



3003 Berne, le 15 mai 2017

Aéroport civil de Sion

Approbation des plans

Caméra sur le toit de l'aérogare

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 13 octobre 2016, la Ville de Sion, exploitant de l'aéroport civil de Sion (ci-après : le requérant), a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour l'installation d'une caméra sur le toit de l'aérogare.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à installer une webcam offrant une vue à 360° sur un mât de 3 m de haut qui sera posé sur le toit de l'aérogare.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'offrir une meilleure visibilité de l'environnement aéroportuaire et des conditions météorologiques dans la zone de contrôle augmentant ainsi la sécurité des opérations de même que l'attractivité de la plateforme.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 13 octobre 2016 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 13 octobre 2016 ;
- Plan de situation ;
- Plan en coupe.

En date du 18 janvier 2017, le requérant a fait parvenir les documents suivants :

- Argumentaire de l'exploitant du 18 janvier 2017 (courrier électronique) sur la nécessité du percement des surfaces de limitation d'obstacles ;
- Plan en coupe, version 2.0, qui annule et remplace le plan en coupe qui était contenu dans le dossier initial du 13 octobre 2016 ;
- Attestation de Skyguide du 13 janvier 2017 (courrier électronique) que le projet est compatible avec les équipements de communication, navigation et surveillance (CNS) locaux.

En date du 1^{er} février 2017, le requérant a fait parvenir le document suivant :

- Evaluation de l'exploitant du 1^{er} février 2017 (courrier électronique) du risque in-

duit par le percement des surfaces de limitation d'obstacles.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effets significatifs sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels correspondants sur les bien-fonds nécessaires au projet.

2. De l'instruction

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

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Seuls les services internes de l'OFAC ont été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été mise à l'enquête publique. Partant, aucun avis n'a été publié, ni dans le Bulletin officiel du Canton du Valais (BO-VS) ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, premier examen spécifique à l'aviation du 9 décembre 2016 ;
- OFAC, examen spécifique à l'aviation, version amendée du 10 février 2017, qui annule et remplace le premier examen du 9 décembre 2016.

2.3 *Observations finales*

En date du 11 janvier 2017, l'OFAC a fait parvenir au requérant le premier examen aéronautique du 9 décembre 2016 – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – en l'invitant à lui faire parvenir certains documents manquants. Par courriers électroniques des 18 janvier et 2 février 2017, le requérant a fait parvenir à l'OFAC les documents et informations nécessaires. En date du 13 février 2017, l'OFAC a fait parvenir au requérant la version amendée de l'examen spécifique à l'aviation, datée du 10 février 2017, en l'invitant à lui faire part de ses éventuelles remarques. L'OFAC et le requérant se sont mis d'accord sur les charges contenues

dans l'examen spécifique à l'aviation suite à un échange de courriers électroniques qui a pris fin le 27 avril 2017.

L'instruction du dossier s'est achevée le 27 avril 2017.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un 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'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aérodrome dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à installer une caméra sur le toit de l'aérogare. Dans la mesure où cette caméra sert à l'exploitation d'un aérodrome, il s'agit d'une installation d'aérodrome dont la mise en place doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'exploitant de l'infrastructure aéronautique de Sion bénéficie d'une concession.

1.2 Procédure applicable

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

La procédure ordinaire d'approbation des plans en particulier est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA et ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée sont respectées de sorte que ce type de procédure peut être appliqué.

1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est pas nécessaire.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitée a été examinée par l'autorité spécialisée qui a émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer cette avis et de statuer sur les oppositions le cas échéant. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3). Elle est acceptée.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Sion ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA. La version 2 du protocole de coordination est datée du 13 mars 2012 et a été approuvée par tous les partenaires. La version finale du protocole de coordination sera élaborée dans un délai raisonnable.

Le présent projet est sans conséquence sur le bruit de l'installation ainsi que le périmètre d'aérodrome et est également acceptable pour la limitation d'obstacles. Par ailleurs, il n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde par conséquent avec le PSIA.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

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

Ce faisant, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 10 février 2017 dans lequel il a formulé 10 exigences dont le détail apparaît ci-dessous. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision sous forme de charges.

2.5.1 Introduction

Le projet concerne la mise en place d'une caméra diffusant en temps réel sur Internet une vue à 360° de l'aéroport. Cette nouvelle possibilité offrira une meilleure visibilité de l'environnement aéroportuaire et des conditions météo locales, ce qui d'un point de vue de la sécurité est appréciable.

La caméra sera installée au sommet d'un mât de trois mètres situé sur le toit de l'aérogare.

2.5.2 Equipements CNS (Communication, Navigation, Surveillance)

Selon son courrier électronique en date du 13 janvier 2017, Skyguide atteste que le mât de support prévu pour la caméra n'entraînera aucune perturbation inacceptable des équipements CNS de l'aéroport de Sion.

2.5.3 Surfaces de limitation d'obstacles

Une analyse du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles révèle qu'une partie de l'aérogare de l'aéroport de Sion fait déjà saillie au-dessus de la surface de transition de la piste revêtue 07-25 selon l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI.

A l'emplacement prévu du mât de support de la caméra, le sommet de l'aérogare est situé à environ 1 m au-dessus de la surface de transition. Le mât de 3 m et la caméra percent donc entièrement la surface limitative d'obstacles.

Les surfaces de limitation d'obstacles de la piste en herbe ne seront pas percées par le mât de 3 m.

Pour les pistes à vue, les nouveaux objets au-dessus d'une surface de transition sont en principe régis par le paragraphe 4.2.3 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI qui indique que : « La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche, ou d'une surface de transition, à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ».

Dans ce cas-ci, le principe du défilement (shielding) au sens strict du paragraphe 2.9.3 du Manuel des services d'aéroport (Doc 9137), 6^{ème} Partie de l'OACI n'est pas applicable, car le défilement pour une surface de transition n'est généralement admis que dans le sens perpendiculaire à l'axe de la piste et en s'éloignant de celle-ci. Ce nouvel objet doit par conséquent être considéré comme un obstacle à la navigation aérienne. Son autorisation nécessite préalablement une courte étude aéronautique pour déterminer si cet objet ne risque pas de compromettre la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou de nuire sensiblement à la régularité de l'exploitation.

Dans sa prise de position du 1^{er} février 2017, le requérant justifie l'emplacement et la hauteur du mât (altitude 492.5 m) en suivant l'argumentaire suivant :

- Cette installation nécessite une surélévation pour avoir une image exploitable à 360°, ce qui évite que des parties soient masquées ou que la toiture du bâtiment représente 80 % de l'image ;

- L'emplacement à hauteur du seuil 25 est le plus pertinent pour les pilotes et compagnies ;
- L'installation sur l'aérogare est la plus avantageuse et la plus directe du point de vue de la technique (alimentation électrique, accès au réseau informatique de l'aéroport) ;
- La webcam sera fixée sur un mât frangible, ce qui n'est pas comparable à un hangar ou un bâtiment en cas de choc avec un aéronef ;
- L'aérogare de Sion est clairement identifié et identifiable comme obstacle, de par les publications aéronautiques, mais aussi visuellement du fait de sa couleur totalement rouge surmonté de feux de gabarits ;
- Un autre emplacement serait plus contraignant et engendrerait inévitablement un percement de la surface de transition ;
- Selon le requérant, il existe déjà deux obstacles plus hauts et situés plus près de la piste : à l'est un arbre vers le parking longue durée (499.7 m), à l'ouest le sommet du hangar GVM (493.4 m) et au nord de la piste gazon une rangée d'arbres (entre 493.3 m et 502.1 m).

Comme mesure de mitigation visant à diminuer le risque induit par le percement, le requérant a d'ores et déjà prévu de réduire la hauteur du mât, initialement prévue de 4 m, à 3 m. Cette hauteur réduite est prise en compte dans le présent examen.

Compte tenu de la hauteur réduite du mât, le requérant évalue le risque résiduel à un niveau acceptable, car le danger de la caméra au-dessus de l'aérogare induit un risque de collision avec un aéronef présentant une probabilité qui peut être qualifiée d'extrêmement improbable.

Le raisonnement et l'évaluation du risque, conformément au chapitre 5.2.2.5 du « Manuel d'aérodrome », peuvent être acceptés et sont jugés cohérents. Par son argumentaire, le requérant a démontré que le choix de l'emplacement retenu pour le mât de la caméra est le fruit d'une réflexion interne et qu'il s'agit de la position la plus adaptée techniquement.

Compte tenu de la courte étude aéronautique réalisée par le requérant, ce nouvel obstacle peut être toléré et est traité de manière particulière au vu de ses caractéristiques et de son emplacement spécifique.

Le balisage lumineux permettra une atténuation supplémentaire du risque.

Ainsi, au sujet des surfaces de limitation d'obstacles, les exigences suivantes devront être respectées par le requérant.

Un balisage lumineux de nuit par feu d'obstacle basse intensité, non clignotant, min. 10 cd en lumière rouge, sera placé à proximité du sommet du mât.

Le balisage lumineux sera commandé par contacteur crépusculaire réglé sur 350 lux au nord géographique.

Le requérant est responsable du maintien en bon état du balisage lumineux prescrit. Une défaillance de celui-ci est à éliminer dans les 48 h.

2.5.4 Exigences liées aux travaux

Le processus de montage du mât de support pour la caméra n'est pas décrit dans les documents fournis. Durant la phase des travaux, le percement de la surface de limitation d'obstacles est avéré.

Ainsi, les éventuels engins ou grues mobiles nécessaires à la mise en place du mât seront le cas échéant annoncés officiellement, au minimum 20 jours à l'avance et conformément aux art. 63, 64 et 66 OSIA. A ce sujet, l'OFAC rappelle que toutes les informations nécessaires pour l'annonce officielle, y compris le formulaire d'annonce électronique, sont disponibles sur la page internet www.bazl.admin.ch/obstacles.

Par ailleurs, le requérant devra informer l'OFAC quant au planning de réalisation du mât (report des travaux) ou quant à l'actualité du projet (éventuellement abandon). Les communications se feront par e-mail à l'adresse _____, en mentionnant le numéro de référence suivant : 273-VS-30213-LSGS.

2.5.5 Publications aéronautiques et documentation

La mise en place du mât sera confirmée par le requérant au minimum 4 jours ouvrables à l'avance par e-mail à l'adresse _____, en mentionnant le numéro de référence suivant : 273-VS-30213-LSGS.

Le démontage, la modification ou le transfert de propriété du mât doivent impérativement être annoncés par e-mail à l'adresse _____, en mentionnant le numéro de référence suivant : 273-VS-30213-LSGS.

Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux d'installation sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise par le chef d'aérodrome à l'organe LIFS de l'OFAC (_____) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.5.6 Début, fin et réception des travaux

Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section Plan sectoriel et installations ainsi qu'à l'adresse e-mail _____. La notification du respect des charges sera communiquée à temps à l'OFAC.

La mise en place du balisage lumineux du mât sera confirmée par le requérant au maximum 4 jours ouvrables après la fin des travaux au moyen de photos et par e-mail à l'adresse _____, en mentionnant le numéro de référence suivant : 273-VS-30213-LSGS.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

2.7 *Autres exigences*

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation.

2.8 *Conclusion*

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de la consultation. La prise de position de l'autorité consultée ne fait pas mention d'objections au projet et n'invoque aucune violation des dispositions du droit concerné. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

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

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

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Cheffe du DETEC Doris Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

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

5. De la notification et de la communication

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

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans le BO-VS.

C. Décision

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication,

vu la demande du 13 octobre 2016 de la Ville de Sion,

décide l'approbation des plans en vue d'installer une caméra sur le toit de l'aérogare.

1. De la portée

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

- Plan de situation ;
- Plan en coupe, version 2.0.

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

2.1.1 Surfaces de limitation d'obstacles

- Un balisage lumineux de nuit par feu d'obstacle basse intensité, non clignotant, min. 10 cd en lumière rouge, sera placé à proximité du sommet du mât.
- Le balisage lumineux sera commandé par contacteur crépusculaire réglé sur 350 lux au nord géographique.
- Le requérant est responsable du maintien en bon état du balisage lumineux prescrit. Une défaillance de celui-ci est à éliminer dans les 48 h.

2.1.2 Exigences liées aux travaux

- Les éventuels engins ou grues mobiles nécessaires à la mise en place du mât seront le cas échéant annoncés officiellement, au minimum 20 jours à l'avance et conformément aux art. 63, 64 et 66 OSIA.
- Le requérant devra informer l'OFAC quant au planning de réalisation du mât (report des travaux) ou quant à l'actualité du projet (éventuellement abandon).

2.1.3 Publications aéronautiques et documentation

- La mise en place du mât sera confirmée par le requérant au minimum 4 jours ouvrables à l'avance par e-mail à l'adresse _____, en mentionnant le numéro de référence suivant : 273-VS-30213-LSGS.
- Le démontage, la modification ou le transfert de propriété du mât doivent impérativement être annoncés par e-mail à l'adresse _____, en mentionnant le numéro de référence suivant : 273-VS-30213-LSGS.
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux d'installation sera publiée suffisamment tôt par NOTAM. L'ébauche sera transmise par le chef d'aérodrome à l'organe LIFS de l'OFAC (_____) au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

2.1.4 Début, fin et réception des travaux

- Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section Plan sectoriel et installations ainsi qu'à l'adresse e-mail _____. La notification du respect des charges sera communiquée à temps à l'OFAC.
- La mise en place du balisage lumineux du mât sera confirmée par le requérant au maximum 4 jours ouvrables après la fin des travaux au moyen de photos et par e-mail à l'adresse _____, en mentionnant le numéro de référence suivant : 273-VS-30213-LSGS.

2.2 *Autres exigences*

- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le DETEC devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

3. **Des émoluments**

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

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Ville de Sion, Service des Travaux publics, Rue de Lausanne 23, 1950 Sion (avec les plans approuvés).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Aéroport civil de Sion, Direction, 1950 Sion.

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

(sig.)

Christian Hegner
Directeur

Voie de droit

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

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