

3003 Berne, le 31 janvier 2008

---

## **Aérodrome civil de Payerne**

### **Approbation des plans**

Hangar BEAA / *Solar Impulse*

---

## **A. En fait**

### **1. De la demande**

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Le 1<sup>er</sup> mai 2007, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a formé, pour le compte de l'Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL), une requête d'approbation des plans auprès de l'Office fédéral de l'aviation civil (OFAC) tendant à la construction d'un hangar sur l'aérodrome de Payerne.

#### *1.2 Description du projet*

Le projet dans son ensemble consiste à bâtir un bâtiment administratif avec un hangar destiné au Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (BEAA). Celui-ci est prévu au lieu-dit « Le Grand Marais ». Ce bâtiment possède une surface au sol d'environ 2'900 m<sup>2</sup>. Il est également prévu de mettre à disposition 25 places de stationnement pour voitures.

Le hangar pourra accueillir l'hélicoptère du BEAA, et permettra d'entreposer les épaves d'avion pour les besoins d'enquêtes (analyse et conservation).

En outre, le hangar sera relié directement à la voie de roulage sud de l'aérodrome par sa propre voie de roulage, perpendiculaire, d'une longueur de 150 m et d'une largeur de 15 m.

#### *1.3 Justification du projet*

Le projet se justifie par le fait que le BEAA a pour objectif de regrouper son siège administratif et les hangars en un même site, sur un terrain appartenant de surcroît à la Confédération.

Dans un premier temps, le hangar va également permettre aux ingénieurs du projet *Solar Impulse* d'entreposer l'avion solaire. Dans ce contexte, et pour pouvoir permettre aux vols d'essai de se dérouler dès le 1<sup>er</sup> septembre 2008, il est important que le bâtiment soit achevé dans les temps.

#### *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<sup>er</sup> mai 2007;
- formule de demande de permis de construire cantonale (AP-BS 301);
- mesures de prévention des incendies (AP-BS 302);

- conformité bruits extérieures et intérieurs (AP-BS-303);
- demande label Minergie (AP-BS-304);
- plan infrastructure n° 7862 AA.001.E01.3A1 (AP-BS-305)                    échelle 1:500;
- plan de situation : superstructure  
n° 7862 AA.001.E02.3A1 (AP-BS-310.1)                    échelle 1:500;
- plan de situation et coupe : accès piste  
n° 7862 AA.001.E03.3A1 (AP-BS-310.2)                    échelle 1:500;
- plans surfaces des planchers rez-de-chaussée  
et 1<sup>er</sup> étage (AP-BS-320)                    échelle 1:300;
- extrait de la carte (AP-BS-330)                    échelle 1:25'000;
- plan officiel de situation  
n° 7862 AA.001.E04.3A1 (AP-BS-341)                    échelle 1:1000;
- plan rez-de-chaussée  
n° 7862 AA.001.A00.3A1 (AP-BS-342.1)                    échelle 1:100;
- plan étage supérieur  
n° 7862 AA.001.A01.3A1 (AP-BS-342.2)                    échelle 1:100;
- plan coupes : A-A, B-B, C-C  
n° 7862 AA.001.B01.3A1 (AP-BS-343.1)                    échelle 1:100;
- plan profils de terrain, coupe longitudinale  
n° 7862 AA.001.B02.3A1 (AP-BS-344)                    échelle 1:200;
- plan façades : nord-ouest, sud-ouest  
n° AA 7862.001.C01.3A1 (AP-BS-345.1)                    échelle 1:100;
- plan façades : nord-est, sud-est  
n° AA 7862.001.C02.3A1 (AP-BS-345.2)                    échelle 1:100;
- plan aménagements extérieurs  
n° 7862 AA.001.E05.3A1 (AP-BS-346)                    échelle 1:500;
- notice explicative du projet (AP-BS-350);
- rapport d'impact sur l'environnement du 25 avril 2007 (AP-BS-360);
- extrait du registre foncier (AP-BS-370).

### 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 Commune concernée.

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 publiée dans la commune 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 la Commune de XX, représentée par Me YY, et reçue le lendemain.
- Opposition (en langue allemande) du 31 mai 2007 formée par M. ZZ, et reçue le 4 juin 2007.

Les arguments soulevés concernent pour l'essentiel la question de la construction et démolition de la taxiway, de même que des éléments qui concernent le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et la séparation du présent projet des autres procédures.

La COREB a répondu à ces 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 hangar BEAA. 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)
- OFT, prise de position du 4 mai 2007
  - OFROU, prise de position du 19 juin 2007
  - OFAG, prise de position du 8 août 2007
  - AFD, prise de position du 17 août 2007
  - OFAC, ST, prise de position du 27 août 2007
  - DDPS, prise de position du 14 septembre 2007
  - OFAC, SB, prise de position du 27 octobre 2007
  - OFAC, SI, prises de position des 31 octobre 2007 et 15 janvier 2008
  - OFEV, prises de position des 1<sup>er</sup> novembre et 21 décembre 2007
  - ARE, prise de position du 2 novembre 2007

Le 31 décembre 2007, les travaux préparatoires visant la mise en place du chantier pour la construction ultérieure du bâtiment BEAA / *Solar Impulse* ont été approuvés par l'OFAC.

La procédure d'instruction a pris fin le 15 janvier 2008, à la réception du deuxième préavis de la division SI de l'OFAC, faisant lui-même suite à une demande de compléments formulée par l'OFAC le 2 novembre 2007 et honorée par la COREB le 26 novembre 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 visait à construire un hangar 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 du bâtiment BEAA 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 (moins de 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 Monsieur ZZ et par la Commune de XX, représentée par un avocat. Reçues les 4 et 6 juin 2007, elles ont été manifestement 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 par la voie du recours de droit administratif.

## 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 de quelques semaines l'autorisation de construire le hangar BEAA sur la décision d'approbation du règlement d'exploitation se justifie par le fait que la COREB est pressée par l'Office fédéral des constructions et de la logistique de

réaliser les travaux le plus rapidement possible afin que la halle BEAA puisse effectivement accueillir l'avion *Solar Impulse* dont les vols d'essai doivent démarrer en septembre 2008.

De conception suisse, ce projet révolutionnaire constitue un défi technologique majeur qui dépasse le seul domaine aéronautique. En effet, la recherche en matière d'énergie solaire est en plein essor et les études y relatives contribuent notamment à la protection de l'environnement. Le fait d'accueillir les vols d'essai en Suisse permettrait d'assurer le rayonnement du savoir-faire helvétique.

Les autorités cantonales appuient toutes les démarches en faveur de la réalisation de ce projet qui contribuera à maintenir et à créer des emplois en Suisse, tout en assurant la promotion économique de la région. Le Conseil fédéral a également reconnu l'importance du projet dans une décision du 8 juin 2007. Il importe dès lors de pouvoir permettre le déroulement de ces vols dans les meilleurs délais, notamment en autorisant les travaux à démarrer à temps.

### 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 projet de construction du hangar BEAA 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 devaient impérativement être respectées.

La grue, nécessaire au bon déroulement du chantier, a été traitée au sens de l'art. 63 OSIA en tant qu'obstacle à la navigation aérienne par l'OFAC. L'annonce

d'obstacles a été envoyée aux Forces aériennes à Dübendorf pour avis de la part des instances militaires.

L'OFAC exige d'ores et déjà que la grue soit balisée de jour et de nuit (jour = manchettes de couleur rouge/orange sur le sommet et en bout de(s) flèche(s) / nuit = feux d'obstacle basse intensité, pas clignotant, min. 10 cd en lumière rouge, au sommet et en bout de(s) flèche(s)). Elle sera également publiée par un NOTAM. La COREB s'assurera auprès de Skyguide que l'installation ne perturbe pas le signal ILS présent sur l'aérodrome.

En ce qui concerne la limitation d'obstacles à la navigation aérienne, le hangar prévu ne perce pas les surfaces de limitation d'obstacles au sens de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI. Cette constatation vaut aussi bien pour les surfaces applicables à une piste à vue (*non-instrument runway*) qu'à une piste avec approche de précision (*precision approach runway*).

Néanmoins, dans la mesure où le BEAA utilisera son hélicoptère de jour comme de nuit, les aides visuelles requises (balisage, éclairage, marquages) seront installées aux abords du nouveau hangar et approuvées par l'OFAC. De plus, la COREB s'assurera que les références visuelles nécessaires (balisage existant, obstacles) sont disponibles pour la conduite de vols VFR en toute sécurité.

Pour sa part, le SG-DDPS exige l'installation d'un éclairage fixe de signalisation du bâtiment (obstacle) qui sera commandé depuis la tour de contrôle.

En outre, certains aspects n'ont pas été traités dans la demande d'approbation des plans ou de façon incomplète pour mener à bien l'examen des exigences spécifiques de l'aviation:

- La limite *airside / landside* décrite dans le dossier n'est pas correcte. En aucun cas il ne peut s'agir du portail mobile et de la clôture adjacente. Toute zone où des aéronefs circulent ou stationnent, est classée *airside*. Cette distinction intervient également pour les services de secours et de lutte contre le feu, ainsi que pour le concept de sûreté. La COREB présentera un plan avec la limite corrigée un mois avant le début de l'activité *Solar Impulse*.
- Cette exigence amène le commentaire suivant : le tracé prévu pour les clôtures (îlots) présente des risques quant à la fourniture des services de secours et de lutte contre l'incendie. En effet, le délai d'ouverture et de fermeture du portail peut porter préjudice au délai d'intervention et faire perdre de précieuses secondes, sans évoquer le cas de panne. Sachant que le hangar et son tarmac sont *airside*, il serait bien plus simple et adéquat de faire passer un seul tracé de la clôture autour du site du hangar BEAA et ainsi d'éliminer le portail et la partie de la clôture avoisinante (cf. Aéroport de Sion).

Les marquages et balisages aéronautiques requis en fonction de l'exploitation et du stationnement des aéronefs prévus sont à faire figurer sur un plan à l'échelle et à fournir à l'OFAC pour approbation un mois avant le début de l'activité *Solar Impulse*.

Toutes les nouvelles installations aéronautiques feront l'objet d'un amendement de l'AIP MIL. D'autre part, l'ouverture de l'exploitation civile à Payerne entraînera l'insertion de l'aérodrome de Payerne dans l'AIP civil au moment où le règlement d'exploitation entre en force. C'est pourquoi la COREB préparera un dossier complet et le soumettra à l'OFAC pour examen et approbation en respectant les délais fixés par les cycles AIRAC / AMDT. Il est à noter qu'en raison de la différence entre les normes applicables pour les militaires et les civils, l'OFAC se réserve le droit d'adapter certaines informations publiées dans l'AIP, comme les distances déclarées, ou d'apposer des remarques relatives aux particularités d'un aérodrome militaire. Le processus NOTAM sera en place.

En ce qui concerne le stationnement de véhicules et le dépôt de tout matériel (y compris durant les phases de chantier), les règles suivantes s'appliquent :

- La distance entre l'axe d'une voie de circulation autre qu'une voie d'accès de poste de stationnement et un objet sera de 26.0 m (pour des envergures inférieures à 36.0 m). Sinon des marges plus importantes sont à prévoir et à appliquer en vertu du Tableau 3-1 de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI.
- Tout stationnement ou dépôt de matériel est strictement interdit sur la bande de piste (*runway strip*), sur la RESA (*runway end safety area*) et ne percera pas les surfaces de limitation d'obstacles OACI.
- Les personnes autorisées à se mouvoir sur l'aire de mouvement (aire de manœuvre + aire de trafic) seront accréditées et auront suivi une formation à cet effet. Elles seront en contact avec les services de la navigation aérienne. Tout visiteur sera accompagné d'une personne autorisée.

Tous les points évoqués ci-dessus sont pertinents. Ils seront repris sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

L'attention du requérant est attirée sur le fait que la construction du hangar et sa future exploitation impliqueront la mise en place de règles d'exploitation qui seront définies dans le cadre de la procédure visant à l'approbation du règlement d'exploitation.

## 2.5 *Exigences techniques*

Dans sa prise de position du 14 septembre 2007, le SG-DDPS 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. Par ailleurs, il est rappelé que les feux de chantier sont strictement interdits. Ces règles de sécurité seront reprises dans le dispositif.

En outre, le SG-DDPS exige l'installation d'un éclairage fixe de signalisation du bâtiment (obstacle) qui sera commandé depuis la tour de contrôle.

Le projet prévoit que les épaves seront nettoyées dans l'installation de lavage du DDPS. Or le SG-DDPS fait remarquer qu'il existe deux installations de lavage sur le site de Payerne et que l'utilisation de celles-ci doit encore être réglée et finalisée dans une convention.

Enfin, le SG-DDPS fait encore remarquer que la place entre la grande halle du bâtiment BEAA et le portail d'accès à la piste est trop petite pour y stationner l'avion *Solar Impulse*. Celui-ci devra donc être stationné sur le taxiway BEAA dans l'enceinte militaire entre le portail du BEAA et le taxiway sud de l'aérodrome militaire. L'avion devra être, dans tous les cas, stationné de façon à ce que la route interne de l'aérodrome (entre les ateliers BLA et le secteur du U70) reste libre. Ces remarques sont pertinentes et seront reprises sous forme de charge dans le dispositif.

## 2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Le projet de hangar, faisant l'objet de la présente décision, se trouve en zone agricole. Cependant, 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.

L'ARE rappelle néanmoins que le projet se situe sur des surfaces d'assolement et que d'éventuels problèmes inhérents à cette situation devront être réglés ultérieurement, conformément à ce qui figure dans le protocole de coordination PSIA et dans les explications de la fiche PSIA spécifique à Payerne. En l'occurrence, il appartient au canton de Vaud d'apporter la preuve que le quota cantonal des surfaces d'assolement, défini dans le cadre du plan sectoriel de la Confédération, est respecté.

L'office fédéral de l'agriculture, quant à lui, rappelle aussi qu'il conviendra d'apporter la preuve que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le plan sectoriel de la Confédération est respecté.

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

Dans son préavis du 1<sup>er</sup> 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 2.7.8) 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 seront mises en place.

### 2.7.1 Nature et paysage

La construction du bâtiment BEAA provoque une emprise au sol d'environ 9500 m<sup>2</sup>. Le projet prévoit l'aménagement de 2700 m<sup>2</sup> de surfaces vertes extensives, sous forme de prairies maigres. Un bassin de rétention verra également le jour en bordure du bâtiment pour les eaux de ruissellement liées à l'imperméabilisation des sols. L'OFEV se rallie à l'avis exprimé dans le Rapport d'impact, à savoir que l'impact du projet de bâtiment est positif, au vu des mesures de compensation envisagées. La part de surface valorisée pour ce projet est en effet supérieure aux 12 % exigés dans la « Recommandation sur la compensation écologique sur les aérodomes » (OFEFP, 2004), ce qui représente une amélioration par rapport à la situation actuelle. Néanmoins, l'OFEV fixe les exigences suivantes:

- Le bassin de rétention le long du bâtiment BEAA sera aménagé de façon naturelle.
- L'exploitant civil de l'aérodrome 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).
- Il convient d'organiser un suivi environnemental de la phase de réalisation selon la norme VSS 640 610a.

Concernant la végétalisation des toits, l'OFEV a d'abord demandé que les toitures soient végétalisées conformément à l'article 3.11 du règlement du PPA Aéroport 1. Cependant, après ré-étude du dossier, dans lequel le requérant expliquait pourquoi il renonçait à la végétalisation des toits et comment il comptait compenser ce renoncement, l'OFEV, dans sa prise de position complémentaire du 21 décembre 2007, renonce à exiger la végétalisation des toitures.

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 rappelle 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.

A noter que le RIE rappelle à juste titre que l'évacuation des eaux de chantier devra tenir compte de la recommandation SIA 431 *Evacuation et traitement des eaux de chantier* (page 6.1.3, page 39). Les mesures prévues seront entreprises.

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 excédants 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.

Le canton de Vaud rappelle également que la réutilisation des excédants de terre végétale en dehors du site pour des aménagements de parcelles agricoles doivent 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 A prévues dans la *Directive concernant la protection de l'air sur les chantiers* de 2002. En l'occurrence, l'exploitant devra suivre les mesures M1, M4, M11, M12, M15, T1 à T6, T8 à T10, T12, T13, G1 à G7, G9, A1, B2, B4. Au demeurant, les mesures préconisées par le RIE à la page 39 (6.1.2) 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 rappelle que les mesures de niveau A prévues par la *Directive sur le bruit des chantiers* du 2 février 2000 est à appliquer. Dans ce contexte, il rappelle que les mesures énumérées en page 38 (6.2.1) du RIE sont à

respecter et à réaliser le cas échéant. Le Canton de Vaud est d'ailleurs du même avis.

#### 2.7.6 Déchets

Le RIE préconise de tenir compte de la recommandation SIA 430 *Gestion des déchets de chantier* (6.1.4, page 40). Les mesures prévues seront effectuées.

#### 2.7.7 Protection contre les accidents majeurs

Dans son préavis du 26 août 2007, le canton de Vaud remarque que l'état de référence du document no 360 (projet BEAA, AP-BS-360) indique en page 31 que les installations à risque de l'aérodrome militaire se situent en dehors du périmètre de l'aérodrome. Le SEVEN ne peut pas vérifier cette affirmation sans avoir connaissance du rapport succinct des installations militaires établi dans le cadre de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Le SEVEN demande donc d'être informé sur ce point.

L'OFEV s'est penché sur la question et n'a pas émis de considération au sujet du respect de l'ordonnance sur les accidents majeurs. Cet office a constaté que les documents sont complets et les informations compréhensibles. L'OFEV affirme que le présent projet ne représente pas une modification sensible au sens de l'art. 5, al. 3 OPAM. La question du canton de Vaud est sans objet car l'examen a eu lieu au travers de l'autorité fédérale.

#### 2.7.8 Agriculture

Dans son préavis du 7 août 2007, l'OFAG 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. Ces éléments pertinents seront repris dans le dispositif en tant que charge.

#### 2.8 Exigences liées à la douane

Dans son préavis du 17 août 2007, la Direction générale de douanes indique que le

trafic transfrontalier lié à l'activité du BEAA sera très limité. De plus, si aucune marchandise n'est transportée, ces vols pourront se dérouler dans le cadre du statut d'aérodrome avec trafic toléré. Cela sera fixé dans le cadre de la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation.

## 2.9 *Exigences liées à la protection contre l'incendie*

Dans son préavis du 26 août 2007, le canton de Vaud formule toute une série d'exigences techniques dans le domaine de la protection contre l'incendie. Ces exigences sont d'ordre technique et ne sont pas sujettes à discussion. Elles seront reprises dans le dispositif sous forme de charges.

## 2.10 *Autres commentaires*

Dans son préavis du 26 août 2007, le canton de Vaud formule quelques remarques dans le domaine du stationnement. Conformément aux dispositions de l'art. 40a RLATC, il est de la compétence de la commune de vérifier que le nombre de places de stationnement soit conforme à la réglementation communale et à la norme VSS en vigueur. En outre, vu le nombre important d'emplois projeté dans le périmètre et compte tenu du plafonnement de l'offre en places de stationnement, le SM invite les entreprises qui occuperont des locaux à établir un plan de mobilité d'entreprise pour leurs collaborateurs.

## 2.11 *De la détermination de l'OFAC sur les oppositions*

L'OFAC entend répondre aux oppositions comme suit.

### 2.11.1 Réponse à l'opposition de Monsieur ZZ

L'opposition formée par Monsieur ZZ comporte plusieurs éléments dont un seul relève du présent projet à savoir le fait que la construction d'un *taxiway* d'une longueur de 140 mètres environ pour le projet Solar Impulse devra être détruit lorsque les vols d'essai seront terminés mais au plus tard en 2011.

Un tel motif, sans justification particulière, doit toutefois être d'emblée rejeter puisque la construction de cette voie de roulage, qui fait partie intégrante du présent projet, sera utilisée non seulement, et dans un premier temps par Solar Impulse, mais surtout durant la phase d'exploitation civile subséquente. Or, construire un hangar qui ne serait relié au reste des infrastructures aéroportuaires indispensables à l'exploitation (notamment la piste) constitue un non-sens.

En effet, les hélicoptères équipés de roues et les avions doivent atterrir et décoller au moyen de la piste. Après l'atterrissage, ils utilisent la voie de roulage pour se

rendre au hangar. Au demeurant, la construction d'une *taxiway* est une infrastructure dont les impacts sur l'environnement sont conséquents. La construire pour la détruire quelques années plus tard serait assurément une erreur de planification et une atteinte inutile à l'environnement.

Pour ces raisons, l'opposition doit être rejetée. Au surplus, les autres aspects mentionnés dans celle-ci seront traités dans le cadre de la décision d'approbation du règlement d'exploitation à venir.

#### 2.11.2 Réponse à l'opposition de la Commune de XX

S'agissant de l'opposition formée par la Commune de XX, dûment représentée par un mandataire qualifié et dans les temps, 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.

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.

Il importe de mentionner à cet égard que la Commune de XX a récemment signé la convention qui consacre la COREB en tant qu'exploitant civil de l'aérodrome civile de Payerne. De ce fait, la question de séparer ledit projet n'a plus lieu d'être puisque c'est bien l'exploitant civil (ou comme c'était le cas ici, le futur exploitant civil) qui est compétent pour former toute demande de construction relevant de l'infrastructure aéronautique (notamment des hangars).

Le fait que celui-ci décide de déposer plusieurs projets en même temps ne change rien, la loi ne formulant pas d'exigence en la matière. Par ailleurs, et contrairement à ce que prétend l'opposante, le hangar du BEAA a bel et bien besoin d'un taxiway et d'un tarmac comme expliqué précédemment. 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.

Pour ce qui relève de la prétendue insuffisance du rapport des impacts sur l'environnement soulevée par la Commune de XX, l'autorité spécialisée en la matière, soit l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), a confirmé le contenu dudit rapport. Cela étant, il peut pallier les éventuelles déficiences de celui-ci en exigeant que la décision soit assortie de charges que l'OFAC analyse ci-après 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 suivent, 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 « Payerne » adoptée par le Conseil fédéral dans sa séance du 7 décembre 2007, force est de constater que l'argumentaire exposé par la Commune de XX concerne le règlement d'exploitation et non pas l'approbation des plans pour le hangar BEAA/ Solar Impulse. Dès lors, l'OFAC entend développer sa réponse dans le cadre de sa décision sur le règlement d'exploitation qui devra suivre.

Sur la base de ce qui précède, l'OFAC entend également rejeter l'opposition déposée par la Commune de XX, étant toutefois précisé que l'OFAC fait naturellement siens les éléments qui figurent dans la fiche PSIA adoptée par le Conseil fédéral de sorte qu'il se conformera à son contenu, le PSIA ayant un caractère contraignant pour les autorités.

## 2.12 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<sup>er</sup> 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 l'effet suspensif**

Faisant application de l'art. 55 al. 2 de la loi sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), un éventuel recours contre la présente décision n'aura pas d'effet suspensif.

Ce retrait se justifie en raison du fait que le bâtiment du BEAA doit accueillir dans un premier temps l'avion du projet *Solar Impulse*, dont les premiers essais auront lieu dès septembre 2008 et pour une période de trois ans. Le fait que ces vols se déroulent depuis Payerne a été favorablement accueilli par l'ensemble de la population. Comme mentionné précédemment, ce projet, largement soutenu par les autorités, fédérales, cantonales ou communales, ne peut souffrir d'aucun retard sous peine de voir d'éventuels projets similaires étrangers se réaliser en premier.

Cela étant, la requérante est rendue attentive au fait que la présente décision n'empêche pas un éventuel recours et la restitution de l'effet suspensif subséquente. Les travaux sont donc effectués par l'exploitant civil en toute connaissance de cause.

#### **5. 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<sup>er</sup> mai 2007 de la Communauté régionale de la Broye,

décide l'approbation des plans pour la construction du hangar BEAA / *Solar Impulse*.

### 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 du bâtiment BEAA / *Solar Impulse*, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de demande et sur les plans ci-après :

- plan infrastructure n° 7862 AA.001.E01.3A1 (AP-BS-305) échelle 1:500;
- plan de situation : superstructure  
n° 7862 AA.001.E02.3A1 (AP-BS-310.1) échelle 1:500;
- plan de situation et coupe : accès piste  
n° 7862 AA.001.E03.3A1 (AP-BS-310.2) échelle 1:500;
- plans surfaces des planchers rez-de-chaussée  
et 1<sup>er</sup> étage (AP-BS-320) échelle 1:300;
- extrait de la carte (AP-BS-330) échelle 1:25'000;
- plan officiel de situation  
n° 7862 AA.001.E04.3A1 (AP-BS-341) échelle 1:1000;
- plan rez-de-chaussée  
n° 7862 AA.001.A00.3A1 (AP-BS-342.1) échelle 1:100;
- plan étage supérieur  
n° 7862 AA.001.A01.3A1 (AP-BS-342.2) échelle 1:100;
- plan coupes : A-A, B-B, C-C  
n° 7862 AA.001.B01.3A1 (AP-BS-343.1) échelle 1:100;
- plan profils de terrain, coupe longitudinale  
n° 7862 AA.001.B02.3A1 (AP-BS-344) échelle 1:200;
- plan façades : nord-ouest, sud-ouest  
n° AA 7862.001.C01.3A1 (AP-BS-345.1) échelle 1:100;
- plan façades : nord-est, sud-est  
n° AA 7862.001.C02.3A1 (AP-BS-345.2) échelle 1:100;
- plan aménagements extérieurs  
n° 7862 AA.001.E05.3A1 (AP-BS-346) échelle 1:500.

### 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 grue installée pour le chantier sera balisée de jour comme de nuit (jour = manchettes de couleur rouge/orange sur le sommet et en bout de(s) flèche(s) / nuit = feux d'obstacle basse intensité, pas clignotant, min. 10 cd en lumière rouge, au sommet et en bout de(s) flèche(s)).
- L'installation de la grue fera l'objet d'un NOTAM.
- La COREB s'assurera auprès de Skyguide que l'installation ne perturbe pas le signal ILS présent sur l'aérodrome.
- Les aides visuelles requises (balisage, éclairage, marquages) seront installées aux abords du nouveau hangar et approuvées par l'OFAC. La COREB s'assurera que les références visuelles nécessaires (balisage existant, obstacles) sont disponibles pour la conduite de vols VFR en toute sécurité.
- Un éclairage fixe de signalisation du bâtiment (obstacle), qui sera commandé depuis la tour de contrôle, doit être mis en place.
- La COREB présentera un plan avec la limite *airside/ landside* corrigée.
- Les marquages et balisages aéronautiques requis en fonction de l'exploitation et du stationnement des aéronefs prévus sont à faire figurer sur un plan à l'échelle et à fournir à l'OFAC pour approbation 1 mois avant le début de l'activité *Solar Impulse*.
- Toutes les nouvelles installations aéronautiques feront l'objet d'un amendement de l'AIP MIL.
- La COREB préparera un dossier complet et le soumettra à l'OFAC pour examen et approbation en respectant les délais fixés par les cycles AIRAC / AMDT. Il est à noter que l'OFAC se réserve le droit d'adapter certaines informations publiées dans l'AIP, comme les distances déclarées, ou d'apposer des remarques relatives aux particularités d'un aérodrome militaire.
- Pour le stationnement de véhicule et le dépôt de tout matériel (y compris durant les phases de chantier), les règles suivantes s'appliquent :
  - La distance entre l'axe d'une voie de circulation autre qu'une voie d'accès de poste de stationnement et un objet sera de 26.0 m (pour des envergures inférieures à 36.0 m). Sinon des marges plus importantes sont à prévoir et à appliquer en vertu du Tableau 3-1 de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI.
  - Tout stationnement ou dépôt de matériel est strictement interdit sur la bande de piste (*runway strip*), sur la RESA (*runway end safety area*) et ne percera point les surfaces de limitation d'obstacles OACI.
  - Les personnes autorisées à se mouvoir sur l'aire de mouvement (aire de manœuvre + aire de trafic) seront accréditées et auront suivi une formation à cet effet. Elles seront en contact avec les services de la navigation aérienne. Tout visiteur sera accompagné d'une personne autorisée.

## 2.2 Exigences techniques

- 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.
- L'utilisation des installations de lavage doit encore être réglée et finalisée dans une convention.
- L'avion *Solar Impulse* devra être stationné sur le taxiway BEAA dans l'enceinte militaire entre le portail du BEAA et le taxiway sud de l'aérodrome militaire. L'avion devra être, dans tous les cas, stationné de façon à ce que la route interne de l'aérodrome (entre les ateliers BLA et le secteur du U70) reste libre.

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

### 2.3.1 Nature et paysage

- Le bassin de rétention le long du bâtiment BEAA sera aménagé de façon naturelle.
- 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.
- 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 Aéro pôles.
- 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 excédants 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 excédants 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 A prévues dans la *Directive concernant la protection de l'air sur les chantiers* de 2002. En l'occurrence, l'exploitant devra suivre les mesures M1, M4, M11, M12, M15, T1 à T6, T8 à T10, T12, T13, G1 à G7, G9, A1, B2, B4.
- Les mesures préconisées par le RIE à la page 39 (6.1.2) sont à prendre en compte.

### 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 est à appliquer. Dans ce contexte, il rappelle que les mesures énumérées en page 38 (6.2.1) du RIE sont à respecter et à réaliser le cas échéant.

### 2.3.6 Déchets

- La recommandation SIA 430 *Gestion des déchets de chantier* (6.1.4, page 40) 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.

#### 2.4 Exigences liées à la protection contre l'incendie

- a° Pour tous contacts avec l'ECA, le numéro de référence 1998/D/1593-05 et 06 doit être spécifié.
- b° Les prescriptions de protection incendie de l'Association des établissements cantonaux d'assurance contre les incendies (AEAI) édition 2003, mentionnées par le règlement du 14 septembre 2005 concernant les prescriptions sur la prévention des incendies doivent être appliquées.
- c° Ne peuvent sans autorisation spéciale être construits, reconstruits, agrandis, transformés ou modifiés dans leur destination, les constructions et les ouvrages nécessitant des mesures particulières de protection contre les dangers d'incendie et d'explosion ainsi que contre les dommages causés par les forces de la nature.  
En outre, il appartient à la Municipalité de surveiller l'application de ces mesures particulières et de contrôler la conformité de l'exécution avec le dossier mis à l'enquête.
- d° Les mesures de prévention des incendies prévues sur les plans, dans le questionnaire 43, le descriptif, etc. doivent être réalisées.
- e° Le système porteur hors sol de la construction doit être de résistance R 30.
- f° Les locaux suivants doivent constituer des compartiments coupe-feu EI 30, avec portes EI 30 / E 30 homologuées par rapport aux locaux adjacents :
  - l'ensemble de la halle
  - chaque bureau SI
  - la cafétéria
  - chaque local technique (EI 30 (icb)), toutefois, le local chauffage doit être de résistance EI 60 (icb)
  - le bureau / accueil
  - la salle de conférence (100 m<sup>2</sup>)
  - chaque local d'archives
  - chaque groupe de bureaux
- g° Les locaux cuisines, offices, etc. doivent constituer un compartiment coupe-feu EI 30 (icb). Un tablier de protection fixé au plafond, de qualité incombustible ou en verre E 30, d'une hauteur de 50 cm au moins sera mis en place au droit des portes et liaisons ouvertes.
- h° La cage d'escalier doit constituer un compartiment coupe-feu REI 30 (icb). Les accès seront fermés par des portes EI 30-C / E 30-C homologuées équipées de ferme-portes.

- i° Chaque corridor et voie d'évacuation doivent constituer un compartiment coupe-feu EI 30 avec revêtements incombustibles du côté de la voie d'évacuation et portes EI 30 / E 30 homologuées par rapport aux locaux adjacents.
- j° Les portes situées sur les voies d'évacuation doivent s'ouvrir dans le sens de fuite; elles doivent être utilisables immédiatement en tout temps et sans recours à des moyens auxiliaires.
- k° Le passage des installations techniques au travers des dalles et parois doit être étanche aux gaz et aux fumées. Pour les conduites combustibles, un dispositif d'obturation EI 30 homologué doit être mis en place.
- l° La cage d'ascenseur doit être de classe EI 60 (icb) avec portes E 30 homologuées.
- m° L'emploi de matériaux combustibles pour les revêtements, l'isolation et l'aménagement intérieur, doit être conforme aux exigences de la directive "Utilisation de matériaux de construction combustibles".
- n° L'ECA prend note que l'ensemble des locaux sera doté d'une installation de détection assurant une protection totale; cette installation, réalisée par une firme agréée, doit être reliée au Centre de Traitement des Alarmes (CTA) de l'ECA à Pully.
- o° Des boutons-poussoirs raccordés sur l'alarme-feu externe doivent être installés à chaque niveau, à proximité des issues.
- p° Si pour des raisons d'exploitation les portes coupe-feu restent ouvertes, leur fermeture automatique doit être asservie à l'alarme-feu.
- q° L'arrêt des installations générales de ventilation et de climatisation doit être asservi à l'alarme feu.
- r° L'ascenseur doit être doté d'un dispositif de rappel asservi à l'alarme-feu ramenant automatiquement la cabine au niveau du rez.
- s° Les modalités de transmission de l'alarme feu doivent être fixées d'entente avec la centrale d'alarme-feu.
- t° L'acheminement de l'alarme-feu à la centrale doit être effectué en classe : C2 (intervalle de surveillance de ligne : 23 heures)
- u° L'annonce, les plans et le descriptif du système de protection automatique demandé ci-dessus doivent être soumis à l'ECA pour approbation AVANT le début des travaux.
- v° L'aération de la chaufferie doit être réalisée par une (des) ouverture(s) donnant directement sur l'extérieur et ayant une surface totale en cm<sup>2</sup> équivalente à 6 fois la puissance installée en kW, mais au minimum 150 cm<sup>2</sup>.
- w° Le désenfumage de la cage d'escalier doit être assuré par un exutoire de fumée (section d'ouverture : 5 % de la surface de la cage, mais au moins 0,5 m<sup>2</sup>) placé au niveau de la toiture, avec commande manuelle située au niveau de l'entrée.
- x° L'aération sur l'extérieur de la cage d'ascenseur doit avoir une section ouverte de 5 % de la surface de la cage, mais au maximum 0,16 m<sup>2</sup>.
- y° La halle doit être équipée d'exutoires de fumées et chaleur à commande d'ouverture automatique (hydraulique, mécanique ou pneumatique) asservie à l'alarme-feu. L'ouverture et la fermeture à commande manuelle placée à proximité d'une issue doivent aussi être possibles.

- z° La cage d'escalier, les corridors, dégagements et issues de secours ainsi que les locaux ouverts au public doivent être dotés d'un éclairage de sécurité.
- aa° Les issues de secours et les voies d'évacuation doivent être signalées d'une façon continue, visible et compréhensible, au moyen de flèches et de panneaux lumineux normalisés.
- bb° Le bâtiment doit être doté d'une installation de protection contre la foudre.
- cc° L'emplacement et le nombre des bornes hydrantes, les accès au bâtiment, les cheminements autour de celui-ci ainsi que le plan d'intervention tenant compte des caractéristiques du complexe, de son exploitation et des installations d'alarme, doivent être définis en collaboration avec l'Inspecteur régional du service de défense contre l'incendie et le Commandant du service du feu local avant la mise en service du bâtiment.
- dd° La défense incendie intérieure doit être assurée par 4 postes incendie complétés par des extincteurs adaptés aux risques. Ces moyens doivent être placés à proximité d'issues donnant directement sur l'extérieur et/ou à l'accès de cages d'escalier. Ils doivent être accessibles en tout temps.
- ee° Tous les moyens de défense incendie (extincteurs, postes incendie, etc.) doivent être signalés d'une façon très visible et compréhensible par des panneaux normalisés.
- ff° Une instruction permanente à l'usage du personnel sur le comportement à adopter en cas d'incendie doit être instaurée, notamment : exercices d'alarme, d'évacuation et d'extinction.
- gg° Le mandataire doit transmettre les mesures d'exploitation et d'organisation citées sous 32 (le système porteur hors sol de la construction doit être de résistance R 60 (icb) (rez-de-chaussée et étages), à l'exception du dernier niveau) à l'utilisateur.

### **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. De l'effet suspensif**

L'effet suspensif est retiré aux éventuels recours.

### **5. Des oppositions**

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

### **6. 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.

## 7. 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
- Commune de XX, p.a. Monsieur YY, Avocat
- Monsieur 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
- OFCL, Madame B. Sutter, Cheffe de projet, 3003 Berne
- 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<sup>er</sup> 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.