



3003 Berne, le 25 janvier 2018

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

Modification du règlement d'exploitation

Introduction de la procédure d'approche IFR RNAV GNSS 06

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 3 janvier 2015, l'Aéroport régional des Eplatures S.A. (ARESA), exploitant de l'aérodrome de La-Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (le requérant), a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande de modification du règlement d'exploitation en vue d'introduire une nouvelle procédure d'approche pour la piste 06.

1.2 *Description du projet*

Le requérant souhaite mettre en place une nouvelle procédure d'approche selon les règles de vol aux instruments (en anglais : *Instrument flight rules*, IFR) en effectuant une navigation de surface (en anglais : *area navigation*, RNAV) basée sur l'utilisation du système mondial de navigation par satellite (en anglais : *global navigation satellite system*, GNSS) pour une certaine qualité de navigation requise (en anglais : *required navigation performance*, RNP), avec une performance d'alignement de piste avec guidance verticale (en anglais : *localizer performance with vertical guidance*, LPV) et une navigation latérale (en anglais : *lateral navigation*, LNAV) pour la piste 06.

1.3 *Justification du projet*

Le requérant justifie le projet comme permettant d'effectuer des approches aux instruments directes sur la piste 06 alors qu'actuellement cela n'est pas possible. En effet, les avions qui souhaitent atterrir aux instruments sur la piste 06 (i.e. depuis l'ouest) doivent effectuer une approche aux instruments sur la piste 24 (i. e. depuis l'est) puis, avant d'atterrir, effectuer une boucle pour rejoindre le seuil de la piste 06 (*circling*). Ce *circling* est une manœuvre délicate. Partant, certains pilotes préfèrent renoncer au *circling* et atterrir sur la piste 24, même avec du vent de dos s'il est faible. La mise en œuvre d'une procédure d'approche aux instruments directe sur la piste 06 permettrait d'abandonner ce *circling*, ce qui représenterait une amélioration de la sécurité et une facilité des opérations.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 3 janvier 2015 sont les suivants :

- Lettre de description du projet du requérant du 3 janvier 2015 ;

Le 13 janvier 2015, le requérant a transmis à l'OFAC les compléments suivants :

- Rapport *Instrument Flight Procedure Report, LSGC : SBAS approach RWY 06, CR3820 : STABANTE*, du 9 janvier 2015 ;
- Rapport *Instrument Flight Procedure Report, LSGC : LNAV approach RWY 06, CR3820 : STABANTE*, du 12 janvier 2015.

Le 27 avril 2015, le requérant a transmis à l'OFAC les documents suivants :

- Analyse de bruit « Aérodrome Les Eplatures, GNSS 06, Dokumentation Fluglärmrechnung », du 16 avril 2015, établi par Bächtold & Moor AG ;
- Carte « Immissions du bruit de l'aviation, Etat pronostic avec GNSS 06 vs. Potentiel PSIA », du 27 février 2015.

Le 20 avril 2017, le requérant a transmis à l'OFAC les compléments suivants :

- Rapport « Analyse de sécurité des questions d'espace pour l'approche GNSS 06 » ;
- Tableau « Safety Issue Risk Assessment (SIRA) Tool » ;
- Rapport *Instrument Flight Procedure Report, LSGC : LPV approach RWY 06, CR4149*, du 21 octobre 2016 qui annule et remplace les deux rapports transmis à l'OFAC le 13 janvier 2015 (cf. ci-dessus).

Le 20 août 2017, le requérant a transmis à l'OFAC les documents suivants :

- Rapport « Analyse de sécurité des questions d'espace pour l'approche GNSS 06 », du 15 août 2017, qui annule et remplace le rapport du même nom transmis à l'OFAC le 20 avril 2017 (cf. ci-dessus) ;
- Tableau « Safety Issue Risk Assessment (SIRA) Tool », du 15 août 2017, qui annule et remplace le tableau du même nom transmis à l'OFAC le 20 avril 2017 (cf. ci-dessus).

Le 6 octobre 2017, le requérant a transmis à l'OFAC les documents suivants :

- Rapport « Analyse de sécurité des questions d'espace pour l'approche GNSS 06 », du 6 octobre 2017, qui annule et remplace le rapport du même nom transmis à l'OFAC le 20 août 2017 (cf. ci-dessus) ;
- Tableau « Safety Issue Risk Assessment (SIRA) Tool », du 6 octobre 2017, qui annule et remplace le tableau du même nom transmis à l'OFAC le 20 août 2017 (cf. ci-dessus).

Le 17 octobre 2017, le requérant a transmis à l'OFAC le document suivant :

- Rapport *Instrument Flight Procedure Report, LSGC : LNAV approach RWY 06, CR4149*, version 3.0 e du 17 octobre 2017.

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête publique

Le dossier est traité par l'OFAC.

Le 1^{er} juillet 2015, le Canton de Neuchâtel, soit pour lui le Service de l'aménagement du territoire, a été consulté. Ledit service a assuré la coordination de la consultation cantonale en sollicitant l'avis des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

Le 9 octobre 2015, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

Le dossier de la demande n'a pas été mis à l'enquête publique.

2.2 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Canton de Neuchâtel, Service de l'aménagement du territoire, préavis de synthèse, du 14 septembre 2015 ;
- Canton de Neuchâtel, Service de l'aménagement du territoire, complément du 22 septembre 2015 ;
- OFEV, premier préavis du 20 octobre 2015 ;
- OFEV, second préavis du 16 mai 2017 ;
- OFAC, section SIFS, examen aéronautique du 16 mai 2017 ;
- OFAC, section SILR, examen aéronautique du 4 mai 2017, du 8 août 2017, du 21 août 2017, du 8 novembre 2017 ;
- OFAC, section SBFF, examen aéronautique du 27 juillet 2017, du 10 août 2017, du 18 septembre 2017.

L'instruction du dossier s'est achevée le 8 novembre 2017.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

L'art. 36c al. 1 et 3 de la loi fédérale sur l'aviation civile (LA ; RS 748.0) ainsi que l'art. 23 de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) prescrivent que les procédures d'approche et de départ doivent être définies dans le règlement d'exploitation qui doit être approuvé par l'OFAC.

Dans le cas d'espèce, le requérant projette la mise en place d'une nouvelle procédure d'approche. Conformément aux normes précitées, cette nouvelle procédure doit être insérée dans le règlement d'exploitation et cette insertion est une modification qui doit être approuvée par l'OFAC. La demande du 3 janvier 2015 a ainsi été correctement adressée à l'OFAC.

1.2 Procédure applicable

S'agissant de la procédure à suivre, l'art. 36c LA ainsi que l'art. 23 OSIA prescrivent que les procédures d'approche et de départ sont définies par le règlement d'exploitation. La mise en œuvre de nouvelles procédures nécessite donc qu'elles soient introduites dans le règlement d'exploitation, par le biais d'une décision de modification du règlement d'exploitation. L'art. 36d précise que, en cas de modification du règlement d'exploitation, seules les modifications qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit sont mises à l'enquête publique et font l'objet d'une consultation cantonale.

Dans le cas d'espèce, la demande vise à créer des procédures d'approche. Cette demande doit donc faire l'objet d'une procédure de modification du règlement d'exploitation pour être approuvée. Quant à la nécessité de mettre à l'enquête publique la demande, l'OFAC a estimé que, sur la base des documents techniques fournis, notamment la carte « Immissions du bruit de l'aviation, Etat pronostic avec GNSS 06 vs. Potentiel PSIA » du 27 février 2015, il n'y aura pas de répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit (pour plus de détails, cf. chapitre « B.2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique » ci-dessous). Partant, une mise à l'enquête publique n'est pas nécessaire.

Concernant la consultation cantonale, l'autorité de céans précise que celle-ci n'était pas obligatoire en application des dispositions légales précitées. Néanmoins, l'OFAC l'a entreprise pour s'assurer que les conclusions relatives à l'exposition des riverains au bruit soient correctes.

1.3 *Recevabilité*

L'art. 24 OSIA exige que la demande comporte notamment un projet de modification du règlement avec motifs et commentaires, de même qu'une description des effets de la modification sur l'exploitation, l'aménagement du territoire et l'environnement ainsi que les projets de modification de la zone de sécurité. En l'occurrence, les documents fournis par le requérant sont complets.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

L'art. 25 al. 1 OSIA précise que le règlement d'exploitation ou ses modifications sont approuvés lorsque :

- a. le contenu répond aux objectifs et aux exigences du PSIA ;
- b. les conditions mises à l'octroi de l'autorisation d'exploitation (...) sont remplies ;
- c. les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées ;
- d. le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi ;
- e. (...) le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles peut être établi ;
- f. les conditions permettant de garantir la sécurité (...) sont remplies.

Le respect des exigences précitées est analysé 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.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Pour être approuvée, une demande de modification du règlement d'exploitation doit répondre aux objectifs et exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

La fiche par installation « La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures » a été adoptée par le Conseil fédéral dans sa séance du 17 décembre 2014. La fiche fixe principalement l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome.

Dans le cas d'espèce et en lien avec le bruit fixé par la fiche PSIA, il convient de relever ce qui suit.

Le bruit fixé actuellement tient compte du nombre d'atterrissages sur la piste 06 (atterrissages depuis l'ouest) et du nombre d'atterrissage sur la piste 24 (atterrissages depuis l'est). Avec l'introduction de la procédure d'approche GNSS 06, les approches sur la piste 06 seront facilitées, grâce à l'abandon du *circling* (pour plus de détails, cf. chapitre « A.1.3 Justification du projet » ci-dessus), et les avions n'auront plus à privilégier la piste 24 lorsque les deux sens de la piste peuvent être utilisés. Cette modification concernera, selon une estimation, 360 atterrissages parmi les 20'250 prévus par la fiche PSIA. En d'autres termes, environ 360 avions ne feront plus leur approche sur la ville de la Chaux-de-Fonds, mais atterriront depuis l'ouest. Cette nouvelle répartition entraînera une légère diminution du bruit à l'est de l'aérodrome et – consécutivement – une légère augmentation du bruit, inférieure à 1 décibel, à l'ouest de l'aérodrome. La courbe de bruit de 55 décibels sera ainsi très légèrement plus grande, à l'ouest, que celle prévue dans la fiche du PSIA. Cela étant dit, graphiquement, ces deux courbes sont similaires et se superposent.

Considérant ce qui précède, l'autorité de céans a estimé que le bruit lié à l'exploitation de l'aérodrome avec la nouvelle procédure d'approche GNSS 06 s'inscrit dans le cadre de l'exploitation telle que prévue par la fiche PSIA. A noter toutefois que, dans un souci de concordance et de précision, cette fiche devra être adaptée et mise à jour sur ce point. Cette démarche se fera lors d'une prochaine modification de la fiche. Une charge y relative sera insérée dans le dispositif de la présente décision.

Pour le reste, le projet n'a aucune influence sur les autres éléments du PSIA. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA. Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. En vertu de l'art. 17 OSIA, l'exploitant est chargé de créer les conditions d'une utilisation correcte du champ d'aviation et de l'exploiter conformément aux dispositions légales et au règlement d'exploitation.

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1^{bis} OSIA rend directement applicables aux aérodromes 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). L'art. 9 OSIA attribue à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Pour le projet en cause, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation et a constaté que le projet est conforme aux normes applicables.

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 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*

L'examen de la conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage (en l'occurrence uniquement en matière de protection contre le bruit) a été réalisé par les autorités cantonales neuchâteloises ainsi que par l'OFEV.

Comme expliqué ci-dessus (cf. chapitre « B.2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique »), l'introduction de la procédure d'approche GNSS 06 entraînera une augmentation du bruit à l'ouest de la piste de moins de 1 décibel, ce qui est considéré comme le seuil d'une modification perceptible. De plus, la charge sonore finale sera inférieure aux valeurs limites d'immissions (VLI) au sens de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) pour chaque zone et son degré de sensibilité (DS) respectif.

Au vu de cette évaluation, les autorités cantonales neuchâteloises et l'OFEV ont formulé un préavis favorable dans ce domaine.

En application de l'art. 37a et 45 OPB, l'OFAC doit consigner dans la présente décision les immissions de bruit admissible. Pour exécuter cette tâche, la carte « Immissions du bruit de l'aviation, Etat pronostic avec GNSS 06 vs. Potentiel PSIA », du 27 février 2015, sera utilisée et déclarée comme étant le bruit admissible.

2.8 *Cadastre de l'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 de l'exposition au bruit peut être établi, sur la base du bruit sonore admissible (cf. cha-

pitre « B.2.7 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage » ci-dessus).

2.9 *Cadastre des surfaces de limitation d'obstacles*

Selon l'art. 25 al. 1 let. e OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles peut être établi. En l'espèce, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre sont présentes. Le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles peut être établi.

2.10 *Conclusion*

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que l'exploitation réglementée contreviendrait aux dispositions pertinentes. Elle 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 la consultation et aucune de leur prise de position ne fait mention d'objection au projet ou n'invoque de violation des dispositions du droit applicable.

Par conséquent, la nouvelle procédure d'approche remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation du règlement d'exploitation. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation peut être octroyée.

3. **Des émoluments**

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation 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 émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

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

4. De la notification et de la communication

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

La présente décision ne sera publiée ni dans la FF, ni dans La Feuille officielle de la République et Canton de Neuchâtel.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 3 janvier 2015 de l'Aéroport régional des Eplatures S.A.,

décide l'approbation de la modification du règlement d'exploitation en vue d'introduire les procédures d'approche IFR RNAV (GNSS) LPV et LNAV pour la piste 06.

1. Détermination de la charge de bruit

Les courbes de bruit présentées sur la carte isophone « Immissions du bruit de l'aviation, Etat pronostic avec GNSS 06 vs. Potentiel PSIA », du 27 février 2015, fixent et déterminent la charge sonore admissible au sens de l'art 37a OPB.

2. Des charges liées au PSIA

Lors de la prochaine modification de la fiche PSIA, les courbes de bruit seront formellement adaptées pour concorder avec celles du bruit admissible approuvé par le biais de la présente décision.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré et la facture est à la charge de la requérante. Ils lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport régional des Eplatures S.A. (ARESA), Boulevard des Eplatures 56, 2300 La Chaux-de-Fonds.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Canton de Neuchâtel, Service de l'aménagement du territoire, Rue de Tivoli 5, 2001 Neuchâtel.

(sig.)

Christian Hegner
Directeur

(sig.)

Alexandre Triverio, juriste
Section Plan sectoriel et installations

Voie de droit

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

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