

3003 Berne, le 24 août 2007

Aéroport de La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures

Approbation des plans

Modification, démolition et construction de hangars (étape VI)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Demande*

Le 18 janvier 2007, l'Aéroport régional Les Eplatures SA (ARESA) a formé une requête d'approbation des plans auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

L'examen de la complétude du dossier déposé a mis en lumière quelques erreurs dans la notice d'impact sur l'environnement. Celle-ci a été immédiatement corrigée. Ainsi, les documents qui composent ladite demande d'approbation des plans sont les suivants :

- requête officielle de l'ARESA du 18 décembre 2006 ;
- demande de permis de construire, sanction préalable, du 20 décembre 2006 ;
- notice d'impact sur l'environnement du 12 janvier 2007 (avec modification subséquente des pages 24, 25 et 4 de l'annexe B) ;
- plan surface des planchers, 1 :2'000, BAG-01, 12 janvier 2007 ;
- plan de situation, 1 :1'000, 1333-0, 16 janvier 2007 ;
- plan évolution futur aéroport, 1 :750, 1333-Etapes, 19 décembre 2006 ;
- plan et profil général, 1 :500, 1333-01, 11 janvier 2007 ;
- plan hangar pour ateliers et bureaux, 1 :200, 1333-02, 11 janvier 2007 ;
- plan hangar véhicules lourds, 1 :200, 1333-03, 11 janvier 2007 ;
- plan hangar H2, 1 :200, 1333-04, 11 janvier 2007 ;
- plan officiel 136, bien-fonds n° 6215, 1 :500, 706215 061215, 15 janvier 2007.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste en la réalisation de deux hangars (bâtiment de service sur deux étages à l'ouest, surface : 15x20 mètres ; hangar pour véhicules, surface : 18x18 mètres), de même que le remplacement du vétuste hangar n° 2 et la réaffectation du hangar n° 4. De plus, une gaine technique souterraine sera construite au sud des hangars. Les travaux sont devisés à CHF 2'150'000.—.

1.3 *Justification du projet*

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la sixième étape des travaux entrepris en vue de la modernisation et de l'assainissement des installations. Ils visent à doter le service de la maintenance aéronautique d'une installation conforme aux normes JAR 145 afin de pouvoir développer la capacité et l'offre dans ce domaine. Par ailleurs, il s'agit de réaligner les différents hangars et bâtiments pour libérer un peu d'espace sur le tarmac relativement étroit de l'aéroport.

1.4 *Conséquences du projet sur l'exploitation*

La demande d'approbation des plans n'implique pas de modifications permanentes significatives de l'exploitation et du règlement y relatif.

2. **De la procédure**

2.1 *Instruction*

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du DETEC. Le 19 février 2007, l'Office susmentionné a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'Office fédéral du développement territorial (ARE) de même que la Direction générale des douanes (DGD). Le même jour, le Canton de Neuchâtel, soit pour lui le Département de la gestion du territoire, a été appelé à se prononcer. Le Service de l'aménagement du territoire a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

La demande d'approbation des plans a été publiée dans la Feuille officielle de la République et Canton de Neuchâtel de sorte que le dossier a été mis à l'enquête du 28 février au 30 mars 2007 auprès du Canton, et du 20 avril au 21 mai 2007 auprès de la Commune de La Chaux-de-Fonds. Aucune opposition n'est parvenue à l'Office en charge de la procédure.

2.2 *Prises de position*

Le Canton de Neuchâtel a préavisé favorablement le projet en date du 6 juin 2007, moyennant le respect de certaines dispositions techniques précises.

Quant aux autorités fédérales, l'ARE a formulé un préavis favorable alors que l'OFEV a assorti sa prise de position favorable de quelques charges tout comme la DGD.

S'agissant de la procédure interne qui s'est déroulée parallèlement, elle fait également mention de quelques dispositions qui seront reprises ultérieurement.

L'instruction du dossier s'est achevée le 3 juillet 2007.

B. Considérants

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

En vertu de l'art. 7 al. 1 de la loi sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), l'autorité examine d'office si elle est 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 La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures est un aéroport.

L'art. 37 al. 1 LA prévoit que « les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) 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'aéroport comme des « constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation 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 vise la démolition, la construction et le réaménagement de hangars sis sur l'aéroport de La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures. 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.

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.

Les travaux (modification, démolition, réaménagement, construction) prévus touchent un espace assez important dans le périmètre de l'aéroport et modifient de manière relativement importante l'aspect extérieur du site de l'aéroport, de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise dans le cas présent.

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'EIE (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 (art. 5) ».

Les travaux envisagés s'inscrivent dans le cadre de la modernisation de l'aéroport, dans la perspective de maintenir sur le long terme un pôle de compétence en matière de maintenance des aéronefs, notamment d'affaires. Au regard de la plateforme aéroportuaire, il appert que le projet concerne plusieurs bâtiments contigus, sans pour autant qu'il constitue une transformation ou un agrandissement considérable entraînant une modification notable du mode d'exploitation et de l'installation concernée. En effet, l'activité de maintenance reste limitée au regard du nombre d'aéronefs qui atterrissent ou décollent de l'aéroport. Ce point de vue est partagé par l'OFEV, de sorte qu'une EIE n'est donc pas nécessaire.

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 sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

Le projet s'inscrit dans le cadre de la modernisation des installations et de par la nécessité de répondre aux nouvelles dispositions de la législation aéronautique. Partant, le projet déposé par l'ARESA est justifié.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Les travaux prévus n'entraînent aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. La fiche par installation approuvée le 2 novembre 2005 tient compte du projet susvisé se trouve dans le périmètre d'aérodrome. La coordination préalable à

l'établissement de la fiche a démontré que le présent objet est sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre. Dès lors, la concordance du projet avec le cadre fixé par le PSIA est assurée.

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 aéroports, tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) le cas échéant. 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 ont conclu que le projet était conforme aux dispositions techniques, étant précisé qu'un balisage de nuit devra être placé aux sommets nord-ouest et nord-est des bâtiments. Celui-ci sera réalisé au moyen de deux feux d'obstacle (lumière rouge) de basse intensité non clignotants et commandés par contacteur crépusculaire.

Par ailleurs, le début des travaux de balisage et la mise en service seront communiqués à l'OFAC, de même que tout démontage, changement, transfert de propriété ou prolongation de la durée d'installation. Le propriétaire étant responsable du maintien du balisage en bon état, toute défaillance devra être éliminée à défaut de quoi il importe de l'annoncer à l'OFAC.

Au demeurant, l'exploitant devra publier toutes informations utiles (NOTAM notamment) relatives aux perturbations sur l'exploitation provoquées par les travaux.

2.5 *Exigences liées à la législation douanière*

Dans son préavis du 12 avril 2007, la DGD rappelle que malgré le statut douanier de l'aéroport, les autorités douanières ne disposent pas d'un local spécifique pour accomplir les formalités administratives et procéder aux contrôles. L'autorité susvisée suggère que celui-ci soit installé dans le bâtiment destiné aux bureaux, et invite l'exploitant à prendre contact avec l'autorité douanière locale (Inspection de Charvornay) pour mettre en place ce dispositif.

Cette demande apparaît conforme compte tenu de la place occupée par l'aéroport dans le dispositif aéronautique helvétique. De même, des raisons évidentes de sécurité militent en faveur de l'installation d'un tel local. Par conséquent, cette charge sera reprise dans le dispositif.

2.6 *Exigence liée 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. La parcelle concernée par le projet appartient à la Commune de La Chaux-de-Fonds qui a donné son accord. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

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

2.7.1 Protection des eaux

Dans son préavis cantonal du 6 juin 2007, le Service de la protection de l'environnement rappelle que le projet se situe dans une aire Z_U de protection des captages de la ville du Locle, de sorte que les conditions de construction sont identiques à celles prévues pour la zone S3. L'OFEV n'a pas manqué de confirmer ce point de vue dans sa prise de position du 2 juillet 2007 en rappelant que les prescriptions y relatives devront être respectées (art. 31 OEaux ; RS 814.021).

En revanche, le Canton ne saurait être suivi lorsqu'il requiert l'approbation spéciale du Chef du Département dans un tel cas puisque la présente approbation des plans ne nécessite pas d'autre autorisation. Un échange de courriers électroniques en date du 8 juin, entre l'autorité de céans et ledit service cantonal, a permis de modifier le préavis en ce sens, ladite injonction cantonale étant abandonnée.

Au surplus, l'OFEV souligne qu'un dispositif de surveillance des captages, d'alarme et piquet, adapté à la situation ainsi qu'un dispositif de secours en cas d'accident doivent être mis en place avant le début des travaux (art. 31 OEaux). Dans la phase de construction, comme celle d'exploitation, tout accident ayant des implications potentielles sur la protection des eaux souterraines doit être annoncé au service spécialisé cantonal pour que le cas puisse être réglé selon les instructions de ce dernier. Dans le cas d'espèce, la notice d'impact fait expressément référence aux bases légales citées par l'OFEV. Compte tenu de l'importance de cet aspect, et malgré le rappel général en faveur du respect des mesures environnementales prévues par le requérant, cet élément sera textuellement repris dans le dispositif.

Ledit Office complète sa prise de position en requérant que l'évacuation des eaux de toiture se fasse par une installation d'infiltration à travers un sol recouvert de végétation. L'OFAC reprendra cette dernière disposition sous forme de charge.

Les autorités cantonales insistent sur le fait que les canalisations d'évacuation des eaux usées intérieures et extérieures devront être exécutées en polyéthylène et être soudées par un spécialiste. Les canalisations intérieures devront être intégrées dans le radier du bâtiment, sans contact avec le terrain, et elles devront être complètement enrobées. Elles seront raccordées, au moyen de manchettes de fibrociment, à une chambre monobloc en béton fondée sous le radier du bâtiment et prise dans celui-ci lors de la mise en place du béton. Les canalisations devront faire l'objet d'un essai d'étanchéité lors de la construction et les protocoles devront ensuite être envoyés audit Service. Ces exigences seront également reprises dans le dispositif.

Par ailleurs, tant le service cantonal susmentionné que l'OFEV invitent l'exploitant à se conformer à la directive cantonale « Mesures de protection de l'environnement à appliquer aux établissements de la branche automobile et entreprises assimilées » (juillet 2000).

2.7.2 Chantier et protection des sols

En sus des réglementations mentionnées dans la notice, et s'agissant de l'élimination des déchets de chantier et des matériaux d'excavation, l'OFEV préconise de procéder selon les prescriptions contenues dans la « Directive pour la valorisation des déchets de chantier minéraux » (1997) et dans la « Directive sur les matériaux d'excavation » (1999). L'Office indique également qu'en matière de protection des sols, l'exploitant devra se référer à la « Directive évaluation et utilisation de matériaux terreux » (2001). Ces renvois généraux aux dispositions réglementaires, cantonales ou fédérales, figureront dans le dispositif.

2.7.3 Autres exigences en matière d'environnement

L'OFEV signale encore que le choix du semis se fera en collaboration avec le service cantonal de la protection de la nature ; cette condition qui sera mentionnée dans le dispositif. Enfin, il rappelle que les mesures prévues dans la notice et son évaluation globale devront être respectées.

2.8 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation du projet contreviendrait aux dispositions pertinentes du droit international et du droit interne. Sous réserve des exigences et des conditions susmentionnées, il est en particulier conforme à la législation relative à l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage notamment.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure a été garanti dans le cadre de l'instruction. 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 présent projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans.

3. Des frais

En application des art. 5 et 39 al. 1 de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA ; RS 748.112.11), la décision d'approbation des plans consécutive à la demande du 18 janvier 2007 est assujettie à une taxe globale de CHF 2'000.—, pour le traitement de la demande et l'octroi de l'approbation des plans. Celle-ci est mise à la charge de l'ARESA, requérant.

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 secrétaire 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 n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

Elle est notifiée par pli recommandé au requérant (ARESA). Par ailleurs, une copie est adressée par pli simple à l'Office fédéral de l'aviation civile, à l'Office fédéral de l'environnement, à l'Office fédéral du développement territorial, à la Direction générale des douanes et au Département de la gestion du territoire 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 18 janvier 2007 de l'Aéroport régional Les Eplatures SA,

décide l'approbation des plans en vue de la modification, de la démolition et de la construction de hangars sur l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures

1. De la portée

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 pièces suivantes :

- requête officielle de l'ARESA du 18 décembre 2006 ;
- demande de permis de construire, sanction préalable, du 20 décembre 2006 ;
- notice d'impact sur l'environnement du 12 janvier 2007 (avec modification subséquente des pages 24, 25 et 4 de l'annexe B) ;
- plan surface des planchers, 1 :2'000, BAG-01, 12 janvier 2007 ;
- plan de situation, 1 :1'000, 1333-0, 16 janvier 2007 ;
- plan évolution futur aéroport, 1 :750, 1333-Etapes, 19 décembre 2006 ;
- plan et profil général, 1 :500, 1333-01, 11 janvier 2007 ;
- plan hangar pour ateliers et bureaux, 1 :200, 1333-02, 11 janvier 2007 ;
- plan hangar véhicules lourds, 1 :200, 1333-03, 11 janvier 2007 ;
- plan hangar H2, 1 :200, 1333-04, 11 janvier 2007 ;
- plan officiel 136, bien-fonds n° 6215, 1 :500, 706215 061215, 15 janvier 2007.

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.

Au surplus, il appartient à l'exploitant de :

- Installer un balisage de nuit au moyen de deux feux d'obstacles, commandés par contacteur crépusculaire (350 lux), de basse intensité, non-clignotant (minimum 10 cd en lumière rouge), placé aux sommets nord-ouest et nord-est des bâtiments.
- Annoncer à l'OFAC le début des travaux de balisage au plus tard quinze jours avant et la mise en service au plus tard quinze jours après celle-ci.
- Eliminer toute défaillance du balisage dans les 48 heures ; à défaut, l'annoncer à l'OFAC.
- Annoncer par écrit tout démontage, modification, transfert de propriété ou prolongation de la durée d'installation.
- Publier toutes les informations utiles qui peuvent résulter des travaux et des perturbations induites de la sorte sur l'exploitation (NOTAM).

2.2 Exigences liées à la législation douanière

- Prévoir un local à disposition du service de la douane pour qu'il puisse procéder aux contrôles et activités administratives nécessaires, en coordination avec le service susmentionné.

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

2.3.1 Protection des eaux

- Respecter les conditions de construction prévues pour la zone S3.
- Mettre en place avant le début des travaux un dispositif de surveillance des captages, d'alarme et piquet, adapté à la situation ainsi qu'un dispositif de secours en cas d'accident. Annoncer au service cantonal spécialisé, tant dans la phase de construction, que d'exploitation, tout accident ayant des implications potentielles sur la protection des eaux souterraines.
- Evacuer les eaux de toiture par le biais d'une installation d'infiltration à travers un sol recouvert de végétation.
- Exécuter les canalisations d'évacuation des eaux usées intérieures et extérieures en polyéthylène et faire souder celles-ci par un spécialiste.
- Intégrer les canalisations intérieures dans le radier du bâtiment, sans contact avec le terrain, et les enrober complètement avec une épaisseur de béton de quinze centimètres au moins. Raccorder les canalisations, au moyen de manchettes de fibrociment, à une chambre monobloc en béton fondée sous le radier du bâtiment et prise dans celui-ci lors de la mise en place du béton.
- Procéder à un essai d'étanchéité des canalisations lors de la construction et envoyer ensuite les protocoles au Service de la protection de l'environnement.
- Tenir compte de la directive « Mesures de protection de l'environnement à appliquer aux établissements de la branche automobile et entreprises assimilées »

(juillet 2000).

2.3.2 Chantier et protection des sols

- Tenir compte des directives :
 - « Directive pour la valorisation des déchets de chantier minéraux » (1997).
 - « Directive sur les matériaux d'excavation » (1999).
 - « Directive évaluation et utilisation de matériaux terreux » (2001).

2.3.3 Autres exigences en matière d'environnement

- Déterminer le semis mentionné dans la notice en collaboration avec le service cantonal de la protection de la nature.
- Respecter les mesures prévues dans la notice et son évaluation globale.

2.4 *Modification du projet et autres exigences*

Le Service de l'aménagement du territoire du Canton de Neuchâtel 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 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 la taxe**

La taxe de CHF 2'000.— relative à la décision d'approbation des plans est à la charge du requérant. La facture sera adressée séparément.

4. **De la communication**

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

- Aéroport régional Les Eplatures SA, Boulevard des Eplatures 56, 2300 La Chaux-de-Fonds.

La présente décision est transmise par pli simple à en un exemplaire à :

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

- ARE, 3003 Berne.
- DGD, 3003 Berne.
- Service de l'aménagement du territoire, rue de Tivoli 5, case postale 46, 2003 Neuchâtel.

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

André Schrade

Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 3000 Berne 14. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le mémoire de recours sera adressé en un exemplaire. Il 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.