

**Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)**

3003 Berne, le 31 août 2001

AÉROPORT RÉGIONAL

LES EPLATURES

APPROBATION DU RÈGLEMENT

D'EXPLOITATION

**Dans le cadre de l'octroi de la concession fédérale d'exploitation
par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication à l'exploitant de l'aéroport**

INTRODUCTION

La présente décision de l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après "OFAC"), d'approuver le règlement d'exploitation de l'Aéroport régional des Eplatures (ci-après "l'aéroport") au sens de l'article 36c de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), constitue le préalable à l'octroi de la concession d'exploitation par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après "DETEC").

La décision aux termes de laquelle le DETEC confère à l'aéroport le droit d'exploiter un aéroport à titre commercial, en particulier le droit de prélever des taxes au sens de l'article 10 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) s'appuie sur la présente décision de l'OFAC en tant que celle-ci démontre:

- d'une part la conformité du règlement d'exploitation aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA),
- d'autre part que le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations qui sont les siennes au sens de l'article 12, 2^e alinéa, lettre b de l'OSIA.

1 ÉTAT DE FAIT

1.1 Situation initiale

L'exploitation de l'aéroport, l'entretien de ses bâtiments et installations et leur adaptation sont à la charge de la société Aéroport Les Eplatures SA (ARESA), laquelle est au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation datant du 23 août 1971. La concession d'exploitation arrive à échéance le 31 août 2001.

1.2 Demande

Le 2 décembre 2000, ARESA dépose une demande de renouvellement de la concession fédérale d'exploitation auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ainsi qu'une demande d'approbation du règlement d'exploitation auprès de l'OFAC.

Le dossier de demande comprend les documents suivants :

- lettre de demande de renouvellement
- éléments concernant l'aménagement du territoire
- éléments concernant la protection de l'environnement
- éléments concernant les finances
- notice économique
- règlement d'exploitation
- annexe A: organisation d'ARESA
- annexe B: heures d'ouverture et limitations
- annexe C: procédures VFR et IFR de départ et d'approche
- annexe D: contrôle de la circulation aérienne
- annexe E: sécurité
- annexe F: service douanier
- annexe G: redevances

1.3 Auditions

Le 4 janvier 2001, les organes fédéraux et cantonaux suivants ont été appelés à se prononcer, au sens de l'art. 62a de la Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; RS 172.010), au sens de l'art. 37d de la Loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et au sens de l'art. 4 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1):

- Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP);
- Office fédéral du développement territorial (ODT);
- Direction générale des douanes (DGD);
- Canton de Neuchâtel, par son Service de l'aménagement du territoire (SAT-NE).

L'avis de mise à l'enquête a paru le 16 janvier 2001 dans la Feuille fédérale et le 12 janvier 2001 dans la Feuille officielle du canton de Neuchâtel. Le dossier a pu être consulté auprès du canton pendant une durée de 30 jours.

Le Service de l'aménagement du territoire du canton de Neuchâtel a assuré la coordination.

L'audition s'est terminée le 6 juillet 2001, à la réception de la prise de position de l'OFEFP.

Différents organes cantonaux et fédéraux ont émis des remarques; elles seront reprises et analysées par la suite.

1.4 Procédure d'opposition

Aucune opposition n'a été déposée durant la procédure dans le délai légal. Toute personne qui n'a pas participé à la procédure d'opposition, au sens de l'art. 36d, al. 4, LA, est exclue de la suite de la procédure.

2 CONSIDÉRANTS

2.1 **Forme**

2.1.1 **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.

Dès lors, la procédure d'approbation du règlement d'exploitation selon les art. 36c de la Loi sur l'aviation (LA; RS 748.0) et les art. 23 à 27 de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) sont applicables.

Selon l'art. 36c, al. 3, LA, l'autorité chargée de l'approbation du règlement d'exploitation est l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Par conséquent, l'OFAC est l'autorité compétente en l'espèce.

2.1.2 **Procédure applicable**

La présente approbation du règlement d'exploitation de l'aéroport des Eplatures va de pair avec le renouvellement de la concession d'exploitation. Les deux procédures sont régies par le nouveau droit applicable à la suite des modifications introduites par la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1er mars 2000 (RO 1999 3071).

Selon l'art. 36a, al. 2, LA, la concession octroyée par le DETEC, se limite à conférer à l'exploitant le droit d'exploiter l'aéroport à titre commercial et le droit de prélever des taxes.

L'art. 36c, LA décrit le contenu du règlement d'exploitation, lequel couvre désormais des sujets abordés jusqu'à présent non seulement dans le règlement d'exploitation du 21 août 1969 mais aussi dans la concession du 23 août 1971.

Le règlement d'exploitation doit s'inscrire dans le concept du "Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique" (PSIA), au sens de l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700).

Selon l'art. 36c, LA, avant d'approuver le règlement d'exploitation, l'OFAC, en tant qu'autorité compétente, doit s'assurer que l'organisation de l'aéroport, les procédures

d'approche et de décollage ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome sont conformes au droit. Les conditions d'approbation du règlement d'exploitation par l'OFAC sont stipulées à l'art. 25, OSIA.

Dès lors, la présente décision a pour objet de vérifier la conformité du règlement d'exploitation aux normes du droit aérien spécifiques à l'aviation, en particulier les normes opérationnelles. Elle doit aussi permettre d'établir que les exigences de l'aménagement du territoire ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, sont respectées.

Les procédures visées par les art. 36a et 36c, LA, sont distinctes de toute procédure en expropriation. Même après l'établissement du cadastre de bruit, aucune restriction du droit de propriété ne pourra se fonder sur la présente décision ni sur celle du DETEC de délivrer la concession d'exploitation.

A propos de la nécessité de procéder à une étude d'impact sur l'environnement (EIE), le canton en regrette l'absence et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) en demande une dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation.

Une EIE, au sens de l'art. 9 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) n'a pas été jugée nécessaire par l'OFAC. En effet, l'exploitation de l'aéroport ne varie pas entre l'état avant et l'état après renouvellement de la concession. Sur le fond, le règlement d'exploitation ne subit pas de modifications; seule la forme est adaptée aux standards actuels.

L'OFAC ajoute que toute la situation bruit, de même que la situation environnementale dans son ensemble, fait aujourd'hui l'objet d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) pour un projet de construction (allongement de piste et hangars) actuellement en consultation auprès des instances fédérales et cantonales. Ce RIE pourrait répondre aux demandes de l'OFEFP dans son préavis du 6 juillet 2001.

Dès lors, l'OFAC fait la proposition suivante. L'OFEFP retire l'exigence d'une EIE dans le cadre de la présente procédure d'approbation du règlement d'exploitation. L'OFAC est d'accord de considérer la modification notable, induite par l'augmentation du nombre de mouvements, dans le cadre de la procédure d'approbation des plans (allongement de piste et hangars) actuellement en cours et de soumettre cette procédure-là à EIE.

L'OFAC fait un pas supplémentaire dans cette direction en exigeant, dans le dispositif de la présente décision d'approbation du règlement d'exploitation, la nécessité d'une révision du domaine bruit et du cadastre du bruit dans le cadre de la procédure d'approbation des plans en cours. Cette manière de faire permet d'établir un lien entre la présente procédure et la procédure à venir.

Par lettre du 18 août 2001, l'OFEFP est d'accord avec cette proposition et retire la nécessité d'une EIE pour la présente décision.

Par conséquent, l'OFAC considère que:

- **la demande formulée par l'Aéroport Régional Les Eplatures SA en date du 2 décembre 2000 est soumise à la procédure d'approbation du règlement d'exploitation,**
- **une EIE, au sens de l'art. 9 LPE, n'est pas nécessaire.**

2.2 Fond

2.2.1 Contenu

En vertu de l'art. 25, OSIA, l'autorité compétente doit vérifier si le contenu du règlement répond aux objectifs et aux exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). En outre, l'autorité compétente doit s'assurer que les conditions mises à l'octroi de la concession sont remplies, que le projet satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'autorité doit encore vérifier que le cadastre d'exposition au bruit peut être établi et que les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique.

2.2.2 Audition fédérale

La procédure d'audition des autorités fédérales intéressées a été engagée auprès de l'OFEFP, de l'ODT et de la DGD en date du 4 janvier 2001. Elle a pris fin le 6 juillet 2001, à la réception de l'avis de l'OFEFP.

Les autorités fédérales ci-dessus accordent à l'objet de la présente demande un préavis favorable.

Les réserves et les conditions émises par la DGD, l'ODT et l'OFEFP sont traitées aux chapitres y relatifs ou reprises dans le dispositif de la concession.

2.2.3 Audition cantonale et communale

En application de l'art. 37d, LA, la procédure d'audition a été engagée auprès du canton de Neuchâtel le 4 janvier. Le canton a procédé à l'audition des milieux concernés. Au cours de l'audition, aucun avis négatif n'a été émis. La procédure a pris fin le 17 avril 2001, à la réception de l'avis du canton de Neuchâtel.

Le canton de Neuchâtel, par le biais du SAT-NE accorde à l'objet de la présente demande un préavis favorable sous réserve des conditions formulées par les instances cantonales concernées et communales.

Les conditions cantonales et communales sont reprises dans le dispositif de la concession.

2.2.4 Prise de position de l'OFAC en tant qu'autorité compétente

L'art. 25, OSIA, définit les conditions exigées pour l'approbation d'un règlement d'exploitation. Ce dernier est approuvé lorsque le projet est conforme aux objectifs et exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. En outre, l'autorité compétente doit s'assurer que les conditions mises à l'octroi de la concession sont remplies, doit encore vérifier que le cadastre d'exposition au bruit peut être établi et que les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique

2.2.4.1 Objectifs et exigences du PSIA

Au cours de l'année 2000, la Confédération a mis en place la politique qu'elle entend mener dans le secteur de l'aviation civile. Selon le concept de réseau retenu dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), prévu à l'article 3a de l'OSIA, les aéroports régionaux sont exploités en vertu d'une concession (obligation d'admettre des usagers) avec un service de douane et un niveau technique supérieur à celui des champs d'aviation.

Les aérodromes régionaux remplissent la fonction de centres régionaux orientés vers les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement aéronautique ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. Grâce à leur bonne infrastructure, ils sont à même d'assumer d'importantes fonctions de délestage dans le cadre du système global.

Au sens du PSIA, les aéroports régionaux doivent pouvoir se développer lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public. Les valeurs limites d'immission en matière de bruit doivent être respectées. Des allègements ne peuvent être accordés.

Le dossier de la demande de renouvellement de la concession est en harmonie avec le rôle dévolu à l'aéroport des Eplatures aux termes du PSIA.

Dans sa détermination du 15 juin 2001, l'Office fédéral du développement territorial (ODT) relève que du point de vue de l'aménagement du territoire, la concession fédérale d'exploitation de l'aéroport des Eplatures peut être octroyée. Dans une perspective rationnelle et judicieuse d'utilisation du sol, du point de vue des intérêts de la Confédération, l'ODT n'a pas d'objection à formuler contre le renouvellement de la concession d'exploitation dans la mesure où l'exploitant prévoit des mesures qui tendent essentiellement à améliorer une installation d'importance régionale existante.

Ainsi, les éléments déterminants du PSIA (courbes de bruit, limitation d'obstacles et périmètre d'aérodrome) ont fait l'objet d'une première séance et d'un protocole de coordination et sont, de ce fait, déjà coordonnés en regard du projet de renouvellement de concession.

Les mesures prévues devront néanmoins être ancrées dans le PSIA par le biais de la fiche par installation en cours d'élaboration.

Au vu de ce qui précède, la concordance du projet avec le cadre fixé par le PSIA est assurée.

2.2.4.2 Exigences spécifiques à l'aviation

L'art. 3 OSIA rend directement applicables aux aérodromes les normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale contenues dans les annexes 10 et 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention OACI; RS 0.748.0), ainsi que les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol).

De plus, l'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Les services compétents de l'OFAC ont examiné le projet. Ils ont conclu que les exigences spécifiques à l'aviation, selon les art. 3 et 9 OSIA, étaient remplies sans conditions.

Le canton de Neuchâtel relève que suite à l'exercice sur la sécurité et l'intervention en cas d'accident, conduit en octobre 2000, des directives précises ont été émises par l'OFAC au sujet de l'organisation de l'aéroport. Le canton souhaite que les mesures d'urgences prescrites après l'exercice soient mises en œuvre dans les délais.

L'OFAC, en collaboration avec l'exploitant, est en train de faire appliquer les suites de l'exercice d'octobre 2000. Cependant, la demande du canton est reprise pour le principe sous forme de condition et figurera dans les exigences.

- Finaliser les suites de l'exercice d'octobre 2000 en matière de mesures d'urgence et les mettre en œuvre dans les délais prescrits.

Par conséquent, dans le domaine des exigences spécifiques de l'aviation, le projet satisfait aux exigences du droit interne et du droit international.

2.2.4.3 Exigences de l'aménagement du territoire

Un projet doit satisfaire notamment aux exigences de l'aménagement du territoire, qui requièrent en particulier qu'il s'intègre dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie.

L'instrument principal de l'aménagement du territoire est le plan directeur. Il définit notamment l'état et le développement souhaités en matière de transport et de communication en tenant compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération. Le plan directeur, au sens de l'art. 9 LAT a force obligatoire pour les autorités à partir du moment où il a été approuvé par le Conseil Fédéral.

Dans son préavis, le Canton de Neuchâtel (par son Service de l'aménagement du territoire-SAT) relève que le chapitre 4.2, repris du RIE de janvier 1996 (allongement de piste) est caduc. Désormais, la zone de verdure en ouest de la piste est affectée à la "zone de l'aéroport" dans le nouveau plan d'aménagement communal (PRAC).

L'aéroport se trouve donc dans la zone de l'aéroport selon le plan d'aménagement de la commune de La Chaux-de-Fonds, entré en vigueur le 1^{er} septembre 1999. Ainsi, la demande est conforme au plan d'affectation des zones (PAZ) et les besoins en terrains pour l'activité aéronautique sont garantis.

Par conséquent, la compatibilité du projet avec les instruments de planification communaux, cantonaux et fédéraux est manifeste.

2.2.4.4 Exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

a) Généralités

Dans son préavis du 6 juillet 2001, l'OFEPF approuve le renouvellement de la concession d'exploitation mais demande que le dossier soumis soit actualisé dans plusieurs domaines de l'environnement pour pouvoir approuver le règlement d'exploitation. Les demandes et conditions émanant de cet office sont discutées ci-après.

b) Nature et paysage

Selon l'OFEPF, le renouvellement de la concession d'exploitation de l'aéroport régional des Eplatures n'a en soi aucune nouvelle incidence directe sur la nature ou le paysage. Toutefois, suite à la modernisation des installations, une augmentation des mouvements est possible.

L'objet de l'Inventaire fédéral du paysage (IFP) n° 1006 "Vallée du Doubs" est situé à proximité de l'aéroport. Selon le point 6.2.14 du commentaire de l'IFP, il convient notamment de préserver les objets de tout bruit que l'on peut éviter. Or la vallée du Doubs peut constituer une attraction pour l'aviation de plaisance. L'augmentation prévue du nombre de mouvements peut ainsi avoir des inciden-

ces indirectes sur le paysage sonore et donc sur la qualité du paysage de cet objet. La concession d'exploitation permet de définir les mesures nécessaires pour éviter des effets négatifs. L'OFEFP demande que l'objet IFP n° 1006 "Vallée du Doubs" soit reporté sur la carte des vols d'approche comme zone de calme dont le survol est à éviter.

L'OFAC juge que reporter la vallée du Doubs sur la carte AIP en tant que zone de calme n'est pas possible. En effet, il n'existe actuellement pas d'instrument, ni de base pour considérer les objets IFP comme zone sensible au bruit. Ce d'autant plus que la vallée du Doubs fait office de frontière avec la France et qu'il faudrait une coordination internationale pour imposer une restriction de survol. Par contre, en vertu de l'art. 53, OSIA, des études sont en cours pour restreindre le survol des IFP et d'autres objets. Il est donc préférable, dans le présent cas, d'attendre les conclusions de recherches proposant une solution d'ensemble.

Par contre l'OFAC estime que dans l'attente des conclusions de l'étude en cours, l'exploitant doit prendre toutes les mesures dans le but d'informer les pilotes au départ de l'aéroport sur l'aspect sensible de la vallée du Doubs. Par des cartes et des moyens d'information, il sensibilisera les pilotes à éviter le survol du Doubs. Dans ce sens la condition suivante est posée et reprise dans les exigences.

- L'exploitant sensibilisera les pilotes à éviter le survol de la vallée du Doubs par une information et des cartes dans les locaux de l'aéroport.

L'OFEFP fait encore la proposition suivante qui sera reprise dans les conditions.

- Les mesures M.4.1 et M.4.2 seront réalisées conformément à ce qui a été proposé.

Cette dernière condition est également exprimée par le canton de Neuchâtel. Il est à noter que ces mesures proviennent du RIE de janvier 1996 et qu'elles ne sont pas encore réalisées. Elles devront l'être dans le cadre d'une procédure d'approbation de plans, soit au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.

c) *Protection des eaux*

Dans sa prise de position du 17 avril 2001, le canton de Neuchâtel demande que le plan d'évacuation des eaux soit mis à jour, suite aux travaux réalisés lors de l'extension de la piste. Ces données sont lacunaires dans le présent dossier. En outre, le concept du dégivrage de la piste n'est pas clairement décrit.

Le canton de Neuchâtel relève aussi que le zonage des secteurs de protection des eaux ne correspond pas à la réalité. Les terrains touchés se situent en effet dans l'aire Z_u des eaux de captage de la ville du Locle.

Ces thèmes ont été débattus dans le cadre du protocole de coordination relatif au PSIA. Ils sont liés à des projets de construction et seront traités dans les demandes y relatives.

Dans sa prise position, l'OFEFP explique que, en ce qui concerne le système d'évacuation des eaux, les indications données dans le "Rapport sectoriel" ne montrent pas clairement comment l'assainissement de l'aéroport est entrepris. La demande de concession donne néanmoins l'état d'avancement des mesures demandées dans le RIE de 1996. Par contre, elle n'aborde pas les particularités de l'exploitation hivernale.

Dès lors, au vu des faits exposés ci-dessus, les conditions suivantes seront reprises dans le dispositif.

- L'exploitant présentera un plan d'évacuation des eaux mis à jour, un concept de dégivrage de la piste et des avions, ainsi que les mesures prises pour le stockage, l'évacuation et/ou le traitement des produits de dégivrage au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.
- Les mesures M.5.1 à M.5.10 du rapport d'impact de 1996 doivent être réalisées en tenant compte des réflexions du "Rapport de consultation des services cantonaux" du 19 avril 1996 (pages 5 et 6), du déplacement de la zone de maintenance des appareils et des conséquences d'une exploitation hivernale. Ces mesures devront être concrétisées au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.

d) *Protection de l'air*

Dans son préavis, le canton de Neuchâtel demande de réactualiser le bilan des émissions annuelles et de le compléter par un calcul des émissions de composants organiques volatiles (COV). Il ajoute que pour diminuer les émissions de COV et au vu des techniques existantes, il est indispensable d'installer un système de récupération des vapeurs d'essence dans les meilleurs délais.

La dernière proposition est reprise ci-après. Elle fera l'objet d'une décision du DETEC d'ouvrir une procédure d'assainissement.

Pour sa part, l'OFEFP n'a pas de remarques à ajouter dans ce domaine.

Dès lors, les propositions du canton sont pertinentes et seront reprises comme conditions ci-après:

- Réactualiser le bilan des émissions annuelles et le compléter par un calcul des émissions de COV au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.
- Installer un système de récupération des vapeurs d'essence dans les meilleurs délais.

e) *Protection contre le bruit et les vibrations*

Pour être conforme aux exigences en matière de lutte contre le bruit, le projet doit satisfaire aux conditions de la LPE et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).

Dans sa prise de position, le canton de Neuchâtel affirme qu'il serait souhaitable qu'une remise à jour de la situation, en termes de nuisances sonores, soit entreprise. Ses arguments sont: de nouveaux projets de construction dans le futur, l'évolution de la situation (piste, répartition de la flotte) et modification de l'annexe 5 de l'OPB.

Pour sa part, l'OFEFP constate ce qui suit. La base d'analyse pour le calcul du cadastre de bruit, qui date de 1994, est de 21 803 mouvements (PSIA du 18 octobre 2000). La moyenne des mouvements des quatre dernières années (10 700) ainsi que le nombre maximal de mouvements annuels lors des 10 dernières années (16 381) sont inférieurs de 51%, respectivement 25%, aux mouvements ayant servi comme base d'analyse. Le potentiel de l'aéroport tel qu'il est répertorié dans le PSIA (22 500 mouvements en 2010) est basé sur une étude du "St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung".

Toujours d'après l'OFEFP, le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) établi en janvier 1996 recommande "de contrôler les zones de bruit en tenant compte de l'évolution de l'aéroport en l'an 2000". Il recommande aussi de procéder à des contrôles du cadastre de bruit (basé sur 21 803 mouvements et un niveau de bruit moyen de la flotte de 73.4 dB(A)) en l'an 2000, afin de vérifier sa validité en fonction de l'évolution de l'aéroport. La présente demande ne mentionne nulle part que ces vérifications ont été entreprises.

De plus, en se basant sur la carte de coordination du plan sectoriel des infrastructures aéronautiques (PSIA) et des prévisions pour 2006, l'OFEFP remarque une augmentation notable des surfaces touchées par le bruit en raison probablement du rallongement de la piste de 845 à 1100 m. Le rapport ne parle pas des nouveaux projets de construction (rallongement futur de la piste de 1100 à 1190 m).

Au vu de toutes les considérations évoquées ci-dessus, l'OFEFP estime nécessaire de réévaluer complètement la situation en termes de nuisances sonores. Dans ce sens, l'OFEFP se joint à la prise de position cantonale.

Pour le futur, l'OFEFP constate que les prévisions établies par le RIE de janvier 1996 indiquent une augmentation des mouvements de 44% en 2006 (20 250 mouvements) par rapport à ceux de 1994 (14 016 mouvements). Nous rappelons que pour l'aéroport de Zurich, une augmentation de +14% a été assimilée à une modification notable (Décision du TF 124 II 293).

Par conséquent, dans le cas présent du renouvellement de la concession d'exploitation, il s'agit d'une modification notable d'une installation fixe au

sens de l'article 8, al. 2 et 3, OPB. Les émissions de bruit doivent être limitées de telle façon que les valeurs limites d'immission (VLI) ne soient pas dépassées. Vu l'absence de vol de ligne au départ des Eplatures, aucun allègement ne peut être octroyé (PSIA III B-4). Selon le RIE de 1996, aucun dépassement des VLI n'était à répertorier, ni n'était prévu pour 2006 sur la base du pronostic de 20 250 mouvements.

Selon l'OFAC, les courbes de bruit issues du RIE de 1996, basées sur des prévisions à 20'250 mouvements auraient dû servir à élaborer le cadastre du bruit. Il a été décidé d'attendre le contrôle et la vérification du cadastre demandés pour l'an 2000 et liés à des projets de construction. Ces projets sont actuellement en pleine procédure d'approbation des plans selon la loi sur l'aviation. C'est pourquoi, l'ensemble de la situation du bruit sur l'aéroport de Eplatures sera révisée lors des procédures en cours et un nouveau cadastre d'exposition au bruit sera élaboré.

L'OEFEP, dans sa lettre du 18 août 2001, est d'accord de demander une EIE uniquement pour le projet de construction (prolongement de piste et hangars) et non dans le cadre de la présente procédure.

L'OFAC, pour sa part, considère que la modification notable de l'installation concerne la procédure à venir. A juste titre, ce sont pour ces raisons que les exigences de l'OFEFP dans le domaine du bruit ne sont pas reprises ici. Elles concerneront la procédure d'approbation des plans en cours.

Pour information, il est à noter que les récentes modifications de l'annexe 5 de l'OPB n'ont aucune influence sur l'aéroport de Eplatures.

Néanmoins, les conditions suivantes sont posées afin de faire le lien entre la présente procédure et la procédure d'approbation des plans à venir. Elles seront reprises dans les exigences:

- Réexamen complet de la situation du bruit de l'aéroport des Eplatures, basée sur un potentiel de 20'250 mouvements en tenant compte du système de piste issu de la concession de construction de 1996 et des projets de construction en cours, au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.
- Établissement d'un nouveau cadastre du bruit basé sur des données récentes.

f) *Rayonnements non ionisant*

Selon le canton de Neuchâtel, un calcul des rayonnements de tous les émetteurs utilisés pour le trafic aérien doit être réalisé. Ces calculs sont indispensables pour déterminer, le cas échéant, un délai d'assainissement au sens de l'art. 8 de l'Ordonnance sur le rayonnement non ionisant (ORNI; RS 814.710).

Cette disposition du canton de Neuchâtel est pertinente et sera reprise dans les exigences.

- Présenter un rapport global sur le rayonnement de tous les émetteurs de l'aéroport au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.

Au regard des considérations susmentionnées, l'objet de la présente demande est conforme aux exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

2.2.4.5 Exigences relatives au service douanier

Dans son préavis du 2 avril 2001, l'Administration fédérale des douanes, par sa Direction générale des douanes (DGD) fait les remarques suivantes.

Dans l'annexe F du règlement d'exploitation, la DGD relève quelques imprécisions qu'il s'agira de corriger. La nouvelle formulation est une condition à l'approbation du règlement d'exploitation et sera reprise dans les exigences.

- Annexe F du règlement d'exploitation, changer le texte comme suit:
 - L'aéroport est un aéroport douanier sans service douanier permanent.
 - Le contrôle des personnes et des marchandises privées (trafic des voyageurs) est assuré par le poste des gardes-frontière de Col France. Le traitement douanier des marchandises de commerce est effectué auprès de l'inspection des douanes du Locle.

En outre, la DGD demande une amélioration des conditions du contrôle douanier et de dédouanement sur le site de l'aéroport en vertu de l'art. 14 de l'Ordonnance douanière sur la navigation aérienne (RS; 631.254.1). La condition ci-dessous est reprise dans les exigences.

- Les locaux nécessaires au service des douanes doivent être réalisés par l'exploitant en vertu l'art. 14 de l'Ordonnance douanière sur la navigation aérienne et mis à disposition au plus tard à l'été 2002.

2.2.4.6 Cadastre d'exposition au bruit

Selon l'art. 25, al. 1, let. d, OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque le cadastre d'exposition au bruit peut être établi. En l'espèce, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre sont présentes. Le nouveau cadastre d'exposition au bruit peut être établi

Au regard des considérations susmentionnées, le projet satisfait aux exigences de l'art. 25, al. 1, let. d, OSIA.

2.2.4.7 Plan de zones de sécurité

Selon l'art. 25, al. 1, let. e, OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque les plans de zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique. En l'espèce, le plan de zone de sécurité de l'aéroport des Eplatures, datant de décembre 1978, n'est pas touché par l'objet de la présente décision. Il n'a pas à être adapté.

Au regard des considérations susmentionnées, le projet satisfait aux exigences de l'art. 25, al. 1, let. e, OSIA.

2.2.5 Conclusion

Après avoir analysé matériellement la demande, l'autorité conclut que le règlement d'exploitation présenté en date du 2 décembre 2000 par l'Aéroport régional Les Eplatures SA est en harmonie avec les prescriptions légales déterminantes en l'espèce.

2.2.6 Retrait de l'effet suspensif

Pour les motifs suivants, l'effet suspensif est retiré aux recours éventuels qui seraient dirigés contre la présente décision.

La concession du 23 août 1971 arrive à échéance le 31 août 2001. En cas de recours, le maintien de l'effet suspensif reviendrait à priver l'établissement public du droit d'exploiter l'aéroport jusqu'à ce que l'autorité de recours ait statué sur la mesure provisionnelle. Le risque que l'établissement public soit momentanément privé du droit d'exploiter ne pouvant être encouru, la décision du département est immédiatement exécutoire.

Quant à la présente décision, sans retrait de l'effet suspensif, le règlement d'exploitation du 21 août 1969, édicté pour une durée indéterminée, continuerait à s'appliquer. Toutefois, dans la mesure où le dispositif de la présente décision impose à l'exploitant des charges destinées à améliorer le contexte environnemental, il est également adéquat de retirer l'effet suspensif à la présente décision.

La présente approbation constituant un préalable à l'octroi de la concession par le DETEC, l'effet suspensif est retiré aux deux décisions.

2.2.7 Frais

En application des art. 5 et 39, 1^{er} al., let. b, de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA; RS 748.112.11), la présente décision est assujettie à une taxe de CHF 1000.--.

3 DÉCISION

L'Office fédéral de l'aviation civile,

se fondant sur la demande de l'Aéroport régional Les Eplatures SA du 2 décembre 2000;

vu les art. 36a à 37d, de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0),

vu les art. 2, 3, 3a, 9, 10 à 16 et 23 à 27, de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1),

décide :

le règlement d'exploitation de l'aéroport des Eplatures est approuvé.

3.1 Contenu

La présente décision autorise l'ARESA, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à appliquer le règlement d'exploitation approuvé. L'approbation du règlement est basée sur les pièces déterminantes suivantes du dossier:

- lettre de demande de renouvellement
- éléments concernant l'aménagement du territoire
- éléments concernant la protection de l'environnement
- éléments concernant les finances
- notice économique
- règlement d'exploitation
- annexe A: organisation d'ARESA
- annexe B: heures d'ouverture et limitations

- annexe C: procédures VFR et IFR de départ et d'approche
- annexe D: contrôle de la circulation aérienne
- annexe E: sécurité
- annexe F: service douanier
- annexe G: redevances

Dans le but de fournir le maximum d'information, sont jointes en annexe au dossier les documents suivants:

- Annexe n° 1: Prise de position du canton de Neuchâtel du 17 avril 2001;
- Annexe n° 2: Prise de position de la Direction générale des douanes du 2 avril 2001;
- Annexe n° 3: Prise de position de l'ODT du 15 juin 2001;
- Annexe n° 4: Évaluation du projet de l'OFEFP du 6 juillet 2001;
- Annexe n° 5: Réponse à la lettre de l'OFAC du 8.8.01 de la part de l'OFEFP en date du 18 août 2001.

3.2 Exigences

3.2.1 Généralités

- Finaliser les suites de l'exercice d'octobre 2000 en matière de mesures d'urgence et mise en œuvre dans les délais prescrits.

3.2.2 Nature et paysage

- L'exploitant sensibilisera les pilotes à éviter le survol de la vallée du Doubs par une information et des cartes dans les locaux de l'aéroport.
- Les mesures M.4.1 et M.4.2 seront réalisées conformément à ce qui a été proposé.

3.2.3 Protection des eaux

- L'exploitant présentera un plan d'évacuation des eaux mis à jour, un concept de dégivrage de la piste et des avions, ainsi que les mesures prises pour le stockage, l'évacuation et/ou le traitement des produits de dégivrage au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.
- Les mesures M.5.1 à M.5.10 du rapport d'impact de 1996 doivent être réalisées en tenant compte des réflexions du "Rapport de consultation des services cantonaux" du 19 avril 1996 (pages 5 et 6), du déplacement de la zone de maintenance des appareils et des conséquences d'une exploitation hiver-

nale. Ces mesures devront être concrétisées au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.

3.2.4 Protection de l'air

- Réactualiser le bilan des émissions annuelles et le compléter par un calcul des émissions de COV au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.
- Installer un système de récupération des vapeurs d'essence dans les meilleurs délais.

3.2.5 Protection contre le bruit et les vibrations

- Réexamen complet de la situation du bruit de l'aéroport des Eplatures, basée sur un potentiel de 20'250 mouvements en tenant compte du système de piste issu de la concession de construction de 1996 et des projets de construction en cours, au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.
- Établissement d'un nouveau cadastre du bruit basé sur des données récentes.

3.2.6 Rayonnements non ionisants

- Présenter un rapport global sur le rayonnement de tous les émetteurs de l'aéroport au plus tard dans le cadre de la demande d'approbation des plans en cours.

3.2.7 Service douanier

- Annexe F du règlement d'exploitation, changer le texte comme suit:
 - L'aéroport est un aéroport douanier sans service douanier permanent.
 - Le contrôle des personnes et des marchandises privées (trafic des voyageurs) est assuré par le poste des gardes-frontière de Col France. Le traitement douanier des marchandises de commerce est effectué auprès de l'inspection des douanes du Locle.
- Les locaux nécessaires au service des douanes doivent être réalisés par l'exploitant en vertu l'art. 14 de l'Ordonnance douanière sur la navigation aérienne et mis à disposition au plus tard à l'été 2002.

3.2.8 Autres exigences

La taxe de CHF 1000.-- relative à la décision d'approbation du règlement d'exploitation est à la charge du requérant.

Aucune autre exigence spécifique fédérale ou cantonale n'est liée au présent projet de construction.

3.3 Voie de droit

Conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0), la présente décision peut être attaquée dans les trente jours à compter de sa notification auprès de la "Commission de recours du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication", Schwarztorstrasse 59, Case postale 336, 3000 Berne 14.

En vertu de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA; RS 172.021), le mémoire de recours sera adressé en deux exemplaires au moins. 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 moyen de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.

Les recours éventuels n'auront pas d'effet suspensif.

Office fédéral de l'aviation civile

Le directeur

André Auer

La présente décision est notifiée par courrier recommandé à :

- Aéroport Régional Les Eplatures SA, 56, bd des Eplatures, 2300 La Chaux-de-Fonds (3 exemplaires)

Elle est communiquée par courrier ordinaire à :

- Office fédéral du développement territorial (ODT), Section infrastructures, Kochergasse 10, 3003 Berne
- Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP), Section EIE et organisation du territoire, Worblentalstrasse 32, 3003 Berne
- Direction générale des douanes, 3003 Berne
- Canton de Neuchâtel, Service de l'aménagement du territoire, Tivoli 22, Case postale 46, 2003 Neuchâtel
- Ville de La Chaux-de-Fonds, Service d'urbanisme, pass. Léopold-Robert 1, 2300 La Chaux-de-Fonds

Annexes:

Annexe n° 1: Prise de position du canton de Neuchâtel du 17 avril 2001;

Annexe n° 2: Prise de position de la Direction générale des douanes du 2 avril 2001;

Annexe n° 3: Prise de position de l'ODT du 15 juin 2001;

Annexe n° 4: Évaluation du projet de l'OFEP du 6 juillet 2001;

Annexe n° 5: Réponse à la lettre de l'OFAC du 8.8.01 de la part de l'OFEP en date du 18 août 2001.