



3003 Berne, le 21 octobre 2015

Aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette

Approbation des plans

Construction de quatre hangars, d'un atelier de maintenance et de six places hélicoptères

Modification des plans approuvés le 31 octobre 2013

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Par décision du 31 octobre 2013, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a approuvé la construction de quatre hangars, d'un atelier de maintenance et de six places hélicoptères sur l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette.

Durant la réalisation du projet, l'Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB), exploitant de l'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette (ci-après : le requérant), a souhaité modifier son projet et a ainsi déposé le 31 juillet 2014 auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du DETEC, une demande de modification des plans approuvés par la décision précitée.

1.2 *Description du projet*

Les modifications sont les suivantes :

- Augmentation de la hauteur des hangars et de l'atelier d'environ 50 cm, en fonction des bâtiments ;
- Diminution de la largeur des hangars de 1,5 m en déplaçant la paroi est ;
- Elargissement de 2.5 à 3.5 mètres de la route de service ;
- Création de places d'évitement pour la route de service ;
- Prolongation de la route de service qui longe les hangars, jusqu'à la place de la base Rega ;
- Suppression d'une bande de 40 m² qui longe la voie d'accès à l'atelier de maintenance ;
- La voie d'accès entre les places hélicoptères n°2 et n°3 est supprimée et remplacée par une voie d'accès entre les places hélicoptères n°2 et n°5 ;
- Création d'un chemin piétonnier entre la place hélicoptère n°1 et la route de service, via les hangars ;
- Déplacement de plusieurs mètres à l'est de la manche à air et du té d'atterrissage ;
- Elargissement à une largeur de 4 mètres du chemin d'accès à la place hélicoptère n°1 depuis les hangars ;
- Diminution du taux de pente du talus en herbe situé devant la place hélicoptère n°1 ;
- Agrandissement de 51 cm des hangars ;
- Maintien de la route d'accès existante qui desservait les anciennes places hélicoptères et raccord au nouveau taxiway des hangars ;
- Modifications mineures de l'aménagement intérieur des bâtiments.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'optimiser le projet initial mais également de se conformer aux charges émises dans la décision d'approbation des plans du 31 octobre 2013.

Plus précisément, les modifications sont justifiées de la façon suivante. La hauteur des bâtiments est augmentée pour accueillir des avions récents de taille légèrement plus grande que ceux prévus initialement. La route de service est prolongée jusqu'à la base Rega afin que le camion de feu de l'aéroport puisse intervenir immédiatement depuis son point de stationnement. La largeur des hangars n°4 et n°7 passe de 21 m à 19,5 m afin de laisser un peu plus de place pour la route de service qui est ainsi élargie de 2,5 m à 3,5 m. Un cheminement piétonnier est créé pour accéder à la place hélicoptères n° 1 pour accéder de façon claire et sécurisée sur l'ensemble de la plateforme. Le chemin d'accès à la place hélicoptères n° 1 est élargi pour permettre de tracter un hélicoptère sur ce chemin. La route d'accès existante dont les dix premiers mètres sont gardés servira au ravitaillement des avions et hélicoptères et également pour l'accès des secours.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 31 juillet 2014 sont les suivants :

- Document « Liste et explications des modifications apportées au projet de base soumis à l'OFAC en Mai 2012 », du 31 juillet 2014 ;
- Plan « Implantation + coupes, Version Noir & Blanc + Modif. », n° 201044-1H, échelles 1:1000^{ème} et 1:500^{ème}, du 24 juillet 2014 ;
- Plan « Implantation + coupes », n° 201044-1H, échelles 1:1000^{ème} et 1:500^{ème}, du 24 juillet 2014 qui annule et remplace le plan de situation générale n°201044-1F du 23 septembre 2013 « Projet d'extension : hangars n°4, 5, 6, 7 ; atelier d'entretien ; création de 6 places d'hélicoptères – Implantation et coupes », échelles 1:1'000^{ème} et 1:500^{ème} (plan approuvé en 2013) ;
- Plan « Plan d'enquête », n° 10'590.01, échelle 1:1000^{ème}, indice 1i, du 11 mars 2011 qui annule et remplace le plan « Plan d'enquête », n° 10'590.01, échelle 1:1000^{ème}, indice 1f, du 11 mars 2011 (plan approuvé en 2013) ;
- Plan « Le projet de mise en conformité du marquage et du balisage liés aux nouveaux hangars », n° PEG 2236-01-01, échelle 1:500^{ème}, du 30 juillet 2014 ;
- Plan « Plan Places Héliports 1 à 6, Schémas », échelle 1:200^{ème}, indice 8, du 24 juillet 2014 qui annule et remplace le plan du 23 septembre 2013 « Places Héliports 1 à 6 – Schémas » indice 5, échelle 1:200^{ème} (plan approuvé en 2013) ;
- Plan « Projet d'extension, Atelier d'entretien – Halle annexe, Vue en plan du rez », n° 201044-11G, échelle 1:100^{ème}, du 2 juin 2014 qui annule et remplace le plan n°201044-11C du 23 septembre 2013 « Vue en plan du rez », échelle 1:100^{ème} (plan approuvé en 2013) ;

- Plan « Projet d'extension, Atelier d'entretien – Halle annexe, Vue en plan de l'étage », n° 201044-12G, échelle 1:100^{ème}, du 2 juin 2014 qui annule et remplace le plan n°201044-12B du 23 septembre 2013 « Vue en plan de l'étage », échelle 1:100^{ème} (plan approuvé en 2013) ;
- Plan « Projet d'extension hangars n° 4, 5, 6 et 7, Vue en plan du rez», n°201044-21H, échelle 1:200^{ème}, du 27 mai 2014 qui annule et remplace le plan « Hangars n°4, 5, 6 et 7 » n°201044-21A du 23 septembre 2013 « Vue en plan du rez », échelle 1:200^{ème} (plan approuvé en 2013).

Le 25 août 2015, le requérant a fait parvenir à l'OFAC les plans suivants :

- Plan « Implantation + coupes », n° 201044-1R, échelles 1:1000^{ème} et 1:500^{ème}, du 22 juillet 2015 qui annule et remplace le plan « Implantation + coupes », n°201044-1H, échelles 1:1000^{ème} et 1:500^{ème}, du 24 juillet 2014 ;
- Plan « Le projet de mise en conformité du marquage et du balisage liés aux nouveaux hangars », n° PEG 2236-01-01, échelle 1:500^{ème}, du 13 août 2015 qui annule et remplace le plan « Le projet de mise en conformité du marquage et du balisage liés aux nouveaux hangars », n° PEG 2236-01-01, échelle 1:500^{ème}, du 30 juillet 2014 ;
- Plan « Plan Places Hélicopters 2 à 7, Schémas », échelle 1:200^{ème}, indice 13, du 22 juillet 2015 qui annule et remplace le plan « Plan Places Hélicopters 1 à 6, Schémas », échelle 1:200^{ème}, indice 8, du 24 juillet 2014.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de modification 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 correspondants sur les biens-fonds nécessaires au projet de modification.

2. De l'instruction

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

Le dossier est traité par l'OFAC pour le compte du DETEC.

En date du 19 août 2014, le Canton de Vaud, soit pour lui le Département des infrastructures et des ressources humaines 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 de la commune

concernée. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a également été consulté en date du 17 novembre 2014.

La demande de modification des plans n'a pas été mise à l'enquête publique et, par conséquent, aucun avis n'a été publié, ni dans la Feuille d'avis officielle du Canton de Vaud (FAO), ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- DGMR, préavis de synthèse favorable du 12 novembre 2014, comprenant les préavis des services cantonaux et de la commune suivants :
 - Direction générale de l'environnement :
 - Géologie, sols et déchets (DGE-GEODE/SOLS) ;
 - Géologie, sols et déchets (DGE-GEODE/GD) ;
 - Eaux souterraines – Hydrogéologie (DSE/DGE-EAU/HG) ;
 - Surveillance, inspection et assainissement, Assainissement industriel (DTE/DGE/DIREV/AI) ;
 - Biodiversité et paysage (DGE/DIRNA/BIODIV) ;
 - Air, climat et risques technologiques (DSE/DGE-DIREV/ARC) ;
 - Direction générale de la mobilité et des routes, Division coordination et administration - routes (DIRH/DGMR/AD-routes) ;
 - Service de l'emploi, Contrôle du marché du travail et protection des travailleurs (DECS/SDE) ;
 - Etablissement d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels du Canton de Vaud (ECA) ;
 - Commune de Lausanne, direction des travaux, service de l'urbanisme, préavis du 16 octobre 2014 ;
- OFEV, préavis du 8 octobre 2014 et du 2 décembre 2014 ;
- OFAC, examen aéronautique du 27 novembre 2014.

L'instruction du dossier s'est achevée le 25 août 2015.

B. En droit

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

En vertu de l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), 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) précise que les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport 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 (aéroports au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique de Lausanne-La Blécherette est un aéroport et la présente demande tend à modifier un atelier de maintenance, un hangar à avions, des places hélicoptères et des installations qui leur sont liés. Il s'agit donc à l'évidence de modifier une installation d'aéroport d'un aéroport. L'instruction est ainsi sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 *Procédure applicable*

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

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

En l'occurrence, les modifications projetées ne vont pas modifier sensiblement le

projet. Partant, la procédure simplifiée d'approbation des plans peut être appliquée au traitement du dossier.

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 les autorités spécialisées compétentes et leurs conclusions ont été consignées dans une prise de position. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer ces prise de position. Cette évaluation sera explicitée ci-après.

A toutes fins utiles, il convient de rappeler à ce stade que l'objet de la présente décision est la modification d'un projet initial. C'est donc bien cette modification, et non le projet dans son ensemble, qui a fait l'objet d'un examen de sa conformité aux exigences applicables pour être approuvée. Cela étant dit, un tel examen a également été réalisé pour le projet initial. A la suite de cet examen, il était apparu nécessaire d'assortir l'approbation des plans initiaux de certaines charges, énumérées dans le

dispositif de la décision du 31 octobre 2013. Ces charges conservent leur validité et devront être respectées. A ces dernières s'ajoutent les nouvelles charges supplémentaires qui seront explicitées ci-dessous.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet). Elle est acceptée. En effet, les modifications permettent d'optimiser le projet initial ainsi que de répondre aux charges de la décision d'approbation des plans du 31 octobre 2013.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

En 2006 et 2007, un processus complet de coordination PSIA a mené à la modification de la fiche par installation spécifique à l'aéroport de Lausanne et à son adoption par le Conseil fédéral le 7 décembre 2007. Subséquemment, différents projets, dont celui qui a fait l'objet de la décision du 31 octobre 2013, ont nécessité une procédure de coordination, laquelle a abouti à une version définitive du protocole de coordination le 18 janvier 2011, et la fiche PSIA a été approuvée par le Conseil fédéral le 4 juillet 2012.

La modification du projet est conforme à la fiche PSIA. En effet, le projet, tant dans sa version initiale que dans sa version modifiée, se trouve à l'intérieur du périmètre coordonné (coordination réglée) et est sans incidence sur le bruit de l'installation et la limitation d'obstacles.

2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

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

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

En vertu de cette compétence, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 27 novembre 2014 dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. Ces exigences ont été transmises au requérant au préalable et ce dernier a explicitement indiqué les accepter le 6 novembre 2014. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision.

Le respect de ces exigences a nécessité que le requérant procède à des adaptations du projet. Les plans de la présente modification ont été mis à jour en conséquence. Ce faisant le requérant a adressé à l'autorité de céans en date du 25 août 2015 la version la plus à jour des plans du projet.

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 modification d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. 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*

La conformité du projet de modifications aux normes applicables en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage a fait l'objet d'un examen tant par les services du Canton de Vaud que par ceux de l'OFEV. Ces examens sont consignés dans la prise de position de la DGMR du 12 novembre 2014, respectivement dans celles de l'OFEV des 8 octobre et 2 décembre 2014. Ces prises de position sont examinées ci-dessous par l'autorité de céans.

Tout d'abord, la DGMR a formulé plusieurs exigences identiques à celles formulées pour le projet initial ou qui portent sur des aspects qui ne font pas l'objet de la présente demande de modification. Ces exigences ne seront donc pas reprises en tant que charges de la présente décision. En substance, il s'agit des exigences qui ont été formulées pour les domaines suivants :

- Géologie, sol et déchets ;
- Surveillance, inspection et assainissement industriel ;
- Air, climat et risques technologiques.

Ensuite, la DGMR a indiqué n'avoir aucune remarque à formuler pour les domaines suivants :

- Eaux souterraines – hydrogéologie ;
- Biodiversité et paysage.

Enfin, l'OFEV a indiqué que cette modification du projet ne devrait avoir qu'un impact minime sur l'environnement. Il a néanmoins renouvelé sa demande au sujet des toits végétalisés, formulée dans sa prise de position du 12 novembre 2012 pour le projet initial. En effet, il avait demandé à ce que l'ensemble des toits plats soient végétalisés de manière extensive. Toutefois, le requérant avait fait savoir, par courrier du 19 décembre 2012, que cette demande de végétalisation n'était pas réalisable car il était envisagé d'implanter, le moment venu, des panneaux solaires sur ces surfaces. Cette demande de végétalisation des toits n'avait donc pas été reprise en tant que charge de la décision du 31 octobre 2013.

Dans le cadre de la présente procédure, l'OFEV a constaté que la modification du projet ne prévoit pas l'installation de panneaux photovoltaïques. Les plans n'indiquent pas non plus que leur installation est prévue. Ainsi, si les bâtiments ne sont effectivement pas couverts de panneaux photovoltaïques, l'OFEV a exigé que sa demande de végétalisation des toits soit retenue. A noter que la Commune de Lausanne, consultée par la DGMR, a formulé la même exigence.

Sur ce point, l'OFAC fait savoir que le 5 novembre 2014 l'exploitant a entrepris les démarches nécessaires pour installer des panneaux solaires. Partant, les exigences relatives à la végétalisation des toitures ne seront pas reprises comme charge de la présente décision.

2.8 *Exigences techniques cantonales*

La conformité de la modification du projet aux normes cantonales a fait l'objet d'un examen par les services du Canton de Vaud. Cet examen est consigné dans la prise de position de la DGMR du 12 novembre 2014. Cette prise de position fait état de remarques et exigences qui seront examinées ci-dessous par l'autorité de céans. Ces exigences ont été transmises le 26 août 2015 au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées ainsi que proportionnées. Elles seront ainsi des charges de la présente décision, mentionnées comme telles dans le dispositif de la décision.

2.8.1 Direction générale de la mobilité et des routes, Division coordination et administration - routes (DIRH/DGMR/AD-routes)

Le service Division coordination et administration – routes de la Direction générale de la mobilité et des routes (DIRH/DGMR/AD-routes) remarque que, pour mieux évaluer la situation, le tracé de la future RC 448 "route de la Blécherette" aurait dû être reporté de manière précise sur le plan d'enquête à l'échelle 1:1000^{ème} établi par le bureau d'ingénieur.

La DGMR – Route préavise donc favorablement les modifications pour autant que

l'implantation n'empiète pas sur la nouvelle RC 448.

L'autorité de céans précise sur ce point que l'ensemble du projet et de ses modifications sont réalisées à l'intérieur du périmètre PSIA et n'interféreront pas avec la nouvelle RC 448.

2.8.2 Etablissement d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels du canton de Vaud (ECA)

En préambule, l'autorité de céans indique que l'ECA a émis certaines exigences identiques à celles formulées pour le projet initial ou certaines exigences qui portent sur des points qui ne font pas l'objet de la présente demande de modification. Dès lors, ces exigences ne seront pas reprises en tant que charges de la présente décision.

Les autres exigences formulées sont les suivantes :

Les transformateurs électriques doivent être situés dans des locaux séparés, avec ventilation donnant directement sur l'extérieur et construits avec une résistance au feu EI 90 (icb). Les portes doivent avoir une résistance EI 30-C homologuées, équipées d'un ferme-porte et s'ouvrir dans le sens de fuite et ne doivent pas donner accès directement à une cage d'escalier.

Les locaux destinés aux installations électriques (par exemple installations de distribution de courant faible, locaux d'exploitation électrique) doivent être construits avec une résistance au feu EI 60 (icb) avec portes EI 30-C homologuées, équipées d'un ferme-porte.

Les matières dangereuses éventuelles (exemples : liquides inflammables, solvants, bouteilles de gaz, etc.) entreposées dans les autres compartiments de ce bâtiment devront être stockées et manipulées conformément aux directives 27-03f « Matières dangereuses » ainsi que 28-03f « Liquides inflammables » et doivent notamment être entreposées dans un local constituant un compartiment de résistance EI 90 (icb), avec porte EI 30-S homologuée étanche.

Concernant la mezzanine de 126,2 m² ouverte sur l'atelier, cette surface devra constituer un compartiment coupe-feu EI 30 avec portes EI 30-C homologuées, équipées de ferme-portes par rapport aux locaux adjacents dans le cas où celle-ci serait dévolue à une autre affectation que du stockage de matériaux inertes (exemples : pièces de rechange, etc.) en lien avec les travaux d'entretien des avions.

Concernant les mezzanines, contrairement aux plans soumis, une issue de secours doit être prévue aux axes B-2.

Contrairement aux plans soumis, la largeur des rampes et paliers d'escalier de la cage situés aux axes A-B/4-5 doit assurer une largeur libre de passage de 1,2 m.

Les portillons servant d'issues de secours situés dans les portes coulissantes d'accès aux hangars doivent s'ouvrir vers l'extérieur et assurer une largeur libre de passage de 90 cm au moins. Ils doivent être dotés de cylindres à boutons tournants ou être ouvrables sans recours à des moyens auxiliaires.

Le requérant devra respecter en outre l'article 3.4.4 de la directive 16-03f « Voies d'évacuation et de sauvetage ». Celui-ci précise notamment que lorsqu'un local ne comporte qu'une seule issue, aucun point de ce local ne doit se trouver à plus de 20 m de celle-ci. S'il existe deux ou plusieurs issues, cette distance peut être prolongée jusqu'à 35 m. Les issues doivent se situer le plus loin possible les unes des autres.

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

La couche supérieure des toitures doit également être incombustible (indice d'incendie 6.3).

Au-delà de la chaufferie et jusqu'à sa sortie en toiture, le conduit de fumée doit être de classe EI 60 (icb), sinon placé dans une gaine continue de même valeur ou encore entouré d'une gaine maçonnée EI 60-W sur toute sa hauteur.

Sous réserve de conditions plus restrictives formulées par d'autres départements, l'ECA exige que la hauteur de chaque souche soit de 100 cm au minimum, mesurée perpendiculairement à la toiture ou de 50 cm au-dessus du faîte.

L'aération de la chaufferie doit être réalisée par une (des) ouverture(s) donnant directement sur l'extérieur et ayant une surface totale en cm² équivalente à 6 (10,3 pour le bois) fois la puissance installée en kW, mais au minimum 150 cm².

Le fonctionnement des installations d'extraction de fumée et de chaleur doit être garanti en tout temps. Les éléments servant à l'évacuation des fumées doivent résister aux sollicitations attendues.

Les installations d'extraction de fumée et de chaleur doivent pouvoir être actionnées à la main depuis un lieu sûr, lequel doit être défini d'entente avec le Commandant du service du feu local et l'Inspectorat cantonal de la Division de Défense Incendie et Secours (DDIS).

2.8.3 Exigences de la Commune de Lausanne

La conformité de la modification du projet aux normes communales a fait l'objet d'un

examen des services de la Commune de Lausanne. Cet examen est consigné dans la prise de position de la DGMR du 12 novembre 2014. Cette prise de position fait état de remarques et exigences qui seront examinées ci-dessous par l'autorité de céans. Ces exigences ont été transmises le 26 août 2015 au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées ainsi que proportionnées. Elles seront ainsi des charges de la présente décision, mentionnées comme telles dans le dispositif de la décision.

Tout d'abord, la Commune de Lausanne a rappelé que la décision d'approbation des plans du projet initial avait été assortie notamment des deux charges suivantes. La première charge a trait à l'aménagement d'une haie entre les hangars projetés et la route de Romanel, située hors du périmètre de l'aérodrome. La deuxième charge exige l'élargissement du chemin d'accès longeant les hangars, situé, lui, à l'intérieur du périmètre de l'aérodrome en parallèle de la route de Romanel et la création de zones de travail d'une largeur de 5,5 mètres. Cette deuxième charge doit permettre de garantir l'accès des véhicules lourds de sauvetage. Ce rappel ayant été fait, l'autorité communale a indiqué que le respect de ces deux charges nécessite d'élargir le périmètre de la parcelle à disposition de l'exploitant de l'aérodrome par le biais de la constitution d'un nouveau droit réel sur la parcelle voisine. Ce faisant, la Commune de Lausanne a exigé que la présente décision d'approbation des plans ne soit accordée qu'après la signature de l'acte constitutif de la servitude foncière en question.

Sur ce qui précède, l'autorité de céans rappelle que le présent projet de modification prévoit notamment de réduire la largeur des hangars dans une proportion qui permet précisément de construire le chemin d'accès en tenant compte des exigences formulées par l'autorité communale. Ainsi, et contrairement à ce que craint cette dernière autorité, la constitution d'une servitude n'est pas nécessaire. La présente décision d'approbation des plans ne sera donc pas assortie d'une charge ou condition relative à la constitution d'une telle servitude.

Pour le reste, les services de la Commune de Lausanne ont émis les exigences suivantes.

2.8.3.1 Exigences de la Direction des travaux

Le Service de coordination et du cadastre rappelle qu'en vertu des articles 31 à 33 de la loi vaudoise sur la géoinformation du 8 mai 2012, les constructions nouvelles ou modifiées doivent faire l'objet d'une mise à jour au registre foncier. Le propriétaire de la construction est tenu de faire établir un dossier de mutation par un ingénieur géomètre inscrit au registre des ingénieurs géomètres.

2.8.3.2 Exigences de la Direction des sports, de l'intégration et de la protection de la population

Le Service de protection et de sauvetage constate que, contrairement au plan déposé (accès des secours du 30 juillet 2014), le chemin d'accès au nord doit relier la route de Romanel au taxiway profil 000.

Il est indispensable que les accès pour les véhicules lourds de sauvetage respectent les normes et directives légales en vigueur. Ces derniers devront avoir un revêtement en béton ou en béton bitumineux et respecter les exigences émises sous le point 2.9.2.10 « Secours incendie » de la décision d'approbation des plans du DETEC du 31 octobre 2013.

L'autorité de céans précise que les plans remis à l'OFAC le 25 août 2015 prennent en compte cette exigence qui ne sera ainsi pas reprise comme charge dans le dispositif de la présente décision.

2.8.3.3 Exigences de la Direction des finances et du patrimoine vert

Le Service des parcs et domaines demande, pour les zones vertes entre la route de service et les hangars, la réalisation d'un aménagement avec des plantations buissonnantes de type indigène ou une végétalisation avec des vivaces indigènes très extensive sur un substrat très minéral.

2.8.3.4 Exigences de la Direction des Services industriels

La Division énergie demande que les bâtiments destinés à être chauffés, refroidis et/ou ventilés (administration, atelier, dépôts) respectent la loi vaudoise sur l'énergie, autant pour la partie enveloppe que pour celle des installations techniques des bâtiments.

2.9 *Autres exigences*

La DGMR devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 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. 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.

Au cours de la vérification des exigences cantonales et communales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

2.10 Conclusion

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation des travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage notamment.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des frais

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

Les frais liés à la surveillance du respect des charges seront facturés par le biais d'une autre décision.

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 la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard a autorisé les

membres de la direction de l'OFAC à signer certaines décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur de l'OFAC.

5. De la notification et de la communication

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

La présente décision n'est 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 31 juillet 2014 de l'Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB),

décide d'approuver les plans modifiant le projet approuvé le 31 octobre 2013 (construction de quatre hangars, d'un atelier de maintenance et de six places hélicoptères).

1. De la portée

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

- Document « Liste et explications des modifications apportées au projet de base soumis à l'OFAC en Mai 2012 », du 31 juillet 2014 ;
- Plan « Implantation + coupes, Version Noir & Blanc + Modif. », n° 201044-1H, échelles 1:1000^{ème} et 1:500^{ème}, du 24 juillet 2014 ;
- Plan « Implantation + coupes », n° 201044-1R, échelles 1:1000^{ème} et 1:500^{ème}, du 22 juillet 2015 ;
- Plan « Plan d'enquête », n° 10'590.01, échelle 1:1000^{ème}, indice 1i, du 11 mars 2011;
- Plan « Plan Places Hélicopters 2 à 7, Schémas », échelle 1:200^{ème}, indice 13, du 22 juillet 2015;
- Plan « Projet d'extension, Atelier d'entretien – Halle annexe, Vue en plan du rez », n° 201044-11G, échelle 1:100^{ème}, du 2 juin 2014 ;
- Plan « Projet d'extension, Atelier d'entretien – Halle annexe, Vue en plan de l'étage », n° 201044-12G, échelle 1:100^{ème}, du 2 juin 2014 ;
- Plan « Projet d'extension hangars n° 4, 5, 6 et 7, Vue en plan du rez », n°201044-21H, échelle 1:200^{ème}, du 27 mai 2014 ;
- Plan « Le projet de mise en conformité du marquage et du balisage liés aux nouveaux hangars », n° PEG 2236-01-01, échelle 1:500^{ème}, du 13 août 2015.

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

Les exigences n°1 à n°4, n°6 à 12a, n°14, n°15, n°19 à n°22, n°25 à n°28, n°30, n°31 à 38, n°41 à n°44 de l'examen aéronautique du 27 novembre 2014 annexé à la présente décision seront des charges de cette décision.

2.2 Exigences techniques cantonales

- Les transformateurs électriques devront être situés dans des locaux séparés, avec ventilation donnant directement sur l'extérieur et construits avec une résistance au feu EI 90 (icb). Les portes devront avoir une résistance EI 30-C, être homologuées, être équipées d'un ferme-porte et s'ouvrir dans le sens de fuite et ne devront pas donner accès directement à une cage d'escalier.
- Les locaux destinés aux installations électriques (par exemple installations de distribution de courant faible, locaux d'exploitation électrique) devront être construits avec une résistance au feu EI 60 (icb) avec portes EI 30-C homologuées, équipées d'un ferme-porte.
- Les matières dangereuses éventuelles (exemples : liquides inflammables, solvants, bouteilles de gaz, etc.) entreposées dans les autres compartiments de ce bâtiment devront être stockées et manipulées conformément aux directives 27-03f « Matières dangereuses » ainsi que 28-03f « Liquides inflammables » et devront notamment être entreposées dans un local constituant un compartiment de résistance EI 90 (icb), avec porte EI 30-S homologuée étanche.
- Concernant la mezzanine de 126.2 m2 ouverte sur l'atelier, cette surface devra constituer un compartiment coupe-feu EI 30 avec portes EI 30-C homologuées, équipées de ferme-portes par rapport aux locaux adjacents dans le cas où celle-ci serait dévolue à une autre affectation que du stockage de matériaux inertes (exemples : pièces de rechange, etc.) en lien avec les travaux d'entretien des avions.
- Concernant les mezzanines, contrairement aux plans soumis, il manque une issue de secours aux axes B-2.
- Contrairement aux plans soumis, la largeur des rampes et paliers d'escalier de la cage situés aux axes A-B/4-5 devra assurer une largeur libre de passage de 1,2 m.
- Les portillons servant d'issues de secours situés dans les portes coulissantes d'accès aux hangars devront s'ouvrir vers l'extérieur et assurer une largeur libre de passage de 90 cm au moins. Ils devront être dotés de cylindres à boutons tournants ou être ouvrables sans recours à des moyens auxiliaires.
- Le requérant devra respecter en outre l'article 3.4.4 de la directive 16-03f « Voies d'évacuation et de sauvetage ». Celui-ci précise notamment que lorsqu'un local ne comporte qu'une seule issue, aucun point de ce local ne doit se trouver à plus de 20 m de celle-ci. S'il existe deux ou plusieurs issues, cette distance pourra être prolongée jusqu'à 35 m. Les issues devront se situer le plus

loin possible les unes des autres.

- Les portes servant d'issues de secours devront être dotées de cylindres à boutons tournants ou être ouvrables sans recours à des moyens auxiliaires.
- La couche supérieure des toitures devra également être incombustible (indice d'incendie 6.3).
- Au-delà de la chaufferie et jusqu'à sa sortie en toiture, le conduit de fumée devra être de classe EI 60 (icb), sinon placé dans une gaine continue de même valeur ou encore entouré d'une gaine maçonnée EI 60-W sur toute sa hauteur.
- Sous réserve de conditions plus restrictives formulées par d'autres départements, la hauteur de chaque souche sera de 100 cm au minimum, mesurée perpendiculairement à la toiture ou de 50 cm au-dessus du faîte.
- L'aération de la chaufferie devra être réalisée par une (des) ouverture(s) donnant directement sur l'extérieur et ayant une surface totale en cm² équivalente à 6 (10,3 pour le bois) fois la puissance installée en kW, mais au minimum 150 cm².
- Le fonctionnement des installations d'extraction de fumée et de chaleur devra être garanti en tout temps. Les éléments servant à l'évacuation des fumées doivent résister aux sollicitations attendues.
- Les installations d'extraction de fumée et de chaleur devront pouvoir être actionnées à la main depuis un lieu sûr, lequel doit être défini d'entente avec le Commandant du service du feu local et l'Inspectorat cantonal de la Division de Défense Incendie et Secours (DDIS).

2.3 Exigences techniques communales

- Les constructions modifiées devront faire l'objet d'une mise à jour au registre foncier. Le propriétaire de la construction est tenu de faire établir un dossier de mutation par un ingénieur géomètre inscrit au registre des ingénieurs géomètres.
- Les zones vertes entre la route de service et les hangars, seront aménagées avec des plantations buissonnantes de type indigène ou une végétalisation avec des vivaces indigènes très extensive sur un substrat très minéral.
- Les bâtiments destinés à être chauffés, refroidis et/ou ventilés (administration, atelier, dépôts) devront respecter la loi vaudoise sur l'énergie, autant pour la partie enveloppe que pour celle des installations techniques des bâtiments

2.4 Autres exigences

- La DGMR devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte

du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

- 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.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être informé et ce dernier statuera.

3. Des frais

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

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport de la région lausannoise « La Blécherette » S.A. (ARLB), (avec les documents approuvés et l'annexe).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), 3003 Berne ;
- Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
agissant par l'Office fédéral de l'aviation civile

(sign.)

Peter Müller
Directeur de l'OFAC

Annexes

- Examen aéronautique, du 27 novembre 2014.

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, 9023 St-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le mémoire de recours sera rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.