



3003 Berne, le 11 juin 2015

Aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne

Modification du règlement d'exploitation civil

Introduction de procédures d'approche et de départ aux instruments

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 10 juillet 2014, la Communauté régionale de la Broye (COREB), exploitant civil de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne (la requérante), a remis à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) les documents nécessaires pour la mise en œuvre de nouvelles procédures permettant d'effectuer des approches et des départs selon les règles du vol aux instruments (en anglais : *instrument flight rules*, IFR).

Pour rappel, la COREB avait déposé le 1^{er} mai 2007 auprès de l'OFAC une demande d'approbation du règlement d'exploitation afin de fixer l'ensemble des modalités concrètes de l'exploitation civile de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne. Ce faisant, la demande portait, notamment, sur les horaires d'exploitation, sur l'organisation de l'aérodrome, sur le tracé des procédures permettant aux aéronefs d'effectuer les approches et les départs selon les règles du vol à vue (en anglais : *visual flight rules*, VFR) mais également sur celles permettant les approches et les départs IFR. Toutefois, en raison de la complexité de l'ensemble de la demande, il a été décidé de séparer la demande en deux parties et de reporter la décision concernant spécifiquement les procédures IFR à une date ultérieure à celle de l'approbation des autres éléments du règlement d'exploitation. Ainsi, le 27 septembre 2013, l'OFAC a approuvé le règlement permettant une exploitation uniquement VFR, précisant que l'exploitation IFR fera l'objet d'une décision séparée¹. Les documents fournis par la COREB le 10 juillet 2014 sont ainsi une demande visant à clore la procédure débutée en 2007 et font l'objet de la présente décision.

1.2 Description du projet

Le projet vise l'introduction de procédures d'approche et de départ IFR en effectuant une navigation de surface (en anglais : *area navigation*, RNAV) basée sur l'utilisation du système mondial de navigation par satellite (en anglais : *global navigation satellite system*, GNSS). En substance, il est prévu de mettre en place les procédures suivantes :

- Une procédure d'arrivée normalisée aux instruments (en anglais : *standard instrument arrival chart*, STAR) pour la piste 23 ;
- Une procédure d'attente (en anglais : *holding*), nommée VALAD ;
- Une procédure d'atterrissage RNAV (GNSS) avec guidance verticale (en an-

¹ Décision d'approbation du Règlement d'exploitation du 27 septembre 2013, point A. 1.2, page 8.

- glais : *localizer performance with vertical guidance*, LPV) pour la piste 23 ;
- Une procédure d'atterrissage RNAV (GNSS) avec guidance latérale (en anglais : *lateral navigation*, LNAV) pour la piste 23 ;
- Une procédure d'approche indirecte (en anglais : *circling*) sur la piste 05 ;
- Une procédure de départ normalisé aux instruments (en anglais : *standard instrument departure*, SID) pour la piste 23, nommée FRI 1R ;
- Une SID pour la piste 05, nommée FRI 1Q.

1.3 Justification du projet

La requérante justifie le projet par le fait que, avec les procédures IFR, les approches et départs seront possibles même lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas d'effectuer ces mouvements selon les règles VFR. De plus, les procédures IFR améliorent la sécurité de ces mouvements même lorsque les conditions météorologiques sont bonnes.

Par ailleurs et comme indiqué ci-dessus (cf. point A.1.1 Dépôt de la demande), seules les procédures VFR ont été approuvées en septembre 2013 malgré le fait que la demande initiale effectuée en 2007 portait également sur les procédures IFR. Ainsi, le projet est justifié comme permettant d'atteindre le but initialement fixé, à savoir une exploitation qui permet également des mouvements IFR.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 10 juillet 2014 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement de la COREB du 10 juillet 2014 ;
- Une brochure intitulée « Demande d'Extension du Règlement d'exploitation par le volet IFR », Version 1.0, composée des parties suivantes :
 - Introduction et sommaire ;
 - Annexe A : Règlement d'exploitation ;
 - Annexe B : Accréditation et PPR ;
 - Annexe C : Convention COREB – skyguide ;
 - Annexe D : Protocole d'accord COREB – FA ;
 - Annexe E : Rapport PANS OPS, contenant les rapports suivants :
 - LSMP : STAR RNAV FRI, CR3635 civil IFR LSMP, version 1.0 e, du 5 juin 2014 ;
 - LSMP : Holding RNAV VALAD, CR3635 civil IFR LSMP, version 1.0 e, du 16 juin 2014 ;
 - LSMP: LPV RWY 23, CR3635 civil IFR LSMP, version 1.0 e, du 30 juin 2014 ;
 - LSMP : LNAV RWY 23, CR3635 civil IFR LSMP, version 1.0 e, du 19 juin 2014 ;
 - LSMP : Circling, CR3635 civil IFR LSMP, version 1.0 e, du 5 juin 2014 ;

- LSMP : SID FRI xR, CR3635, version 2.0 e, du 3 juillet 2014 ;
- LSMP : SID FRI xQ, CR3635, version 1.0 e, du 1 juillet 2014 ;
- LSMP : MSA, CR 2424, version 1.0 e, du 21 septembre 2012 ;
- Annexe F : Analyse Safety contenant le document suivant ;
 - *Initial Safety Analysis of ATM System Changes*, 2014-0023 Civil IFR Payerne, version 1.0, du 22 avril 2013
- Annexe G : Projet de Publication AIP – IFR contenant les documents suivants :
 - LSMP AD, version 3 ;
 - Carte *Instrument Approach Chart (IAC)*, LSMP RNAV (GNSS) RWY 23, version 0.2 du 30 juin 2014 ;
 - Carte *Standard Instrument Departure Chart (SID)*, LSMP SID RWY05 – RNAV 1, version 0.1 du 1 juillet 2014 ;
 - Carte *Standard Instrument Departure Chart (SID)*, LSMP SID RWY23 – RNAV 1, version 0.1 du 1 juillet 2014 ;
 - Carte *Standard Instrument Arrival Chart (STAR)*, LSMP STAR RWY23 – RNAV (GNSS), version 0.4 du 20 juin 2014 ;
- Annexe H : Analyse du bruit, contenant les documents suivants :
 - Rapport « Vergleich Fluglärm IFR / VFR Verfahren » produit par le bureau d'ingénieurs Bächtold & Moor en date du 7 juillet 2014 ;
 - Carte « 10068.10 Flugplatz Payerne, Ziviler Betrieb IFR, Vergleich Fluglärm IFR / VFR Verfahren », échelle 1:25'000, datée du 12.06.2014 ;
 - Carte « 10068.10 Flugplatz Payerne, Ziviler Betrieb IFR, Übersicht Flugspuren IFR / VFR Verfahren », échelle 1:75'000, datée du 08.07.2014 ;
- Annexe I : Framework Briefing.

En date du 10 septembre 2014, Skyguide, agissant pour le compte de la COREB, a envoyé à l'OFAC les documents suivants :

- Carte *Instrument Approach Chart (IAC)*, RNAV (GNSS) RWY 23, version 0.5, du 17 juillet 2014, qui annule et remplace la carte *Instrument Approach Chart (IAC)*, LSMP RNAV (GNSS) RWY 23, version 0.2 du 30 juin 2014;
- Carte *Standard Instrument Departure Chart (SID)*, SID RWY05 – RNAV 1, version 0.4 du 17 juillet 2014 qui annule et remplace la carte *Standard Instrument Departure Chart (SID)*, LSMP SID RWY05 – RNAV 1, version 0.1 du 1 juillet 2014 ;
- Carte *Standard Instrument Departure Chart (SID)*, SID RWY23 – RNAV 1, version 0.4 du 17 juillet 2014 qui annule et remplace la carte *Standard Instrument Departure Chart (SID)*, LSMP SID RWY23 – RNAV 1, version 0.1 du 1 juillet 2014 ;
- Carte *Standard Instrument Arrival Chart (STAR)*, STAR RWY23 – RNAV 1, version 0.6 du 17 juillet 2014 qui annule et remplace la carte *Standard Instrument Arrival Chart (STAR)*, LSMP STAR RWY23 – RNAV (GNSS), version 0.4 du 20 juin 2014 ;

- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, SID FRI1R, du 30 juillet 2014 ;
- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, STAR FRI1B, du 30 juillet 2014 ;
- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, RNAV (LPV, LNAV) APP LSMP RWY 23, holding VALAD, du 30 juillet 2014 ;
- Rapport « LNAV/LPV Approach GNSS to LSMP », version 1.0 E, du 1 septembre 2014 ;
- Rapport « RF assessment, Assessment of RF at Payerne », version 1.0 E, du 1 septembre 2014.

En date du 2 février 2015, Skyguide, agissant pour le compte de la COREB, a envoyé à l'OFAC une mise à jour technique des documents énumérés ci-dessus. En substance, les documents suivants ont été envoyés :

- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, SID FRI1R, du 30 janvier 2015, qui annule et remplace le *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, SID FRI1R, du 30 juillet 2014 ;
- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, STAR FRI1B, du 30 janvier 2015, qui annule et remplace le *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, STAR FRI1B, du 30 juillet 2014 ;
- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, STAR FRI1Q, du 30 janvier 2015 ;
- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, RNAV (LPV, LNAV) APP LSMP RWY 23, From VALAD, du 30 janvier 2015, qui annule et remplace le *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, RNAV (LPV, LNAV) APP LSMP RWY 23, holding VALAD, du 30 juillet 2014 ;
- *Flight Validation Report* de la société Flight Calibration Services FCS GmbH, RNAV (LPV, LNAV) APP LSMP RWY 23, From MP401, du 30 janvier 2015.

2. De l'instruction

2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête publique

Le dossier est traité par l'OFAC.

Le 16 juillet 2014, le Canton de Vaud, soit pour lui la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), et le Canton de Fribourg, soit pour lui le Service de la mobilité (SMo), ont été consultés. Lesdites autorités ont assuré la coordination de la procédure de consultation cantonale en sollicitant l'avis des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

Le même jour, l'OFAC a également requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et du Secrétariat général du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (SG-DDPS).

L'ensemble des documents produits dans le cadre de la présente procédure ont été mis à l'enquête publique par avis publié dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud du 9 janvier 2015, dans la Feuille officielle (FO) du Canton de Fribourg du 9 janvier 2015 et dans la Feuille fédérale (FF) du 13 janvier 2015. Les documents pouvaient être consultés pendant 30 jours au siège de l'autorité de céans. Les tiers intéressés ont ainsi eu l'opportunité de faire valoir leurs droits durant ce dernier délai.

A noter que la demande initiale d'approbation du règlement d'exploitation formulée en 2007, qui englobait déjà les procédures IFR, avait été publiée dans la FF du 8 mai 2007, dans la FAO du 8 mai 2007 ainsi que dans la FO du 11 mai 2007. De plus, une publication dans les deux feuilles d'avis cantonales – les 19 et 26 juillet 2013 – ainsi que dans la FF du 16 juillet 2013 conviait les tiers intéressés à consulter le dossier final VFR contenant notamment les différentes prises de position fédérales et cantonales ainsi qu'à se prononcer sur les nouvelles pièces aptes à influencer la décision sur le fonds. Toutes les pièces de la demande initiale avait donc été mises à l'enquête publique durant trente jours et les tiers intéressés avaient pu faire valoir leur droit durant ce délai.

2.2 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Canton de Fribourg, SMO, préavis favorable du 12 août 2014 ;
- Canton de Vaud, DGMR, préavis de synthèse favorable du 27 août 2014, contenant le préavis suivant :
 - Direction de l'environnement industriel, urbain et rural, Air, climat et risques technologiques (DTE/DGE/DIREV/ARC) ;
- SG-DDPS, préavis du 20 août 2014 ;
- OFEV, préavis du 10 novembre 2014 ;
- OFAC, section SIFS, examen aéronautique du 1^{er} octobre 2014 ;
- OFAC, section SIAP (SIFS), examen aéronautique du 13 novembre 2014 ;
- OFAC, division SB, examen aéronautique du 26 novembre 2014.

2.3 *Oppositions et observations finales*

Les procédures IFR n'ont fait l'objet d'aucune opposition, griefs ou observations finales, que ce soit en suite des avis publiés en 2007, en 2013 ou en 2015.

L'instruction du dossier s'est achevée le 12 février 2015.

B. En droit

1. A la forme

1.1 *Autorité compétente*

L'art. 36c al. 1 et 3 de la loi fédérale sur l'aviation civile (LA ; RS 748.0) ainsi que l'art. 23 de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) prescrivent que les procédures d'approche et de départ doivent être définies dans le règlement d'exploitation qui doit être approuvé par l'OFAC. L'art. 30 al. 2 OSIA précise par ailleurs explicitement que l'exploitant civil d'un aérodrome militaire avec utilisation civile est tenu d'établir un règlement d'exploitation pour l'utilisation civile de l'aérodrome et que le règlement ainsi que toute modification ultérieure doivent être approuvés par l'OFAC, qui sollicite auparavant l'accord du service compétent du DDPS.

Dans le cas d'espèce, la demande formée par la COREB tend à l'introduction de procédures d'approche et départ IFR. Ces procédures doivent figurer dans le règlement d'exploitation et doivent être approuvées par l'OFAC. La demande a ainsi été correctement adressée à l'OFAC.

1.2 *Procédure applicable et recevabilité*

La procédure d'approbation du règlement d'exploitation est régie par les art. 36c et 36d LA ainsi que les art. 23 à 27 OSIA.

Conformément à l'art. 24 OSIA, la demande de modification du règlement d'exploitation doit comprendre :

- a. un projet (...) de modification du règlement, motifs et commentaires y compris ;
- b. la description des effets que le règlement ou sa modification a sur l'exploitation ainsi que sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Pour les modifications soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement, elle doit contenir le rapport d'impact correspondant et, pour les autres projets, la preuve que les prescriptions sur la protection de l'environnement sont respectées ;
- c. en cas d'effets sur l'exploitation de l'aérodrome : la preuve attestant que les exigences en matière de sécurité de l'aviation sont remplies, ainsi que toutes les données requises pour établir ou mettre à jour le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles ;
- d. en cas d'effets sur les nuisances sonores : toutes les données permettant de déterminer les immissions de bruit admissibles conformément à l'art. 37a de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit ;
- e. le cas échéant, les projets visant à modifier les zones de sécurité des aéroports ».

Dans le cas d'espèce, l'OFAC constate que la liste des documents fournis par la requérante pour la présente demande est conforme aux exigences précitées. Partant, la demande est recevable.

1.3 *Art. 36d LA : consultation et mise à l'enquête publique*

Selon l'art. 36d al. 1 LA, l'OFAC transmet aux cantons concernés les demandes de modification du règlement d'exploitation qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit et invite ces cantons à se prononcer dans les trois mois. Selon l'al. 2 de cet article, la demande doit être publiée dans les organes officiels des cantons et des communes concernés et mise à l'enquête publique pendant 30 jours.

En l'occurrence, dans la mesure où l'introduction des procédures d'approche et de départ n'engendre pas de répercussions importantes sur les riverains (cf. ci-dessous point 2.10 Exigence liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage), la demande de la COREB ne devrait pas en tant que telle être mise à l'enquête publique ni être transmise aux cantons pour consultation. Toutefois, il convient de rappeler (cf. point A.1.1 Dépôt de la demande) que les procédures IFR faisaient déjà partie de la demande initiale et globale de 2007 pour le règlement d'exploitation civil de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne, qui a été mise à l'enquête publique. En suite de cette publication, de nombreuses oppositions avaient été formulées. L'OFAC a statué en 2013 sur le règlement d'exploitation, à l'exception des procédures IFR, et a communiqué aux parties qu'une décision sur ces dernières procédures allait être rendue ultérieurement.

Afin de clore et statuer sur toute la requête de 2007, complétée en 2014, l'autorité de céans a procédé à la publication d'un avis indiquant aux nombreuses parties que les nouvelles pièces du dossier pouvaient être consultées au siège de l'OFAC et que des observations finales sur ces nouvelles pièces pouvaient lui être adressées. Ce faisant l'OFAC a garanti à tous le droit d'être entendu.

Enfin, l'OFAC a consulté les autorités cantonales dans la mesure où la demande initiale de 2007 avait fait l'objet d'une consultation cantonale, leur permettant ainsi de se prononcer, si nécessaire, sur les compléments livrés en 2014.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

L'article 36c al. 2 LA, précisé par l'art. 23 OSIA, prévoit que le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du plan sectoriel « Infrastructure aéronautique » et de l'autorisation d'exploitation ; le

règlement d'exploitation doit notamment définir : a. l'organisation de l'aérodrome ;
b. les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome.

Il revient à l'OFAC de s'assurer notamment du respect des normes aéronautiques. A cet égard, l'art. 25 OSIA énonce que les modifications du règlement d'exploitation sont approuvées lorsque :

« (...)

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

2.2 *Justification*

La justification donnée par la requérante est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet). Elle est acceptée.

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 est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

2.4 *Autorisation d'exploitation*

En date du 18 décembre 2007, Armasuisse et la COREB ont signé une « Convention concernant la co-utilisation de l'aérodrome militaire de Payerne par l'aviation civile ». L'OFAC considère que ladite Convention correspond à l'arrangement spécial mentionné et requis à l'art. 30 al. 1 OSIA, ce qui équivaut donc à une autorisation d'exploitation.

2.5 *Responsabilité de l'exploitante*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de

façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. En vertu de l'art. 17 OSIA, l'exploitante est chargée de créer les conditions d'une utilisation correcte du champ d'aviation et de l'exploiter conformément aux dispositions légales et au règlement d'exploitation.

2.6 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 attribue à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cas d'espèce, l'OFAC a effectué un examen aéronautique dont les résultats sont consignés dans le document émis par sa section SIAP en date du 13 novembre 2014 ainsi que dans celui émis par sa division SB en date du 26 novembre 2014. Les exigences émises dans ces documents seront détaillées ci-dessous. Elles ont été transmises le 16 mars 2015 à la requérante, qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charges.

2.6.1 Examen des éléments modifiés

Le passage d'un régime VFR seul à un régime VFR/IFR porte sur les thématiques suivantes.

2.6.1.1 Procédures de vol

Concernant ce thème, il est pris note du fait que la principale caractéristique est l'absence de l'utilisation des deux ILS existantes par manque de certification ATSEP (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*) du service de maintenance militaire. Par ailleurs, il n'y a pas de procédure d'approche directe sur la piste 05, l'ILS militaire descendant à 4.7° (*steep approach*), mais seulement un *circling*.

2.6.1.2 Services de la navigation aérienne et concept ATM

Au niveau de Skyguide, il s'agit d'intégrer des nouvelles procédures, de procéder à la formation nécessaire et à l'adaptation des équipements techniques. La vérification des interfaces pour la transmission des informations météorologiques aéronautiques fait également partie de ces aspects.

Il est pris note du fait que, depuis le dépôt du dossier, la validation en vol a été faite.

Ainsi, le rapport d'inspection devrait être délivré à l'OFAC, section SIFS, conformément à ce qui est indiqué dans le compte rendu de la séance de coordination de la COREB du 9 septembre 2014.

De plus, la publication dans l'AIP ainsi que la publication des NOTAM seront obligatoires et dépendront des résultats positifs de l'inspection en vol.

Enfin, les contrôleurs du trafic aérien auront reçu les instructions nécessaires avant la mise en service des nouvelles procédures et l'ordre de service pour l'aérodrome de Payerne sera publié avant la mise en service.

2.6.1.3 Services d'information aéronautique

Avec le volet IFR, l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne devra être inséré dans la partie « AIP » des publications aéronautiques. Les éléments intervenant au niveau de l'aérodrome seront explicités ci-dessous au chapitre « 2.6.2.8 Publications aéronautiques ».

2.6.1.4 Opérations aériennes (opérations IFR sur une piste à vue)

Pour les opérations aériennes, mis à part le traitement des exigences européennes en la matière, la demande de la COREB implique de prendre en compte la cohabitation entre les opérations IFR et l'environnement à vue (notamment la *non-instrument runway*) pour la définition des minima selon la directive SI/SB 001 de l'OFAC. En particulier, les OCA/H établies dans le rapport « LSMP: LPV RWY23 » du 30 juin 2014 devront être majorées pour tenir compte des conditions locales.

2.6.2 Conception et exploitation aéroportuaires

Avant de procéder au passage en revue des thèmes concernant la conception et l'exploitation aéroportuaires, la première exigence a trait aux charges qui ont été formulées en vue de l'autorisation du règlement d'exploitation civil VFR.

Ainsi il est exigé que les charges formulées dans l'examen aéronautique du 30 août 2013, reprises dans la décision de l'OFAC du 27 septembre 2013, et qui interviennent pour le début de l'exploitation civile VFR à Payerne soient éliminées avant le début de l'exploitation IFR.

2.6.2.1 Infrastructure de l'aérodrome

Le passage du régime VFR à un régime VFR / IFR n'entraîne pas de modification au niveau de l'infrastructure de l'aérodrome. Le fait que l'exploitant militaire dispose déjà de procédures et d'équipements pour son régime IFR facilite la réflexion. En effet,

deux ILS – certifiés militairement – ont récemment été installés, si bien que les équipements sont à jour et les exigences qui s'y rapportent ont également fait l'objet d'une vérification sous l'angle de l'OACI. Cela concerne essentiellement les aides visuelles (marques, position des points d'attente, balisage lumineux d'approche, PAPI, etc.) et leurs équipements.

2.6.2.2 Surfaces de limitation d'obstacles

L'ajout de nouvelles procédures de vol nécessite une mise à jour du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles. Une grande partie du travail a déjà été effectué dans le cadre des procédures VFR et la COREB pourra se baser sur l'examen de 2013 (cf. chapitre 2.6.2.22 b de la décision de l'OFAC du 27 septembre 2013).

Ainsi, il est exigé que la COREB transmette à la section SIAP de l'OFAC le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles dûment actualisé afin de le mettre en vigueur et de le soumettre aux communes concernées.

2.6.2.3 Aire sousjacente à la trajectoire de décollage

L'insertion de l'activité IFR implique la préparation et la publication d'une carte AOC (*aerodrome obstacles chart*) dans l'AIP.

Ainsi, il est exigé que la COREB définisse les aires sousjacentes à la trajectoire de décollage (*take-off flight path area*) pour les pistes 05 et 23 et en référence à l'Annexe 4 de l'OACI. Ces aires disposeront d'une pente de 1.2% et seront utilisées pour le traitement des objets à publier. Ces plans des surfaces seront transmises pour validation à la section SIAP de l'OFAC avant de passer au traitement des objets/obstacles à publier.

2.6.2.4 Concept opérationnel et flux d'informations

Lors de l'examen de la demande pour le règlement d'exploitation civil VFR, la COREB a rassemblé bon nombre de renseignements dans un document nommé « Concept opérationnel et flux d'informations, phase VFR only ». Ce document date du 28 juin 2013 et devra être amendé parallèlement à l'insertion du régime IFR. Ainsi, il est exigé que la COREB actualise le document « Concept opérationnel et flux d'informations » et le transmette à l'OFAC pour validation au plus tard quatre semaines avant le début prévu de l'exploitation IFR.

2.6.2.5 Sauvetage et lutte contre l'incendie

Le passage du régime VFR à un régime VFR / IFR ne modifie pas les exigences et les procédures qui sont valables pour le sauvetage et lutte contre l'incendie.

2.6.2.6 Avitaillement

Le passage du régime VFR à un régime VFR / IFR ne modifie pas les exigences et les procédures qui sont valables pour l'avitaillement.

2.6.2.7 Services hivernaux

Le passage du régime VFR à un régime VFR / IFR ne modifie pas les exigences et les procédures qui sont valables pour les services hivernaux.

2.6.2.8 Publications aéronautiques

Le dossier comporte une ébauche partielle pour la publication aéronautique « AIP » dans le document « LSMP Draft Version 3 » non daté et encore incomplet. A noter que la charge n°48 de l'examen aéronautique SIAP du 30 août 2013 englobe déjà les exigences pour la publication VFR et la COREB pourra sans doute s'en inspirer pour finaliser l'ébauche partielle en question. Cela étant dit, il convient de prendre notamment en compte les remarques/questions supplémentaires suivantes, qui se réfèrent à ladite ébauche :

- Sous « *Elevation/Reference temperature* », il manque une indication de la température de référence ;
- Sous « *AD Administration* », la période entre 17h00 LT et 18h00 LT n'est pas clairement expliquée, notamment lors de la période des vols de nuit ;
- Sous « *Customs and immigration* », la notion de « *prior notice* » n'est pas applicable en Suisse (PPR ou O/R) ;
- Sous « *AIS Briefing Office* », pourquoi est-ce « *NIL* » ?
- Les rubriques LSMP AD 2.6, AD 2.8, AD 2.10 sont incomplètes ;
- La tableau AD 2.12 n'est pas complet ;
- Les distances déclarées du tableau AD 2.13 ne correspondent pas aux résultats de l'examen du régime VFR civil ;
- Le tableau AD 2.14 n'est que partiellement rempli et par ailleurs incorrectement ;
- Les tableaux AD 2.15 et AD 2.16 sont incomplets ;
- Le texte du paragraphe AD 2.20 nécessite encore des précisions ;
- A partir de la rubrique AD 2.22, l'ébauche est vide ;
- Il manque les cartes d'aérodrome et AOC ainsi que celles des procédures IFR.

Ainsi, il est exigé qu'un nouveau dossier complet pour la publication AIP soit transmis à l'OFAC par la COREB, pour examen et dans les meilleurs délais.

De plus, le début effectif de l'exploitation civile IFR ne pourra avoir lieu qu'à la condition *sine qua non* de la publication complète de Payerne dans l'AIP.

2.6.3 Documentation annexe

2.6.3.1 Convention COREB - DDPS

L'insertion de l'activité IFR ne modifie pas la teneur de la convention entre la COREB et le DDPS du 18 décembre 2007.

2.6.3.2 Convention COREB - Skyguide (version d'août 2014 et signée)

Selon la COREB, la « référence aux vols VFR est supprimée ». Or le régime IFR est additionnel au régime VFR.

Ainsi, il est exigé que la convention entre la COREB et Skyguide reflète le fait que les activités VFR comme IFR sont possibles pour l'aérodrome de Payerne. La version finale sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant le début prévu de l'exploitation IFR.

2.6.3.3 Convention COREB-BLA/CLA-G (version du 25.9.2014)

L'insertion de l'activité IFR ne modifie pas la portée des services aéroportuaires effectués par la Base Logistique de l'Armée. Ainsi, la convention entre la COREB et la BLA du 19 avril 2013 reste inchangée.

2.6.3.4 Protocole d'accord COREB - Forces Aériennes (version du 17.9.2014)

L'insertion de l'activité IFR civile coïncide avec la disparition du régime transitoire IFR, autorisé pour 800 mouvements civils par an et sous responsabilité militaire.

Ainsi, il est exigé que la COREB supprime toute référence au régime transitoire IFR dans les documents, conventions etc. et communique, le moment venu, la date et la portée du changement de régime à l'exploitant militaire.

2.6.4 Communication

Il est exigé que la notification du respect des charges soit communiquée à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations).

2.7 Opérabilité des procédures

L'OFAC partage les conclusions formulées dans l'*Initial safety analysis* (ISA) relative aux changements du système ATM, qui couvre toutes les questions qui concernent les partenaires des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), à savoir les pilotes.

Il est pris note du fait que, du point de vue opérationnel, les deux seuls problèmes ou défaillances, identifiés au chapitre 2 de l'ISA, seront pris en charge dans le cadre des mesures d'atténuation existantes et consistent en :

- Un déroutement en cas de perte de signal du réseau GPS ;
- Une information adéquate aux pilotes à l'aide de l'AIP, du processus PPR et de la publication de NOTAM.

Par ailleurs, il est constaté que les trajectoires nominales sont basées sur la procédure existante et les rapports PANS OPS montrent que les nouvelles procédures ne posent pas de problème.

Enfin, le formulaire de demande de PPR figurant à l'appendice B est tout à fait compatible avec les exigences légales dans la mesure où il contraint le demandeur à déclarer qu'il a bien pris connaissance du fait que l'aérodrome ne satisfait pas toutes les normes de l'OACI. Cette déclaration incite également les pilotes à se montrer davantage vigilants.

2.8 *Exigences techniques*

2.8.1 Exigences techniques militaires

Le Secrétariat général du DDPS a formulé une prise de position en date du 20 août 2014. Les exigences émises dans ce document seront détaillées ci-dessous. Elles ont par ailleurs été transmises le 16 mars 2015 à la requérante, qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charges.

Après un examen attentif des documents remis, le DDPS n'a, sur le fond, pas de remarque particulière à formuler. En effet, aucun conflit n'a été mis en évidence entre la modification du règlement d'exploitation civile envisagée et des intérêts militaires, en particulier ceux des Forces aériennes.

Il convient toutefois de souligner que le protocole d'accord est en voie d'élaboration et devra encore être signé entre les Forces aériennes et la COREB, après avoir été complété.

Sur la forme, en revanche, le DDPS tient à souligner que le terme Aérodrome régional de Payerne n'est pas approprié et ne correspond pas à la situation. Ainsi, il est exigé que, dans les textes rédigés en français, la formulation consacrée « Aérodrome militaire avec utilisation civile » soit systématiquement utilisée. Pour ce qui est des textes en anglais, la formule « Mil aérodrome, civil co-use, PPR MANDATORY » doit être retenue.

2.9 Exigences liées à l'aménagement du territoire

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local. Cela est d'ailleurs confirmé par les Cantons de Vaud et de Fribourg qui, dans leurs prises de position respectives, ne relèvent aucun élément susceptible d'entrer en contradiction avec la planification cantonale ni l'aménagement local.

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

2.10.1 Introduction

En ce qui concerne l'exposition des riverains au bruit lié à l'installation, l'OFAC constate, sur la base des documents élaboré par la requérante et inséré dans l'annexe « H : Analyse du bruit », que ces nouvelles procédures d'approche et de départ IFR ne vont pas provoquer d'émissions sonores supérieures aux limites planifiées dans la fiche PSIA et approuvées dans le cadre de la décision de 2013, qui sont représentées par les courbes de bruit déterminantes, à savoir celles représentant les surfaces impactées par un bruit de 65 dB(A), 60 dB(A) et 55 dB(A).

Au contraire, le fait d'effectuer les approches et départs en IFR au lieu du VFR, va diminuer globalement la charge sonore aux alentours de l'aérodrome de Payerne. En effet, les aéronefs pourront effectuer des approches directes, évitant ainsi de survoler la région et d'effectuer un circuit d'approche à moyenne altitude pour reconnaître visuellement l'aérodrome de Payerne.

Cela étant dit, dans un souci de transparence, il convient toutefois de mentionner qu'une légère augmentation des émissions sonores sera à constater sur une petite surface (environ 500 m de longueur et 250 m de largeur) en zone agricole au sud-ouest de la piste à proximité de l'autoroute. Cette augmentation n'est pas liée à une augmentation du nombre d'aéronefs ou un changement du type d'aéronef admis mais par le fait que l'introduction des procédures IFR va modifier le taux d'utilisation de la piste 23, respectivement 05. Pour rappel, lors de l'approbation du règlement d'exploitation en 2013, il était prévu, globalement, que la piste 23 soit utilisée pour 60% des mouvements et que la piste 05 ne le soit que pour 40% des mouvements. Or les présentes procédures d'approches et de départ IFR prévoient une approche aux instruments pour la piste 23 et une approche indirecte (en anglais : *circling*) pour la piste 05, c'est-à-dire le début de l'approche est calquée sur l'approche aux instruments pour la piste 23 puis l'aéronef effectue une boucle, à haute altitude, pour atterrir sur la piste 05. De ce fait, un atterrissage en piste 23 sera privilégié, dans la mesure du possible et en tenant compte avant tout de la direction du vent, à la piste

05. De ce fait, le taux d'utilisation lors d'approches aux instruments est pronostiqué à 70% pour la piste 23 et à 30% pour la piste 05. La légère augmentation du bruit, liées à une augmentation minimale des décollages en piste 23, reste cependant en-dessous de la courbe de 55 dB(A) et n'est ainsi pas relevante.

2.10.2 Prise de position du Canton de Vaud

Le Canton de Vaud, soit pour lui la DGMR, a formulé en date du 27 août 2014, une prise de position favorable au projet, se référant au préavis favorable de la DTE/DGE/DIREV/ARC.

2.10.3 Prise de position du Canton de Fribourg

Le Canton de Fribourg, soit pour lui le SMO, a formulé en date du 12 août 2014 une prise de position indiquant que l'exploitation des vols avec le volet IFR permettra globalement de réduire les nuisances sonores engendrées par les décollages et les atterrissages. La modification des voltes y relatives permettra également une telle réduction. En résumé, l'utilisation de l'IFR est, du point de vue lutte contre le bruit, une amélioration. Ce faisant, le SMO a émis un préavis favorable.

2.10.4 Prise de position de l'OFEV

L'OFEV a formulé en date du 10 novembre 2014 une prise de position favorable, sur la base des deux prises de positions cantonales précitées. En substance, l'OFEV a indiqué ce qui suit.

2.10.4.1 Introduction

L'OFEV a pris position en novembre 2007 sur le RIE relatif au Règlement d'exploitation civile (demande de la COREB du 1^{er} mai 2007). En septembre 2013, l'OFAC a approuvé le Règlement d'exploitation civile pour le trafic « vol à vue » de l'aérodrome militaire (VFR) et, par ce fait, consigné les expositions au bruit calculées sur la base de 8'400 mouvements et en régime VFR en tant qu'immissions de bruit admissibles selon l'art 37a OPB. En l'occurrence, l'exposition au bruit selon la fiche PSIA et celle des immissions de bruit admissibles selon l'art 37a OPB sont donc identiques.

L'extension au régime IFR génère une modification de l'exposition au bruit suite aux modifications de la distribution des directions des départs et des arrivées. Les différences entre les expositions « VFR » (règlement approuvé) et « IFR » (nouvelle exposition) sont analysées et documentées dans le rapport « Vergleich Fluglärm IFRA/FR Verfahren » du 7 juillet 2014 de Bächtold & Moor.

2.10.4.2 Analyse

La différence des deux expositions VFR et IFR n'est malheureusement pas représentée en tant que telle (plot différentiel des deux expositions), mais uniquement indirectement par l'entremise des courbes isophoniques des deux expositions. Cette représentation permet néanmoins de constater qu'en général l'exposition au bruit sous régime IFR sera moindre, en particulier en direction nord-est et nord-ouest (villages de Rueyres-les Prés, Grandcour, Morens et éventuellement Bussy). Une augmentation notable (>1dB) n'est à constater qu'en direction sud-ouest et pour des niveaux de bruit inférieurs à 55 dB(A), respectivement à la valeur de planification DS II, selon le tableau 21 de l'annexe 5 OPB, qui est la base pour la courbe de bruit représentée en annexe de la fiche PSIA. La représentation par courbes isophoniques ne permet pas de juger précisément l'envergure spatiale de cette augmentation du niveau sonore, mais il semble qu'elle soit confinée à une région non habitée à la hauteur de l'autoroute. L'exposition au bruit la plus critique (immeuble « Derrière la Cure ») ne semble pas subir de modification. De même, le périmètre de l'exposition IFR au niveau 55 dB(A) est inférieur à celui de l'exposition du trafic civil « PSIA », basée, elle, sur le calcul 2010 de l'exposition VFR.

Les deux cantons sont d'avis que le régime IFR est favorable du point de vue de l'exposition au bruit et préavisent favorablement le projet.

L'exploitation avec volet IFR est ainsi favorable du point de vue de l'exposition sonore. L'OFEV approuve cette nouvelle détermination de la charge sonore selon l'art. 36 OPB, respectivement la modification de l'immission admissible selon l'art. 37a OPB liée à l'approbation du volet IFR.

2.10.5 Conclusions de l'OFAC et fixation des immissions de bruit admissible

Au vu de ce qui précède, force est de constater que les émissions sonores liées à l'exploitation civile de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne vont, globalement, diminuer grâce au présent projet. De plus, toutes les autorités compétentes consultées pour examiner l'objet de la présente décision à l'aune des normes de protection de l'environnement, et en particulier de protection contre le bruit, ont émis un préavis favorable et n'ont émis aucune exigence particulière.

En application de l'art. 37a OPB, l'OFAC fixe les immissions de bruit admissible à celles représentées par la carte « 10068.10 Flugplatz Payerne, Ziviler Betrieb IFR, Vergleich Fluglärm IFR / VFR Verfahren », échelle 1:25'000, datée du 12.06.2014.

2.11 Exigences techniques cantonales

Tel que cela ressort de la prise de position du Canton de Fribourg du 12 août 2014

ainsi que de la prise de position du Canton de Vaud du 27 août 2014, aucune exigence technique cantonale n'a été formulée.

2.12 *Cadastre de l'exposition au bruit*

Selon l'art. 25 al. 1 let. d OSIA, le règlement d'exploitation est approuvé lorsque le cadastre d'exposition au bruit peut être établi. En l'espèce, toutes les données nécessaires à l'établissement du cadastre sont présentes. Le nouveau cadastre de l'exposition au bruit peut être établi, sur la base du bruit sonore admissible (cf. point « 2.10.5 Conclusions de l'OFAC et fixation des immissions de bruit admissible » ci-dessus).

2.13 *Cadastre des surfaces de limitation d'obstacles*

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

2.14 *Conclusion*

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales et cantonales consultées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral.

Par conséquent, la modification du règlement d'exploitation pour mettre en œuvre le projet est conforme aux prescriptions légales relatives à son approbation, sous réserve des exigences susmentionnées, et peut être approuvée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs

à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

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

4. De la notification et de la communication

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

La présente décision sera publiée dans la FF, dans la FAO du Canton de Vaud ainsi que dans la FO du Canton de Fribourg.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 10 juillet 2014 de la COREB,

décide l'approbation de la modification du règlement d'exploitation en vue d'introduire les procédures d'approche et de départs aux instruments suivantes :

- Procédure d'arrivée normalisée aux instruments (en anglais : *standard instrument arrival chart*, STAR) pour la piste 23 ;
- Procédure d'attente (en anglais : *holding*), nommée VALAD ;
- Procédure d'atterrissage RNAV (GNSS) avec guidance verticale (en anglais : *localizer performance with vertical guidance*, LPV) pour la piste 23 ;
- Procédure d'atterrissage RNAV (GNSS) avec guidance latérale (en anglais : *lateral navigation*, LNAV) pour la piste 23 ;
- Procédure d'approche indirecte (en anglais : *circling*) sur la piste 05 ;
- Procédure de départ normalisé aux instruments (en anglais : *standard instrument departure*, SID) pour la piste 23, nommée FRI 1R ;
- SID pour la piste 05, nommée FRI 1Q.

1. De la portée

1.1 Documents approuvés

L'Annexe 5 du Règlement d'exploitation du 25 septembre 2013 « Procédure d'approche et de décollages », qui mentionne désormais les nouvelles procédures IFR suivantes, est approuvée :

- Procédure d'atterrissage RNAV (GNSS) avec guidance verticale (en anglais : *localizer performance with vertical guidance*, LPV) pour la piste 23 ;
- Procédure d'atterrissage RNAV (GNSS) avec guidance latérale (en anglais : *lateral navigation*, LNAV) pour la piste 23 ;
- Procédure d'approche indirecte (en anglais : *circling*) sur la piste 05 ;
- Procédure de départ normalisé aux instruments (en anglais : *standard instrument departure*, SID) pour la piste 23, nommée FRI 1R ;
- SID pour la piste 05, nommée FRI 1Q.

1.2 Détermination de la charge de bruit

Les courbes de bruit présentées sur la carte isophone « 10068.10 Flugplatz Payerne, Ziviler Betrieb IFR, Vergleich Fluglärm IFR / VFR Verfahren », échelle 1:25'000, datée du 12 juin 2014, fixent et déterminent la charge sonore admissible au sens de l'art 37a OPB.

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.

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

2.1.1 Services de la navigation aérienne et concept ATM

- Le rapport d'inspection devra être délivré à l'OFAC, section SIFS, conformément à ce qui est indiqué dans le compte rendu de la séance de coordination de la COREB du 9 septembre 2014.
- La publication dans l'AIP ainsi que la publication des NOTAM seront obligatoires et dépendront des résultats positifs de l'inspection en vol.
- Les contrôleurs du trafic aérien auront reçu les instructions nécessaires avant la mise en service des nouvelles procédures et l'ordre de service pour l'aérodrome sera publié avant la mise en service.

2.1.2 Conception et exploitation aéroportuaires

- Les charges formulées dans l'examen aéronautique du 30 août 2013, reprises dans la décision de l'OFAC du 27 septembre 2013, et qui interviennent pour le début de l'exploitation civile VFR à Payerne, auront été éliminées avant le début de l'exploitation IFR.

2.1.3 Surfaces de limitation d'obstacles

- La COREB transmettra à la section SIAP de l'OFAC le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles dûment actualisé afin de le mettre en vigueur et de le soumettre aux communes concernées.

2.1.4 Aire sousjacente à la trajectoire de décollage

- La COREB définira les aires sousjacentes à la trajectoire de décollage (*take-off flight path area*) pour les pistes 05 et 23, en référence à l'Annexe 4 de l'OACI. Ces aires disposeront d'une pente de 1.2% et seront utilisées pour le traitement des objets à publier. Les plans de ces surfaces seront transmises pour validation à la section SIAP de l'OFAC avant de passer au traitement des objets/obstacles à publier.

2.1.5 Concept opérationnel et flux d'informations

- La COREB actualisera le document « Concept opérationnel et flux d'informations » et le transmettra à l'OFAC pour validation au plus tard quatre semaines avant le début prévu de l'exploitation IFR.

2.1.6 Publications aéronautiques

- Un nouveau dossier complet pour la publication AIP sera transmis à l'OFAC par

la COREB, pour examen et dans les meilleurs délais.

- Le début effectif de l'exploitation civile IFR ne pourra avoir lieu qu'à la condition *sine qua non* de la publication complète de Payerne dans l'AIP.

2.1.7 Convention COREB - Skyguide (version d'août 2014 et signée)

- La convention entre la COREB et Skyguide reflètera le fait que les activités VFR comme IFR sont possibles pour l'aérodrome de Payerne. La version finale sera transmise à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant le début prévu de l'exploitation IFR.

2.1.8 Protocole d'accord COREB - Forces Aériennes (version du 17.9.2014)

- La COREB supprimera toute référence au régime transitoire IFR dans les documents, conventions etc. et communiquera, le moment venu, la date et la portée du changement de régime à l'exploitant militaire.

2.1.9 Communication

- La notification du respect des charges sera communiquée à temps à l'OFAC (section Plan sectoriel et installations).

2.2 Exigences techniques militaires

- Dans les textes rédigés en français, la formulation consacrée « Aérodrome militaire avec utilisation civile » sera systématiquement utilisée. Pour ce qui est des textes en anglais, la formule « Mil aérodrome, civil co-use, PPR MANDATORY » devra être retenue.

3. Des émoluments

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

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

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- COREB – Communauté régionale de la Broye, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne (accompagné de la nouvelle Annexe 5 approuvée).

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFEV, 3003 Berne ;
- SG-DDPS, 3003 Berne ;
- Canton de Vaud, Service de la mobilité, Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne ;
- Canton de Fribourg, Service de la Mobilité, Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg.

(sig.)

Peter Müller
Directeur

(sig.)

Alexandre Triverio, juriste
Section Plan sectoriel et installations

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, 9023 St-Gall. 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 sera rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours.