrites aux plans de protection incendie, le mandataire devra soumettre pour approbation à l'ECA, avec copie à la Commune, les plans modifiés et dûment complétés avant l'exécution des travaux.

- À la fin des travaux, une déclaration de conformité écrite doit être transmise à la Municipalité et à l'ECA. Tous les autres justificatifs et attestations relatifs à la protection incendie doivent être tenus à disposition de la Commune par le RAQ en charge du suivi de l'exécution des travaux.
- Le mandataire doit transmettre à l'utilisateur toutes les mesures d'exploitation, d'organisation de maintenance et d'entretien des installations et équipements de protection incendie.
- Toute modification du présent projet doit faire l'objet d'une annonce à la Municipalité. En cas de changement du concept et/ou des plans de protection incendie (appréciation du RAQ), une enquête complémentaire via CAMAC peut-être exigée.
- L'acceptation par l'ECA des plans et du concept de protection incendie proposée ne dégage pas la responsabilité du RAQ en protection incendie. Il appartient à ce dernier de vérifier ou de faire vérifier, de manière détaillée et en tout temps (planification, appel d'offres, exécution), la conformité des mesures de protection incendie aux prescriptions AEAI en vigueur.
- Tout changement de RAQ durant le projet doit être annoncé à l'ECA (division prévention) avec copie à la Commune selon le formulaire de déclaration du RAQ disponible sur le site internet : www.eca-vaud.ch.
- Toutes les portes de sortie de secours du bâtiment auront une largeur de vide de passage égale ou supérieure à 90 cm.
- Le local technique prévu initialement a été supprimé.
- Le mur coupe-feu de séparation entre bâtiments, indiqué sur les plans, est en réalité une paroi coupe-feu de résistance EI60.
- Une solution alternative a été élaboré pour l'évacuation des locaux sur la mezzanine.

2.3 *Autres exigences*

- La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.
- La DGMR 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.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. **Effet suspensif**

La levée de l'effet suspensif est accordée en cas d'un éventuel recours. La demande d'approbation des plans entre en vigueur dès le rendu de la présente décision.

4. 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.

5. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport Région Lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB), Avenue du Grey 117, 1018 Lausanne (avec les plans approuvés) ;
- Association de Défense des Riverains de la Blécherette, c/o M. Sylvain Croset, Avenue Eugène-Rambert 24, 1005 Lausanne ;
- Les Verts lausannois, Place de la Palud, 1003 Lausanne.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section LEUW, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SBFF, 3003 Berne ;
- 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 ;
- Canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne.

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

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.