

3003 Berne, le 2 avril 2008

Aérodrome civil de Payerne

Approbation des plans

Construction d'une voie de roulage (*taxiway*) et d'un tarmac nord pour
l'aviation civile

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 1^{er} mai 2007, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a formé, pour le compte de la Municipalité de Payerne, une requête d'approbation des plans auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) tendant à la construction d'un tarmac sur l'aire nord pour l'aviation civile et d'une voie de roulage.

1.2 Description du projet

Le projet, d'une emprise au sol d'environ 16'000 m² dans son ensemble consiste à aménager le tarmac civil nord et la voie de roulage, à prolonger la route de desserte, à poser une clôture sur la périmètre de l'Aéropôle 1 et à installer des projecteurs. Ces constructions sont situées sur les lieux-dits « Le Grand Marais » et « Les Steytorées ».

1.3 Justification du projet

Le projet se justifie par le développement de l'activité civile sur l'aérodrome et par la nécessité de relier les diverses infrastructures entre elles. De même, la construction d'un tarmac civil permettra d'accueillir le trafic civil du fait de la diversification de la plate-forme aéroportuaire broyarde. Ce développement contribue à l'essor économique régional, et s'inscrit dans le cadre du projet Aéropôle développé sur le territoire de la Municipalité de Payerne.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande dans son ensemble sont les suivants :

- lettre de demande d'approbation des plans de la COREB du 1^{er} mai 2007 ;
- notice explicative du 30 avril 2007 ;
- formulaires pour demande de permis de construire cantonal (AP-TT 101) ;
- rapport d'impact sur l'environnement du 30 avril 2007 ;
- plan pour enquête, parcelles n° 5061/ 5064, échelle 1 :2'000, 18 avril 2007 ;
- plan tarmac civil nord, situation infrastructure et superstructure, AP-TT-103, échelle 1 :500, 2 avril 2007 ;
- plan tarmac civil nord, coupe A-A, AP-TT-104, échelle 1 :50, 2 avril 2007 ;
- plan tarmac civil nord, situation marquage avions, AP-TT-105, échelle 1 :500, 2 avril 2007 ;
- plan clôtures et portails, situation, coupe et détail, AP-TT-106, échelle 1 :1000/100/50, 2 avril 2007 ;

- plan taxiway tronçon sud, situation superstructure, AP-TT-107, échelle 1 :500, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, profil en long, AP-TT-108, échelle 1 :500, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, coupe transversale type D-D, AP-TT-109, échelle 1 :50, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, situation infrastructures, AP-TT-110, échelle 1 :500, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, profil en long EP/EU/services, AP-TT-111, échelle 1 :500, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, situation superstructure, AP-TT-112, échelle 1 :500, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, profil en long superstructure, AP-TT-113, échelle 1 :500/50, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, coupe type C-C, AP-TT-114, échelle 1 :100, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, coupe type B-B, AP-TT-115, échelle 1 :100, 2 avril 2007.

En décembre 2007, la COREB a remis plusieurs plans (marqués d'un « a » après le numéro du plan) qui remplacent les plans avec un numéro identique :

- plan tarmac civil nord, situation infrastructure et superstructure, AP-TT-103a, échelle 1 :500, 16 novembre 2007 ;
- plan tarmac civil nord, coupe A-A, AP-TT-104a, échelle 1 :50, 16 novembre 2007 ;
- plan tarmac civil nord, situation marquage avions, AP-TT-105a, échelle 1 :500, 16 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, situation superstructure, AP-TT-107a, échelle 1 :500, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, profil en long, AP-TT-108a, échelle 1 :500/50, 16 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, coupe transversale type D-D, AP-TT-109a, échelle 1 :50, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, situation infrastructures, AP-TT-110a, échelle 1 :500, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, profil en long EP/EU/services, AP-TT-111a, échelle 1 :500/50, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, situation superstructure, AP-TT-112a, échelle 1 :500, 16 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, profil en long superstructure, AP-TT-113a, échelle 1 :500/50, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, coupe type C-C, AP-TT-114a, échelle 1 :100, 16 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, coupe type B-B, AP-TT-115a, échelle 1 :100, 16 novembre 2007 ;

novembre 2007.

1.5 *Conséquences du projet sur l'exploitation*

La demande d'approbation des plans implique des changements significatifs et permanents de l'exploitation. Une demande parallèle tendant à l'approbation d'un règlement d'exploitation a été déposée simultanément.

2. **De l'instruction**

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

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile. Le 2 mai 2007, le Canton de Vaud, soit pour lui le Service de la mobilité a été consulté. Ladite autorité a assuré la coordination de la procédure en sollicitant l'avis des services cantonaux impliqués et de la Municipalité de Payerne.

La demande a été publiée dans la Feuille fédérale du 8 mai 2007. Elle l'a également été dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud le 8 mai 2007. La demande a aussi été insérée dans les publications officielles de la municipalité concernée. Le dossier a été mis à l'enquête durant trente jours.

Par ailleurs, de nombreux offices fédéraux ont été consultés dont l'Office fédéral des transports (OFT), l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG), l'Administration fédérale des douanes (AFD), le Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (SG-DDPS), l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

2.2 *Oppositions*

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

- Opposition du 5 juin 2007 formée par XX, représentée par M^e YY, et reçue le lendemain.
- Opposition du 5 juin 2007 formée par ZZ et reçue le 7 juin 2007.

Les arguments soulevés concernent pour l'essentiel la question de la délivrance d'un permis de construire en regard de l'approbation du règlement d'exploitation, des insuffisances du rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et de l'augmentation de la charge sonore en rapport avec les projets de construction en général. La COREB s'est déterminée sur les oppositions en date du 2 août 2007.

2.3 *Prise de position*

Différents services cantonaux et offices fédéraux susmentionnés ont répondu à la consultation sur le projet de tarmac nord et *taxiway*. Ils ne formulent aucun préavis négatif, mais accompagnent éventuellement ceux-ci de charges. Les prises de position suivantes ont été reçues:

- Canton de Vaud, Service de la mobilité, prise de position du 16 août 2007, synthèse des préavis du:
 - Service des eaux, sols et assainissement (SESA)
 - Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN)
 - Service du développement territorial, groupe opérationnel des pôles (SDT-GOP)
 - Service de la sécurité civile et militaire, Affaires militaires (SSCM-AM)
 - Service de la sécurité civile et militaire, Protection civile (SSCM-PCI)
 - Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA)
 - Service de l'emploi, Inspection cantonale du travail (SDE-ICT)
 - Service des forêts, de la faune et de la nature, Centre de conservation de la faune et de la nature (SFFN-CCFN)
 - Service de l'économie du logement et du tourisme, Promotion économique et tourisme (SELT)
 - Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE)
 - Service de la mobilité (SM)
- Canton de Vaud, Service de la mobilité, complément au préavis du 20 septembre 2007, synthèse du préavis du :
 - Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN)
- OFT, prise de position du 4 mai 2007
- OFROU, prise de position du 19 juin 2007
- OFAG, prise de position du 7 août 2007
- AFD, prise de position du 17 août 2007
- OFAC, ST (sécurité technique), prise de position du 27 août 2007
- SG-DDPS, prise de position du 14 septembre 2007
- OFAC, SI (sécurité des infrastructures), prises de position des 19 octobre 2007, 13 février et 28 mars 2008
- OFAC, SB, (sécurité des opérations aériennes) prise de position du 27 octobre 2007
- OFEV, prises de position des 1^{er} novembre et 21 décembre 2007
- ARE, prise de position du 2 novembre 2007

La procédure d'instruction a pris fin le 28 mars 2008, à la réception du dernier préavis interne relatif au récent rapport déposé par la COREB, faisant en cela suite à une série de demandes de compléments formulée par l'OFAC pour la première fois

le 31 octobre 2007.

B. Considérants

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Il ressort du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) que Payerne est un aérodrome militaire avec utilisation civile. L'art. 30 al. 3 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) mentionne que « les dispositions relatives aux aérodromes civils s'appliquent par analogie aux constructions qui sont érigées exclusivement pour l'utilisation civile d'un aérodrome militaire ».

Dans ces conditions, l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) prévoit que « les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (...) ». L'al. 2 désigne l'OFAC comme autorité compétente.

Dans le cas d'espèce, la demande vise à construire un tarmac nord et une voie de roulage sis sur l'aérodrome de Payerne dont l'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement de l'Office fédéral de l'aviation civile.

1.2 Procédure applicable

La procédure ordinaire d'approbation des plans est prévue aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. L'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral (art. 37 al. 3 LA).

La construction de voie de roulage et du tarmac nord destiné à l'aviation civile modifie de manière importante l'aspect extérieur du site de l'aéroport de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est admissible.

L'art. 9 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) prévoit l'étude d'impact sur l'environnement (EIE). Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), « la modification d'une installation mentionnée dans l'annexe de la présente ordonnance est soumise à une EIE si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation ; et [si] elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation (art. 5) ».

L'insertion d'une activité civile importante et régulière sur une infrastructure

aéronautique militaire relève du PSIA et est sanctionnée d'ailleurs par une fiche spécifique dans cet instrument.

Dès lors, même si les conditions rendant nécessaire une EIE pour la seule activité civile ne sont pas réunies (au moins 15'000 mouvements pour les champs d'aviation), la modification de l'installation dans son ensemble, qui en découle, change notablement son mode d'exploitation. Ainsi, une EIE a été exigée pour la procédure d'approbation du règlement d'exploitation, dont la demande a été déposée simultanément au présent projet mais qui fera l'objet d'une décision séparée. Dès lors, il a été décidé de considérer le projet d'exploitation et les projets de construction comme un tout et de les soumettre à EIE.

1.3 *Oppositions*

Le présent dossier a fait l'objet de deux oppositions formées par XX, représentée par un avocat et par ZZ. Reçues les 6 et 7 juin 2007, elles ont été à priori formées dans les délais légaux découlant des différentes publications cantonales et fédérales.

Par conséquent, et pour autant que ces intervenants puissent être considérés comme parties au sens de l'art. 6 de la loi sur la procédure administrative (PA; RS 171.021), elles pourront se voir notifier la présente décision et, le cas échéant, l'attaquer auprès du Tribunal administratif fédéral.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

L'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral (art. 37 al. 3 LA). Aucune autorisation relevant du droit cantonal n'est requise. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome (art. 37 al. 4 LA).

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, à la technique, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que l'OFAC entend reprendre ci-dessous.

2.2 *Justification*

Le fait d'anticiper l'autorisation de construire pour le tarmac civil et la voie de roulage sur la décision d'approbation du règlement d'exploitation se justifie par le fait que la COREB a récemment fourni un nouveau complément en matière de sécurité eu égard à l'exploitation et demandé par l'OFAC. Cela étant, il appert que les éléments apportés doivent pouvoir faire l'objet d'une étude attentive avant que l'Office soit en mesure d'approuver le règlement d'exploitation.

Dans ce contexte, il convient de ne pas retarder l'analyse de la requête d'approbation des plans tendant à la consolidation de la présence de l'aviation civile sur l'aérodrome de Payerne. Celle-ci est assurément de nature à promouvoir l'économie régionale et à développer l'attrait de la région. Cette initiative est soutenue par les autorités cantonales qui se sont largement impliquées.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)*

La fiche par installation « Payerne » a été adoptée par le Conseil fédéral dans sa séance du 7 décembre 2007. Le présent projet a été coordonné dans le cadre du protocole de coordination, version définitive de mars 2007, et de l'élaboration de ladite fiche.

Le présent objet est sans incidence sur les éléments déterminants du PSIA, que sont le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. En outre, il concorde avec le cadre général fixé par le PSIA pour le réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

2.4 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les Annexes 10 et 14 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago ; RS 0.748.0) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cas d'espèce, les services compétents de l'OFAC ont conclu que le projet était conforme aux normes aéronautiques topiques, étant précisé que les charges suivantes devront impérativement être respectées.

A noter que le plan « tarmac civil nord, situation marquage avions, AP-TT-105a, échelle 1 :500, 16 novembre 2007 » devra être modifié avant de pouvoir être approuvé par l'OFAC, suivant en cela les explications ci-dessous.

A titre préliminaire, et contrairement aux affirmations de la COREB, l'insertion d'une

activité aéronautique civile sur l'aérodrome militaire de Payerne entraîne bien des effets directs sur l'exploitation de l'aérodrome puisque cela implique l'application de normes civiles y relatives tant pour des installations civiles seules mais également pour l'ensemble de l'infrastructure.

Il importe que la voie de roulage soit pourvue d'un nom. Plus généralement, l'extension de l'aire de mouvement aux activités civiles doit être intégrée dans le projet STANAG (mise en conformité et harmonisation des critères normatifs civils et militaires sur les aides visuelles pour les aérodromes de Payerne, Sion, Emmen et Meiringen).

Un balisage adéquat sera planifié pour les feux de bord de voies de circulation, comme le prévoit l'annexe 14 Vol. I, art. 5.3.17.1 de l'OACI. Le balisage fera l'objet d'un plan qui sera soumis à l'OFAC pour approbation deux mois avant le début des travaux. Les caractéristiques des feux et leurs conformités aux exigences de l'OACI seront également indiquées à l'Office.

La taille critique des avions doit être connue lors de la planification des voies de roulage et du tarmac afin de pouvoir imposer une limite à l'envergure des avions et une longueur maximale. Le tarmac civil nord est conçu pour des avions de lettre de code B :

- sept postes de stationnement pour des avions dont l'envergure ne dépasse pas 24 mètres et la longueur 24.85 mètres ;
- neuf postes de stationnement pour des avions dont l'envergure ne dépasse pas 18 mètres et la longueur 20.9 mètres.

Les surfaces pour les zones de stationnement et les voies d'accès à ces dernières doivent répondre aux critères de résistance des aires de trafic (annexe 14 Vol. I, art. 2.6.2 et 3.13.2) et le numéro de classification de la chaussée sera présenté à l'OFAC.

Les distances respectives entre le nez d'un avion et le bord du tarmac doivent être évaluées en fonction du positionnement d'un tracteur de repoussage. Dans ce contexte, la COREB démontrera que l'espace nécessaire au mouvement des avions ainsi que leurs dégagements sont en tout temps respectés lors des manœuvres entre le *taxiway* et les postes de stationnement.

Les projecteurs prévus le long du tarmac civil nord ne doivent pas projeter de lumière directe vers la piste, pas plus qu'ils ne doivent éblouir les voies de roulage (manuel de l'OACI de conception des aérodromes, partie 4, aides visuelles, art. 13.3.7). S'agissant du type de projecteur choisi, les caractéristiques de projection de la lumière doivent être remises à l'OFAC afin de s'assurer que les fonctions d'éclairage du tarmac soient satisfaites (op. cit. art. 13.2.1).

Les dispositions quant au marquage et au balisage des mâts d'éclairage sont réservées, si ces objets s'avèrent être des obstacles à la navigation aérienne et/ ou si des raisons opérationnelles l'imposent.

Un plan détaillé des aides visuelles devra ainsi être fourni deux mois avant le début des travaux pour approbation par l'OFAC et contiendra les marques axiales des voies de circulation (jaune RAL 1023, épaisseur 15 cm), une marque de point d'attente intermédiaire (jaune RAL 1023, épaisseur 30 cm selon annexe 14 Vol. I, art. 5.2.11.3 et 5.2.11.5), les marques de poste de stationnement d'aéronef (avec marques d'identification de postes de stationnement (lettre et/ou chiffre), les lignes d'entrées et les lignes d'arrêts, (op. cit., art. 5.2.13.4, 5.2.13.6, 5.2.13.12), les lignes de sécurité d'aire de trafic (rouge RAL 3020, épaisseur 10 cm).

Les routes de service seront spécifiées de même que le cheminement des véhicules, le parcours de passagers et les zones de stationnement des véhicules devront être indiquées sur le plan des aides visuelles.

Enfin, il est rappelé qu'un avion présentant une envergure supérieure à 24 mètres, mais inférieure à 36 mètres, est autorisé à rouler sur la voie de roulage à condition d'être tracté depuis le tarmac nord.

Ayant principalement trait à la sécurité, tous les points évoqués ci-dessus sont pertinents. Ils seront repris sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.5 *Exigences techniques*

Dans sa prise de position du 14 septembre 2007, le SG-DDPS suggère d'installer des bornes hydrantes pour la défense incendie sur le tronçon sud de la voie de roulage. Par ailleurs, il exige la coordination et l'accord préalable des Forces aériennes pour l'installation de grues ou d'engins de travail dépassant la hauteur à prévoir du bâtiment pendant la phase de construction, de même que le marquage de ces grues ou engins. La coordination aura lieu au moins un mois avant la mise en place projetée. Enfin, il est rappelé que les feux de chantier sont strictement interdits. Ces règles de sécurité seront reprises dans le dispositif.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Le projet de construction faisant l'objet de la présente décision, se trouve en zone Aéroport I. au vu de sa destination d'installation aéronautique et de son inscription dans le périmètre d'aérodrome PSIA, il n'y a pas de conflit avec l'aménagement local.

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

Dans son préavis du 1^{er} novembre 2007, l'OFEV confirme son accord avec le projet de construction. Cela étant, il réclame que la décision soit assortie de certaines charges (cf. ci-dessous 2.7.1 à 2.7.7) que l'autorité de décision estime pertinentes de sorte qu'elles seront reprises dans le dispositif de la présente décision. Au demeurant, les mesures proposées dans le RIE (pp. 17-36) seront mises en place.

2.7.1 Nature et paysage

La construction du tarmac et de la *taxiway* provoque une emprise au sol d'environ 16'000 m². A l'exception de quelques petits espaces verts, toute la surface sera imperméabilisée. Il ne sera donc pas possible d'y prévoir des compensations écologiques. La part de surface valorisée pour ce projet est inférieure aux 12 % exigés dans la *Recommandation sur la compensation écologique sur les aérodromes* (OFEFP, 2004).

L'OFEV exige par conséquent que:

- L'exploitant civil de l'aérodrome évalue sur la base d'un bilan la nécessité de prendre des mesures complémentaires de compensation écologique, conformément au protocole de coordination du PSIA (version définitive du 30.03.07, pp. 14-15).
- Un suivi environnemental de la phase de réalisation selon la norme VSS 640 610a soit organisé.
- Les surfaces de compensation soientensemencées selon les instructions du service cantonal de protection de la nature, en favorisant les écotypes régionaux.
- Les prairies maigres soient fauchées une fois par an, à partir de la mi-juin seulement.

Pour sa part, le SG-DDPS rappelle que le projet prévoit qu'une voie de roulage traverse le ruisseau Fossé-Neuf. Or les berges du Fossé-Neuf font partie des valeurs paysagères selon la fiche technique 03 (alignement de 26 arbres espacés de 10m en rive gauche) et la fiche technique 17 (bande herbeuse avec 10% de buissons – 130 plants en rive droite selon le NPA BA). Le requérant assumera les éventuels coûts de remplacement de valeurs paysagères détruites par le projet. Cette demande sera reprise dans le dispositif.

Enfin, le SG-DDPS mentionne que la prise en compte des surfaces de compensation écologique liées au projet d'introduction du F/A-18 ne peuvent pas être prise en compte deux fois pour des objectifs différents. Il est clairement établi que les mesures de compensation doivent être distinguées en fonction des projets. Ainsi, en aucun cas les civils ne pourront se prévaloir des mesures prises par le

DDPS.

Le Canton de Vaud, quant à lui, fait remarquer que le projet prévoit de clôturer l'ensemble du périmètre avec des clôtures de 2,50 m de hauteur. L'aire de verdure du PPA Aéroport, située notamment de part et d'autre du Fossé Neuf, a pour but d'assurer le passage de la faune parallèlement à l'aérodrome. La pose d'une clôture perturbera la faune. Une telle infrastructure ne peut être autorisée que si elle répond à des besoins sécuritaires découlant de normes reconnues. Dans un tel cas, il est important que de la végétation buissonnante soit placée en périphérie de la clôture pour guider la faune.

2.7.2 Protection des eaux

L'OFEV demande que les eaux usées de type domestique soient acheminées vers la station de pompage (STAP) des Aéroports. De plus, la nature du terrain et le contexte hydrogéologique ne permettant pas l'infiltration de toutes les eaux pluviales, leur déversement dans les eaux superficielles se fera après des mesures de traitement et de rétention.

De son côté, le SG-DDPS constate que selon le dossier, les eaux seront déversées dans les eaux publiques. Or le PGEE de l'aérodrome militaire, en phase d'élaboration, démontre l'insuffisance de capacité d'évacuation en cas de crues, des conduites du Fossé-Neuf passant sous la piste. Le RIE ne traite que superficiellement ce problème. Dès lors, il est impératif que la Municipalité de Payerne s'engage dans une collaboration avec le commandement de la Base aérienne et convienne d'arrangements sur le plan des incidences techniques et financières du PGEE de l'aérodrome militaire.

De son côté, la COREB rappelle que les exigences du Canton de Vaud ont été appliquées au projet. Le concept est conforme aux exigences du PPA Aéroports. La COREB suggère qu'un plan régional d'évacuation des eaux du bassin de la Petite Glâne, soit établi en collaboration avec tous les intervenants (SESA-VD, SEN-FR, autoroute, communes du bassin versant, aérodrome militaire). Cela permettra de régler les problèmes d'évacuation des eaux claires à long terme. Cette suggestion a déjà été discutée avec le DDPS qui est d'accord à condition qu'elle figure sous forme de charge dans la présente décision. Cela sera fait dans le dispositif.

Enfin le SG-DDPS remarque que des fuites de kérosène ou d'essence sont possibles. Il demande que des mesures soient prises et que des séparateurs de capacité suffisante soient mis en place. Le dossier a été examiné par l'OFEV qui n'a pas requis une telle exigence. Dès lors, la capacité des séparateurs a été jugée suffisante.

2.7.3 Protection des sols

L'OFEV, reprenant en cela les conditions formulées par le Canton de Vaud dans son préavis du 16 août 2007, estime nécessaire l'engagement d'un pédologue ayant suivi le cours de protection des sols sur les chantiers. De plus, il considère que les emprises provisoires de chantier devront être limitées aux zones recouvertes par la suite. Enfin, il y aura lieu de réutiliser les excédents de terre végétale pour des aménagements de parcelles agricoles.

Le Canton de Vaud précise encore que les décapages ne devraient être effectués qu'en bonnes conditions météo sur sol relativement sec et avec des engins à basse pression au sol. Les tas de terre végétale ne doivent pas dépasser 2.5 mètres de haut. La couche récupérable se limitera à l'horizon Ap. Ces éléments seront également repris.

L'autorité cantonale rappelle également que la réutilisation des excédents de terre végétale en dehors du site pour des aménagements de parcelles agricoles doit faire l'objet de mise à l'enquête et d'autorisations spéciales de l'Etat sauf si elles ont été prévues dans le cadre d'AF.

Le SG-DDPS fait remarquer que se pose la question de la qualité des sols, définie par sondage. Suivant les parcelles utilisées pour les sondages, l'impact pourrait être différent. Néanmoins aucune demande particulière n'est avancée. C'est la raison pour laquelle le thème reste à l'état de remarque.

2.7.4 Protection de l'air

L'OFEV rappelle que dans le but de réduire les émissions atmosphériques des chantiers, il faut appliquer les mesures de niveau B prévues dans la *Directive concernant la protection de l'air sur les chantiers* de 2002. En l'occurrence, l'exploitant devra suivre les mesures V3 à V6, M1 à M16, T1 à T13, G1 à G9, A1 et A2, B1 à B4. Au demeurant, les mesures préconisées par le RIE sont à prendre en compte. Le Canton de Vaud soutient une position identique.

2.7.5 Protection en matière de bruit

Dans ce contexte, l'OFEV rejoint la position cantonale et rappelle que les mesures de niveau A prévues par la *Directive sur le bruit des chantiers* est à appliquer. Les mesures énumérées dans le RIE sont à respecter et à réaliser le cas échéant.

2.7.6 Déchets

Le RIE préconise de tenir compte de la recommandation SIA 430 *Gestion des*

déchets de chantier. Les mesures prévues seront effectuées.

2.7.7 Agriculture

Dans son préavis du 7 août 2007, l'OFAC rappelle que les impacts sur les terres agricoles devront être limités au strict minimum notamment durant la période des travaux. La direction des travaux devra appliquer strictement les principes de la protection des sols sur le chantier et notamment les recommandations de reconstitution et de remise en culture.

Par ailleurs, toutes les infrastructures agricoles existantes (canalisations de drainage, routes et chemins) et notamment les ouvrages des syndicats d'améliorations foncières (SAF) AR 38 et Bussy-Cugy, qui pourraient, de façon directe ou indirecte, subir des dépréciations lors des travaux seront à remettre dans leur état initial. Les éventuelles preuves à futur et contrôle des ouvrages après les travaux sont à organiser et à coordonner d'entente avec les autorités cantonales compétentes. Enfin, les mesures intégrées compensatoires prévues dans le projet NPA et dans le PPA sont à réaliser dans leur totalité. Ces éléments pertinents seront repris dans le dispositif en tant que charge.

2.8 *De la détermination de l'OFAC sur les oppositions*

A titre préliminaire, ledit Office entend apporter la précision suivante à l'attention de la requérante, suite aux remarques formulées par cette dernière dans son mémoire du 2 août 2007 à propos de la nature de la construction en tant que le présent projet serait une installation annexe.

La longue et constante pratique de l'OFAC en la matière, à savoir celle de considérer que la construction d'un hangar sur aéroport constitue une installation d'aéroport au sens de la loi sur l'aviation ne souffre d'aucune exception en la matière. De surcroît, la législation fédérale confie à l'OFAC le soin de déterminer la procédure applicable. Le choix dudit Office est donc correct.

2.8.1 Réponse à l'opposition de XX

S'agissant de l'opposition formée par XX, dûment représentée par un mandataire qualifié et dans les temps, celle-ci est à priori recevable sur la forme. Sur le fond, l'OFAC rejette celle-ci et entend répondre aux arguments soulevés comme suit.

En ce qui concerne l'exigence d'une appréciation globale, l'OFAC rappellera qu'il s'est employé à traiter les différents dossiers depuis la coordination comme un tout, chaque projet faisant néanmoins l'objet d'une décision spécifique.

Le fait que la requérante décide de déposer plusieurs projets en même temps ne

change rien, la loi ne formulant pas d'exigence en la matière. Il n'y a donc pas lieu d'y revenir, pas plus que sur la décision de l'autorité de céans de considérer les différents projets relatifs à Payerne comme un tout du point de vue du RIE, étant précisé que celui-ci comporte des chapitres spécifiques à chaque projet.

L'OFAC n'a ainsi pas failli dans l'évaluation du RIE, confiée dans le cas présent à l'OFEV. Ce dernier confirme dans son évaluation du RIE qu'« avec l'approbation du projet de construction du tarmac civil et du taxiway, aucun préjudice pour l'approbation du règlement d'exploitation n'en découle et qu'aucune revendication temporelle et/ ou quantitative relative à des mouvements d'aéronefs ne pourra en être déduite (...) » (rapport de l'OFEV du 1^{er} novembre 2007, p. 13).

Pour ce qui relève de la prétendue insuffisance du rapport des impacts sur l'environnement soulevée par XX, l'autorité spécialisée en la matière a confirmé le contenu dudit rapport. Cela étant, elle peut pallier les éventuelles déficiences de celui-ci en exigeant que la décision soit assortie de charges que l'OFAC a analysées point par point et reprend s'il les estime pertinentes. Dès lors, et sur cet aspect, l'OFAC ne peut que renvoyer aux explications qui précèdent, en rappelant d'emblée qu'il n'écartera pas les exigences de l'office spécialisé sans raison valable et pertinente. Au demeurant, les griefs portant sur le bruit militaire ne sont pas pertinents dans le cas d'espèce.

A propos de la modification du caractère notable de l'installation, d'ailleurs consacrée par la fiche par installation PSIA « Payerne » adoptée par le Conseil fédéral dans sa séance du 7 décembre 2007, force est de constater que l'argumentaire exposé par XX concerne le règlement d'exploitation et non pas l'approbation des plans pour la halle Speedwings SA. Dès lors, l'OFAC entend développer sa réponse dans le cadre de sa décision sur le règlement d'exploitation qui suivra.

L'OFAC rejette par conséquent l'opposition déposée par XX.

2.8.2 Réponse à l'opposition de ZZ

S'agissant de l'opposition formée par ZZ, celle-ci est *prima facie* recevable sur la forme. Sur le fond, l'OFAC rejette celle-ci et entend répondre aux arguments soulevés comme suit.

L'argument selon lequel une construction ne saurait être approuvée tant et aussi longtemps que le règlement d'exploitation n'est pas approuvé doit être écarté. L'art. 27c OSIA signale que « dans la mesure où 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 de l'approbation des plans ».

Dans le cas d'espèce, force est d'admettre que l'approbation des plans en question entraîne une modification certaine de l'exploitation de l'aérodrome. Cela étant, cette modification ne pourra intervenir que lorsque la construction sera achevée, soit dans plusieurs mois. Dans ce contexte, il faut considérer que les deux procédures sont coordonnées puisque la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation va être prochainement rendue, aussitôt les derniers aspects relatifs à la sécurité notamment analysés. Une fois le règlement d'exploitation approuvé, celui-ci s'applique immédiatement à l'aérodrome dont les infrastructures autorisées sont devenues opérationnelles dans l'intervalle.

Cette seconde opposition doit donc être rejetée.

2.9 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, sous réserve des exigences et conditions susmentionnées.

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.

3. Des frais

Les frais relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec l'art. 53 de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC; RS 748.112.11) sur la base des art. 2, al. 1 et 5 de l'ancienne ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (aOTA). Les charges pour le traitement et la décision d'approbation des plans consécutive à la demande du 1^{er} mai 2007, se montent à une taxe globale de CHF 6'000.—. Celle-ci est mise à la charge de la COREB, requérante.

4. De la communication

La présente décision est publiée dans la Feuille fédérale.

Elle est notifiée par pli recommandé à la requérante de même qu'aux opposants. Par ailleurs, une copie est adressée par pli simple aux autorités cantonales et fédérales qui ont participé à la procédure.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile OFAC,

vu la demande du 1^{er} mai 2007 de la Communauté régionale de la Broye,

décide l'approbation des plans pour la construction de la voie de roulage et du tarmac nord pour l'aviation civile

1. De la portée

L'approbation des plans autorise la COREB, sous réserve des exigences mentionnées ci-dessous, à réaliser les travaux en vue de procéder à la construction de la voie de roulage et du tarmac nord destiné à l'aviation civile, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de demande et sur les plans ci-après :

- plan pour enquête, parcelles n° 5061/ 5064, échelle 1 :2'000, 18 avril 2007 ;
- plan tarmac civil nord, situation infrastructure et superstructure, AP-TT-103a, échelle 1 :500, 16 novembre 2007 ;
- plan tarmac civil nord, coupe A-A, AP-TT-104a, échelle 1 :50, 16 novembre 2007 ;
- plan clôtures et portails, situation, coupe et détail, AP-TT-106, échelle 1 :1000/100/50, 2 avril 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, situation superstructure, AP-TT-107a, échelle 1 :500, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, profil en long, AP-TT-108a, échelle 1 :500/50, 16 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, coupe transversale type D-D, AP-TT-109a, échelle 1 :50, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, situation infrastructures, AP-TT-110a, échelle 1 :500, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon sud, profil en long EP/EU/services, AP-TT-111a, échelle 1 :500/50, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, situation superstructure, AP-TT-112a, échelle 1 :500, 16 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, profil en long superstructure, AP-TT-113a, échelle 1 :500/50, 15 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, coupe type C-C, AP-TT-114a, échelle 1 :100, 16 novembre 2007 ;
- plan taxiway tronçon nord, coupe type B-B, AP-TT-115a, échelle 1 :100, 16 novembre 2007.

2. Des charges

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

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

- La voie de roulage sera pourvue d'un nom.
- L'extension de l'aire de mouvement aux activités civiles sera intégrée dans le projet STANAG.
- Un balisage adéquat sera planifié pour les feux de bord de voie de circulation, et fera l'objet d'un plan qui sera soumis à l'OFAC pour approbation deux mois avant le début des travaux. Les caractéristiques des feux et leurs conformités aux exigences de l'OACI seront également indiquées.
- Le tarmac civil nord est conçu pour des avions de lettre de code B.
- Les surfaces pour les zones de stationnement et des voies d'accès à ces dernières doivent répondre aux critères de résistance des aires de trafic et le numéro de classification de la chaussée sera présenté à l'OFAC.
- Les distances entre le nez d'un avion et le bord du tarmac doivent être évaluées en fonction du positionnement d'un tracteur de repoussage de sorte que la COREB démontrera que l'espace nécessaire au mouvement des avions ainsi que leurs dégagements sont en tout temps respectés lors des manœuvres entre la taxiway et les postes de stationnement.
- Les projecteurs prévus le long du tarmac civil nord ne projeteront pas de lumière directe vers la piste pas plus qu'ils n'éblouiront les voies de roulage. S'agissant du type de projecteur choisi, les caractéristiques de projection de lumière seront remises à l'OFAC afin de s'assurer que le tarmac soit éclairé de manière satisfaisante.
- Les dispositions quant au marquage et balisages des mâts d'éclairage sont réservées, si ces objets s'avèrent être des obstacles à la navigation aérienne et/ ou si des raisons opérationnelles l'imposent.
- Un plan des aides visuelles sera fourni deux mois avant le début des travaux pour approbation par l'OFAC et contiendra les marques axiales des voies de circulation, une marque de point d'attente intermédiaire, des marques de poste de stationnement d'aéronef (avec marques d'identification de postes de stationnement, lignes d'entrées et d'arrêts), les lignes de sécurité d'aire de trafic.
- Les routes de service seront spécifiées de même que le cheminement des véhicules, le parcours de passagers et les zones de stationnement des véhicules devront être indiquées sur le plan des aides visuelles.
- Enfin, il est rappelé qu'un avion présentant une envergure supérieure à 24 mètres, mais inférieure à 36 mètres, est autorisé à rouler sur la voie de roulage à condition d'être tracté depuis le tarmac nord.

2.2 Exigences techniques

- Des bornes hydrantes seront installées sur le tronçon sud de la voie de roulage.
- La coordination et l'accord préalable des Forces aériennes pour l'installation de grues ou d'engins de travail dépassant la hauteur à prévoir du bâtiment pendant la phase de construction sont nécessaires. La coordination aura lieu au moins un mois avant la mise en place projetée.
- Lesdits engins devront être marqués.
- Les feux de chantier sont strictement interdits.

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

En sus des mesures préconisées par le RIE qui devront être mises en place, il y a lieu de tenir compte des charges énoncées ci-dessous.

2.3.1 Nature et paysage

- La COREB évaluera sur la base d'un bilan la nécessité de prendre des mesures complémentaires de compensation écologique, conformément au protocole de coordination du PSIA (version définitive du 30.03.07, pp. 14-15).
- La COREB mettra en place un suivi environnemental de la phase de réalisation selon la norme VSS 640 610a.
- Les surfaces de compensation serontensemencées selon les instructions du service cantonal de protection de la nature, en favorisant les écotypes régionaux.
- Les prairies maigres seront fauchées une fois par an, à partir de la mi-juin seulement.
- La COREB assumera les éventuels coûts de remplacement de valeurs paysagères détruites par le projet.
- En cas de mise en place de végétation buissonnante le long de clôtures, celle-là sera placée en périphérie de la clôture afin de guider la faune.

2.3.2 Protection des eaux

- Les eaux usées de type domestique seront acheminées vers la station de pompage (STAP) des Aéroports.
- Le déversement des eaux pluviales dans les eaux superficielles se fera après mesures de traitement et de rétention.
- L'évacuation des eaux de chantier devra tenir compte de la recommandation SIA 431 *Evacuation et traitement des eaux de chantier*.
- Un plan régional d'évacuation des eaux du bassin de la Petite Glâne, sera établi en collaboration avec tous les intervenants (SESA-VD, SEN-FR, autoroute, communes du bassin versant, aérodrome militaire).

2.3.3 Protection des sols

- La COREB engagera un pédologue ayant suivi le cours de protection des sols sur les chantiers.
- Les emprises provisoires de chantier devront être limitées aux zones recouvertes par la suite.
- Les excédents de terre végétale devront être réutilisés pour des aménagements de parcelles agricoles.
- Les décapages ne devraient être effectués qu'en bonnes conditions météo sur sol relativement sec et avec des engins à basse pression au sol. Les tas de terre végétale ne doivent pas dépasser 2.5 mètres de haut. La couche récupérable se limitera à l'horizon Ap.
- La réutilisation des excédents de terre végétale en dehors du site pour des aménagements de parcelles agricoles doit faire l'objet de mise à l'enquête et d'autorisations spéciales de l'Etat sauf si elles ont été prévues dans le cadre d'AF.

2.3.4 Protection de l'air

- Les mesures de niveau B prévues dans la *Directive concernant la protection de l'air sur les chantiers*. En l'occurrence, l'exploitant devra suivre les mesures V3 à V6, M1 à M16, T1 à T13, G1 à G9, A1 et A2, B1 à B4

2.3.5 Protection en matière de bruit

- Les mesures de niveau A prévues par la *Directive sur le bruit des chantiers* du 2 février 2000 sont à appliquer. Les mesures prévues par le RIE sont à respecter et à réaliser le cas échéant.

2.3.6 Déchets

- La recommandation SIA 430 *Gestion des déchets de chantier* est à respecter.

2.3.7 Agriculture

- La direction des travaux devra appliquer strictement les principes de la protection des sols sur le chantier et notamment les recommandations de reconstitution et de remise en culture.
- Toutes les infrastructures agricoles existantes qui pourraient, de façon directe ou indirecte, subir des dépréciations lors des travaux seront à remettre dans leur état initial.

3. De la taxe

La taxe de CHF 6'000.— relative à la décision d'approbation des plans est à la charge de la requérante.

4. Des oppositions

Compte tenu des explications qui précèdent, l'opposition formée par XX et l'opposition formée par ZZ sont rejetées.

5. De l'étude de l'impact sur l'environnement (EIE)

L'évaluation du rapport de l'impact sur l'environnement (RIE) par l'OFEV figure en annexe et fait partie intégrante de la présente décision.

6. De la communication

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

- Communauté régionale de la Broye, COREB, Rose de la Broye, 1470 Lully
- XX, p.a. Monsieur YY, Avocat,
- ZZ

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

- SG-DDPS, 3003 Berne
- Forces aériennes, Aérodrome militaire de Payerne, 1530 Payerne
- OFEV, 3003 Berne
- ARE, 3003 Berne
- OFAG, 3003 Berne
- OFT, 3003 Berne
- OFROU, 3003 Berne
- AFD, 3003 Berne
- Service de la mobilité, avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne
- Service des transports et de l'énergie, rue Joseph-Piler 13, case postale, 1701 Fribourg
- Municipalité de Payerne, Hôtel-de-Ville, 1530 Payerne

Office fédéral de l'aviation civile

Raymond Cron, Directeur

Yves Noirjean, chef de projet
Section Plan sectoriel et installations

Annexe: Evaluations de l'OFEV des 1^{er} novembre et 21 décembre 2007.

Voie de droit

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

Le mémoire de recours indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant ou de son mandataire. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.