



3003 Berne, le 29 novembre 2016

Aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne

Approbation des plans

Construction d'une halle industrielle, d'un hangar à avions et de locaux administratifs pour l'entreprise S3 (Spaceport)

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 2 juin 2015, la Communauté régionale de la Broye (COREB), exploitant civil de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne (ci-après : le requérant) et agissant pour le compte de l'entreprise Spaceport Immobilier SA, a remis à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande d'approbation des plans pour la construction d'un Spaceport.

1.2 *Description du projet*

Le projet vise la réalisation de locaux qui seront employés par l'entreprise Swiss Space Systems Holding SA (S3), active dans le domaine spatial, et qui s'articulent autour des trois corps de bâtiments suivants, connectés les uns aux autres.

Tout d'abord, un bâtiment administratif sera construit sur trois niveaux :

- le rez-de-chaussée sera en partie dédié au public. Ainsi, un restaurant self-service d'une capacité de 200 places, une cafétéria, une salle polyvalente, un espace séminaire, des salles de conférence, une salle d'exposition et une bibliothèque lui seront accessibles. Un espace de bureaux, qui sera mis en location, est également prévu sur ce niveau ;
- le premier étage sera dédié à la gestion administrative et à la recherche et développement de S3. Il sera composé de bureaux individuels et de parties en « open space » répondant au mieux aux besoins de ce type d'activités. Des salles de réunion et un espace détente sont également prévus. Cette partie du complexe est prévue pour être utilisée par S3, mais les locaux pourront également satisfaire les besoins de toute entreprise active dans le domaine aéronautique. Il est, dès lors, envisageable qu'une entreprise autre que S3 occupe ces locaux ;
- le second étage sera composé d'un restaurant de 100 places, d'une terrasse avec vue directe sur la piste de l'aérodrome et des bureaux.

Ensuite, il est également prévu d'ériger une halle industrielle qui sera équipée avec du matériel de haute technologie. Cette halle permettra de réaliser des activités de production ou d'assemblage de pièces techniques. Elle sera conçue sur un seul niveau.

Enfin, un hangar sera également construit. Ce hangar a été dimensionné pour qu'un avion de grande envergure du type Airbus A340-500 y soit stationné. Il existe toute-

fois des incertitudes quant à l'avion qui y sera finalement stationné. Ces incertitudes proviennent à la fois de la société S3 qui pourrait éventuellement faire évoluer son projet et donc ses besoins vers un avion de plus petite dimension mais également de la capacité réelle d'exploiter un tel avion sur cet aérodrome, tant d'un point de vue des infrastructures existantes que des conditions cadres du règlement d'exploitation civil qui ne tient actuellement pas compte de ce type d'avion. Lorsque le choix de l'aéronef retenu sera connu, des éventuelles adaptations des points précités devront être envisagées et feront l'objet d'une nouvelle procédure ad hoc si nécessaire.

Ces trois corps de bâtiments, situés au sud-est du tarmac civil de l'aérodrome, sur la parcelle art. 5545 du Registre foncier de la Commune de Payerne, totaliseront une surface au sol de 10'067 m² pour un volume hors sol total de 176'445 m³.

Un parking pour les visiteurs et les employés, de 139 places véhicules et 80 places deux-roues, sera aménagé à l'est du projet et sera accessible par la route communale existante.

Par ailleurs, afin de garantir la confidentialité et la sécurité inhérente aux activités de la société, une clôture du site sera réalisée et formalisée par un grillage d'une hauteur de 2,5 m.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant à S3 de continuer son développement dans la région de la Broye et de lui garantir un accès direct à une piste d'aviation. Les infrastructures du Spaceport permettront à S3 d'accueillir ses activités de gestion, de recherche et de fabrication d'éléments de haute technologie ainsi que le stationnement de l'aéronef qui sera lié au projet de S3.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 2 juin 2015 sont les suivants :

- Lettre d'accompagnement de la COREB du 2 juin 2015 ;
- Chapitre 1 « Descriptifs », composé des documents suivants :
 - Description du projet, du 25 mars 2015 ;
 - Descriptif projet architecte, du 25 mars 2015 ;
- Chapitre 2 « Plans », composé des documents suivants :
 - Plan de situation, du 18 mai 2015, échelle 1:1'000 ;
 - Plan n° 409-P101/05 « Implantation », du 25 mars 2015, échelles 1:500 et 1:2'000 ;
 - Plan n° 409-P201/05 « Niveau 00 », du 25 mars 2015, échelles 1:200 et 1:5'000 ;
 - Plan n° 409-P202/05 « Niveau 01 », du 25 mars 2015, échelles 1:200 et

- 1:5'000 ;
- Plan n° 409-P203/05 « Niveau 02 », du 25 mars 2015, échelles 1:200 et 1:5'000 ;
- Plan n° 409-P206/01 « Toiture », du 25 mars 2015, échelles 1:200 et 1:5'000 ;
- Plan n° 409-P204/05 « Coupes », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Plan n° 409-P205/05 « Elévations », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Extrait registre foncier, du 25 mars 2015 ;
- Chapitre 3 « Calculs », composé des documents suivants :
 - Enquête / calculs : STd, SdC, SP, volume SIA416, IM – annexe 01, du 25 mars 2015 ;
 - Enquête / calculs : stationnement véhicules – annexe 02, du 25 mars 2015 ;
 - Enquête / calculs : stationnement 2 roues – annexe 03, du 25 mars 2015 ;
 - Enquête / calculs : sanitaires – annexe 04, du 25 mars 2015 ;
- Chapitre 4 « Questionnaires », composé des documents suivants :
 - Demande de permis de construire, du 21 mai 2015 ;
 - QP11 – Création ou transformation d'un établissement ;
 - Formulaire ECA 43 – Mesures de prévention incendie, du 1^{er} juin 2015 ;
 - QP51 – Locaux occupant des travailleurs, du 1^{er} juin 2015 ;
 - QP63 (annexe A) – Citerne, du 1^{er} juin 2015 ;
 - QP 64 – Eaux résiduaires, matières dangereuses, déchets spéciaux ;
 - QP67 – Obstacle à la navigation aérienne ;
 - QP68 – Questionnaire « Stationnement » pour dossiers CAMAC ;
 - Demande d'autorisation pour obstacle à la navigation aérienne, du 30 avril 2015 ;
 - Matrice d'identification des impacts sur l'environnement ;
- Chapitre 5 « Rapports », composé des documents suivants :
 - Etude géotechnique, élaborée par ABA-GEOL SA le 13 octobre 2014 ;
 - Etude acoustique, élaborée par AAB - J. Stryjenski & H. Monti le 11 décembre 2014 ;
 - Opérations avec un avion type airbus A340-500, élaborées par Bächtold & Moor le 4 novembre 2014 ;
 - Entreposage matières dangereuses, élaboré par S3 le 27 novembre 2014 ;
 - Concept environnemental applicable aux dossiers Aéroports I et II – Principes d'aménagement, du 16 avril 2015 ;
 - Évaluation de l'impact des opérations, élaborée par Skyguide le 15 décembre 2014 ;
 - Convention d'utilisation selon la SIA260, du 1^{er} juin 2015 ;
- Chapitre 6 « dérogations », composé du document suivant :
 - Demande d'autorisation de déroger aux prescriptions des ordonnances 3 et 4 relatives à la loi sur le travail ;
- Chapitre 7 « Planning », composé du document suivant :
 - « Planning prévisionnel des travaux », du 1^{er} juin 2015 ;

- Chapitres 8, composé des documents suivants :
 - Descriptif technique projet de chauffage, ventilation, rafraichissement et sanitaire, du 25 mars 2015 ;
- Chapitre 9, composé du document suivant :
 - Justification globale des besoins de chaleur SIA380/1, du 1^{er} juin 2015 ;
- Chapitre 10, composé du document suivant :
 - Justification Minergie des besoins de chaleur SIA380/1, du 1^{er} juin 2015 ;
- Chapitre 11, composé des documents suivants :
 - Demande de certification Minergie, du 3 mars 2015 ;
 - Formulaire EN-VD, EN-2b, EN-3, EN-4, EN-5, EN-12, EN-13, EN-VD-72, du 1^{er} juin 2015 ;
 - Chauffage – plans SRE ;
 - Chauffage – plans repérage fenêtres ;
 - Chauffage – plans repérage éléments de l'enveloppe ;
 - Chauffage – plans valeurs G ;
 - Chauffage – plans zoning ventilation ;
 - Chauffage – plans zoning chauffage ;
- Chapitre 12, composé des documents suivants :
 - Suite du document « Justification globale besoin chaleur SIA380/1 », du 1^{er} juin 2015 ;
 - Simulations pont thermique ;
- Chapitre 13, composé du document suivant :
 - Calculateur SIA Climatisation, du 24 mars 2015 ;
- Chapitre 14, composé du document suivant :
 - Evaluation de l'éclairage selon SIA 380/4 et Minergie, du 26 novembre 2014 ;
- Chapitre 15, composé des documents suivants :
 - Formulaire 65 a : pompe à chaleur – sous-sol ;
 - Plan n° 7905.05-PG320 « Installations de chauffage – Plan d'implantation des sondes géothermiques », du 3 décembre 2014, échelle 1:500 ;
- Chapitre 16, composé du document suivant :
 - Formulaire 75 : installation de refroidissement, de climatisation et de pompe à chaleur contenant plus de 3 kg de fluides réfrigérants stables dans l'air (HFC), du 1^{er} juin 2015 ;
- Chapitre 17, composé des documents suivants :
 - Données SIA 380-1, du 3 mars 2015 ;
 - Calculateur SIA Climatisation, du 3 mars 2015 ;
 - Annexes techniques, de février 2015 ;
 - Plan n° 7905.05-PG301 « Installations de chauffage – Schéma de principe chauffage / refroidissement », du 9 décembre 2014, sans échelle ;
 - Plan n° 7905.03-PG351 indice a « Installations de ventilation – Schéma de principe – CTA Musée », du 10 février 2015, sans échelle ;
 - Plan n° 7905.03-PG352 indice a « Installations de ventilation – Schéma de

- principe – CTA Restaurant », du 10 février 2015, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG353 indice a « Installations de ventilation – Schéma de principe – CTA Cuisine », du 10 février 2015, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG354 indice a « Installations de ventilation – Schéma de principe – CTA Salle polyvalente », du 10 février 2015, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG355 indice a « Installations de ventilation – Schéma de principe – CTA Fondation », du 10 février 2015, sans échelle ;
- Chapitre 18, composé des documents suivants :
 - Concept standard de protection incendie, du 25 mars 2015 ;
 - Plan n° 7905.03-PG500 indice a « Protection incendie – Plan du rez-de-chaussée », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
 - Plan n° 7905.03-PG501 indice a « Protection incendie – Plan du 1^{er} étage », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
 - Plan n° 7905.03-PG502 indice a « Protection incendie – Plan du 2^{ème} étage », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
- Chapitre 19, composé du document suivant :
 - Rapport de gestion des eaux pluviales, du 25 mars 2015 ;
- Chapitre 20, composé des documents suivants :
 - Plan n° 7905.01-PG015 « Installation de chantier », du 25 mars 2015, échelle 1:400 ;
 - Plan n° 7905.01-PG017 « Canalisations EP et Eu dans l'emprise du bâtiment », du 25 mars 2015, échelle 1:200 ;
 - Plan n° 7905.01-PG016 « Canalisations EP et Eu hors emprise du bâtiment », du 25 mars 2015, échelle 1:400 ;
 - Plan n° 7905.01-PG018 « Implantation du pont – Situation et coupes », du 25 mars 2015, échelles 1:100 et 1:200.

Le dossier de la demande a été complété le 13 août 2015 par les documents suivants :

- Convention d'utilisation selon la SIA 260, du 10 août 2015, qui annule et remplace le document « Convention d'utilisation selon la SIA 260 », du 1^{er} juin 2015 (chapitre 5) ;
- Sécurité parasismique – note de prédimensionnement, du 10 août 2015.

Le 9 décembre 2015, le dossier de la demande a été complété par le nouveau plan suivant :

- Plan de situation, du 18 mai 2015, échelle 1:1'000 qui annule et remplace le plan du même nom contenu dans le dossier initial du 2 juin 2015.

Le 17 juin 2016, le dossier de la demande a été complété, par courrier électronique, par les éléments suivants :

- Rapport « Réponse aux interrogations formulées dans le rapport de l'Office fédéral de l'aviation civile OFAC », du 13 juin 2016 ;

- Informations relatives à la possibilité de relocalisation du Fossé Neuf.

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. A noter que l'objet de la présente décision porte sur un corps de bâtiments pour permettre des activités de gestion, de recherche et de fabrication d'éléments de haute technologie avec un hangar permettant d'accueillir potentiellement un avion de grande envergure mais que les opérations de l'avion finalement choisi devront, si nécessaire, faire l'objet d'une modification du règlement d'exploitation.

2. **De l'instruction**

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

Le dossier est traité par l'OFAC.

Le 9 juin 2015, l'OFAC a requis l'avis du Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (SG-DDPS), de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et de l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI).

Le même jour, le Canton de Vaud, soit pour lui le Département des infrastructures et des ressources humaines, a été appelé à se prononcer. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

La demande d'approbation des plans a été mise à l'enquête publique pendant 30 jours auprès de l'administration communale de Payerne par avis publié dans la Feuille d'avis officielle (FAO) du Canton de Vaud du 19 juin 2015, dans la Feuille officielle (FO) du Canton de Fribourg du 19 juin 2015, dans le journal 24 Heures du 19 juin 2015 et dans le journal La Broye du 18 juin 2015.

En raison de la proximité immédiate du projet avec le territoire du Canton de Fribourg, l'OFAC a transmis un exemplaire de la demande pour information et remarques éventuelles aux autorités cantonales fribourgeoises, représentées par son Service de la mobilité (SMo).

2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l'enquête publique, l'OFAC a reçu l'opposition au projet suivante :

- Opposition du 17 août 2015 de la société A. _____ (ci-après : B. _____), représentée par l'entreprise C. _____ (ci-après : D. _____).

Dans son opposition, D. _____ a indiqué que B. _____ ne s'oppose pas au projet sur le fond mais a formulé des craintes quant au parking projeté et son flux de véhicules sur la route actuelle, située à côté de son bâtiment, pouvant perturber l'exploitation de son propre site. B. _____ a demandé de façon plus générale une coordination intégrale ainsi qu'une planification cohérente à long terme pour toute la zone Aéroport I, notamment en ce qui concerne les dessertes et le régime de circulation, y compris les parkings, rappelant que son parking n'est pas situé à côté de son bâtiment mais dans une zone plus éloignée, à savoir la zone Aéroport II. B. _____ a également constaté une incohérence entre deux plans concernant la distance d'implantation du projet par rapport à sa parcelle.

Le 28 octobre 2015, l'OFAC a organisé une séance réunissant les principales parties intéressées, à savoir D. _____, l'entreprise S3 et ses architectes, la COREB, la Municipalité de Payerne, l'administration communale de Payerne, le Canton de Vaud et l'OFAC. Durant cette séance, les différentes craintes et demandes formulées dans l'opposition de B. _____ ont été passées en revue et des propositions ont été faites pour répondre à ces requêtes. Il a notamment été relevé que le projet du Spaceport avec son parking adjacent pour véhicules est conforme aux normes applicables et ne pose pas de problème pour le croisement entre la route d'accès existante et le taxiway vers la parcelle de B. _____, étant donné le nombre réduit de mouvements d'avions attendus sur ce taxiway. De plus, la réalisation d'un parking temporaire pour les véhicules des employés sur la parcelle de B. _____ a été admise. Une requête dans ce sens pourra être adressée à l'autorité communale. Par ailleurs, la route d'accès existante, qui dessert à la fois la parcelle de B. _____ et celle du Spaceport, sera maintenue comme desserte principale. Il a également été clarifié qu'il n'existe actuellement pas de projet concret de taxiway supplémentaire vers la parcelle « Belle Ferme ». Si un tel projet devait être prévu, il sera nécessaire d'avoir une information et coordination entre B. _____, la COREB et l'OFAC. Enfin, il a été confirmé qu'un plan du présent dossier mis à l'enquête publique contient une erreur concernant la distance entre le bâtiment projeté et l'axe de la route d'accès existante ; un nouveau plan a été réalisé et transmis à l'OFAC.

Sur la base du procès-verbal de la séance du 28 octobre, D. _____ a indiqué, par courrier daté du 25 novembre 2015, que B. _____ retirait son opposition du 17 août 2015.

2.3 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Canton de Fribourg, SMO, préavis du 10 septembre 2015 ;
- Canton de Vaud, DGMR, préavis de synthèse du 3 novembre 2015, comprenant les préavis des services spécialisés suivants :
 - Direction générale de l'environnement englobant les préavis des services suivants :
 - Géologie, sols et déchets (DGE-GEODE/SOLS) ;
 - Géologie, sols et déchets (DGE-GEODE/GD) ;
 - Eaux souterraines – Hydrogéologie (DSE/DGE-EAU/HG) ;
 - Protection et qualité des eaux, Assainissement urbain et rural (DTE/DGE/DIREV/AUR) ;
 - Surveillance, inspection et assainissement, Assainissement industriel (DTE/DGE/DIREV/AI) ;
 - Surveillance, inspection et assainissement, Inspection des citernes (DTE/DGE/DIREV/CIT) ;
 - Ressources en eau et économie hydraulique (DTE/DGE/DIRNA/EH) ;
 - Direction de l'énergie (DTE/DGE/DIREN) ;
 - Air, climat et risques technologiques (DSE/DGE-DIREV/ARC) ;
 - Biodiversité et paysage (DTE/DGE/DIRNA/BIODIV) ;
 - Commission interdépartementale de coordination pour la protection de l'environnement (DTE/DGE/CIPE) ;
 - Direction générale de la mobilité et des routes englobant les préavis des services suivants :
 - Division administration mobilité (DGMR-ADM) ;
 - Division planification (DGMR-P) ;
 - Division management (DIRH/DGMR/MT) ;
 - Service du développement territorial, Aménagement communal (SDT/AC) ;
 - Service de la promotion économique et du commerce, Unité économie régionale (DECS/SPECO/UER) ;
 - Service de l'emploi, Contrôle du marché du travail et protection des travailleurs (DECS/SDE) ;
 - Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA) ;
 - Municipalité de Payerne ;
- ESTI, préavis du 16 février 2016 ;
- OFEV, premier préavis du 23 février 2016 et second préavis du 4 juillet 2016 ;
- SG-DDPS, premier préavis du 24 septembre 2015, deuxième préavis du 24 novembre 2015 et troisième préavis du 21 juillet 2016.

Un examen spécifique à l'aviation a été effectué par les services internes de l'OFAC en date du 8 novembre 2016. Suite à une remarque du requérant dans le cadre des

observations finales, cet examen a fait l'objet d'une version amendée en date du 18 novembre 2016.

2.4 *Observations finales*

Les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour mettre en œuvre le projet – ont été transmises au requérant les 18 mai, 29 juillet et 8 novembre 2016, en l'invitant à formuler ses éventuelles observations. En date du 17 novembre 2016, le requérant a indiqué à l'OFAC, par courrier électronique, qu'une information erronée se trouvait dans l'examen aéronautique du 8 novembre 2016. En substance, la phrase précédant la charge n° 8 indiquait que les pentes de la taxi-lane indiquées dans le projet sont compatibles avec le descriptif du projet, mises à part celle devant le hangar. Tel que cela ressort des plans du projet, la pente se trouvant devant le hangar sera de 1% au maximum, ce qui correspond aux normes légales en la matière. Ainsi, l'OFAC a fait parvenir au requérant, par courrier électronique du 21 novembre 2016, la version de l'examen aéronautique modifiée en conséquence et datée du 18 novembre 2016. Par courrier électronique du 22 novembre 2016, le requérant a confirmé n'avoir aucune remarque sur la nouvelle version de l'examen aéronautique.

L'instruction du dossier s'est achevée le 22 novembre 2016.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 30 al. 4 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les dispositions relatives aux aérodromes civils s'appliquent par analogie aux constructions entièrement ou essentiellement érigées, modifiées ou réaffectées pour les besoins de l'utilisation civile d'un aérodrome militaire.

Pour les aérodromes civils, 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'art. 2 OSIA 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 l'OFAC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les champs d'aviation, c'est-à-dire les aérodromes dont l'exploitant ne bénéficie pas d'une concession au sens de l'art. 36a LA.

Dans le cas présent, le projet vise à construire une halle industrielle, un hangar à avions et des locaux administratifs pour l'entreprise S3. Dans la mesure où de telles constructions servent à l'exploitation civile d'un aérodrome militaire avec utilisation civile, il s'agit d'installations d'aérodrome au sens de l'OSIA dont la réalisation doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, l'OFAC car l'exploitant civil de l'aérodrome de Payerne est au bénéfice d'une autorisation d'exploiter (champs d'aviation).

1.2 Procédure applicable

La procédure d'approbation des plans est réglée par les art. 37 ss LA ainsi que les 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 ne sont pas respectées de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise. En effet, la construction du Spaceport engendrera notamment une altération sensible de l'aspect extérieur du site.

Aux termes de l'art. 10a de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement (EIE), les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. 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 l'ordonnance précitée 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.

Dans le cas d'espèce, force est d'admettre que le fait d'ériger ce corps de bâtiments, bien que conséquent en termes de surface et volume, n'aura pas d'impact sur l'exploitation de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne dans la mesure où les activités spéciales de S3 feront l'objet d'une procédure ultérieure. A ce stade, une EIE n'est ainsi pas nécessaire.

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. A ce stade, il con-

vient également de rappeler que l'objet de la présente décision porte sur un corps de bâtiments pour permettre des activités de gestion, de recherche et de fabrication d'éléments de haute technologie avec un hangar permettant d'accueillir potentiellement un avion de grande envergure mais que les opérations de l'avion finalement choisi devront, si nécessaire, faire l'objet d'une modification du règlement d'exploitation. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est actuellement 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, techniques, spécifiques à l'aviation, 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 ou l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer ces avis. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 Justification

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

2.3 Responsabilité de l'exploitant

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. En vertu de l'art. 17 OSIA, l'exploitant est 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.

2.4 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

La fiche par installation du PSIA pour l'aérodrome « Payerne » qui est actuellement en vigueur a été adoptée par le Conseil fédéral le 17 décembre 2014. Cette fiche fixe notamment la fonction de l'installation, ses conditions générales, son périmètre,

son aire de limitation d'obstacles et l'exposition au bruit lié à l'installation.

Le projet actuel est conforme à tous les éléments fixés dans la fiche PSIA en question, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation et la surface de limitation d'obstacles. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA. Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

A noter que l'objet de la présente décision porte sur un corps de bâtiments pour permettre des activités de gestion, de recherche et de fabrication d'éléments de haute technologie avec un hangar permettant d'accueillir potentiellement un avion de grande envergure mais que les opérations de l'avion finalement choisi devront, si nécessaire, être conforme à la fiche PSIA ou cette dernière devra être adaptée si nécessaire.

2.5 *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.

A noter que le Canton de Vaud a, pour ce domaine, indiqué ce qui suit.

Le projet du requérant et promettant acquéreur Spaceport Immobilier SA est situé sur la parcelle n° 5545 (26'900 m²), propriété de la Commune de Payerne. Cette parcelle est issue du morcellement de la parcelle n° 5064, également propriété communale. Elle jouxte les terrains prévus pour l'implantation de l'entreprise A. _____ à qui a été délivré récemment un permis de construire (n° 75/2013) pour son futur _____.

La parcelle n° 5545 qui est prévue pour accueillir le projet de Spaceport est entièrement affectée en « zone d'activités » par le PPA « Aéroport I » approuvé par le Département des infrastructures du Canton de Vaud le 5 juin 2000.

Selon l'art. 3.1 du règlement du PPA, la « zone d'activités » est réservée à l'implantation d'entreprises industrielles, artisanales et de services dont l'activité nécessite un accès direct à la piste de l'aérodrome.

Les règlements des PPA « Aéroport I » et « Aéroport II » sont pratiquement identiques. La principale différence est liée à l'accès à la piste de l'aérodrome. Le PPA « Aéroport I » est réservé à des « entreprises nécessitant un accès direct à la piste

de l'aérodrome », alors que le PPA « Aéroport II » est réservé à des « entreprises travaillant prioritairement dans le domaine de l'aéronautique au sens large ».

En ce qui concerne le thème du stationnement, l'article 6.2 du règlement du PPA « Aéroport I » relatif aux places de stationnement édicte : « L'offre de places de stationnement sera exclusivement aménagée sur les bien-fonds et devra correspondre à la demande générée par l'affectation autorisée dans les limites définies au chapitre 2 ». La problématique du stationnement est traitée de la même manière dans le PPA « Aéroport II ». Le même article impose que les places de stationnement soient aménagées sur le même bien-fonds.

Le projet Spaceport prévoit un parking de 139 places pour voitures, 10 places pour les deux-roues ainsi qu'un couvert à vélos offrant 38 places.

Au-delà de la question de la conformité de ce projet individuel au PPA en vigueur se pose celle d'une organisation cohérente du site dans sa globalité. Les documents fournis concernent une demande de permis de construire séparée. Aucun schéma d'ensemble n'a été toutefois fourni au Canton de Vaud à ce jour. Plusieurs thèmes devraient être ainsi coordonnés au niveau de l'ensemble du site de l'Aéroport :

- Gestion des circulations et du stationnement : accès des employés et accès publics, livraisons ;
- Équipements et infrastructures communes : conception et gestion commune ;
- Aspects sécuritaires : aires accessibles au public, aires sécurisées, etc.

Au vu de ce qui précède, l'autorité de céans constate que les autorités spécialisées du Canton de Vaud n'ont pas émis d'objections ou d'exigences précises en lien avec le projet Spaceport mais uniquement des remarques générales et globales sur l'ensemble de la gestion du site Aéroport qui est, pour rappel, situé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre PSIA. Ces remarques ne seront donc pas reprises comme charges dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans mais ont toutefois été transmises à l'exploitant dans le cadre des observations finales.

Pour le surplus, l'autorité de céans précise que le thème du stationnement et de la mobilité a fait l'objet de remarques plus techniques et spécifiques qui seront développées ci-dessous (B.2.11.1 Stationnement et mobilité p. 36).

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

Dans le cadre de cette procédure d'approbation des plans, les services internes de l'OFAC ont effectué un examen spécifique à l'aviation et en ont consigné les résultats dans un document daté du 18 novembre 2016, annexé à la présente décision. Ce document formule 29 exigences qui ont été transmises au requérant. Ce dernier ne les a pas contestées. Ces exigences sont justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.7 *Exigences militaires*

La conformité du projet aux exigences militaires a été examinée par le SG-DDPS. Cette autorité a formulé, en date du 24 septembre 2015, plusieurs exigences à respecter avant la réalisation du projet, notamment la démonstration d'absence d'interférences entre la construction projetée et les installations militaires de l'aérodrome de Payerne.

Ces exigences ont été transmises au requérant et une discussion entre les parties intéressées a eu lieu le 19 novembre 2015. Suite à cette discussion, le SG-DDPS a formulé une nouvelle prise de position, datée du 24 novembre 2015, renvoyant expressément au procès-verbal de la rencontre précitée et formulant différentes exigences.

Les nouvelles exigences ont été à nouveau communiquées au requérant et une nouvelle rencontre entre les parties intéressées a permis d'apporter des informations relatives aux dernières exigences. Finalement, le SG-DDPS a formulé une troisième et dernière prise de position sur la construction projetée en date du 21 juillet 2016. Ce dernier document formule des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

Les projecteurs pour éclairer le tarmac ne devront pas éblouir les avions atterrissant depuis l'ouest (piste 05) ou depuis l'est (piste 23). Ces projecteurs, dont l'axe d'éclairage devra être tourné vers le bas, devront limiter l'éclairage exclusivement au tarmac et éviter d'éblouir ou de gêner les pilotes en approche ou circulant sur la piste et les voies de roulage.

Les véhicules d'intervention du feu ainsi que les véhicules de déneigement des pistes et voies de circulation devront être mentionnés dans la liste des véhicules autorisés à accéder au taxiway.

Les bâtiments devront être équipés de feux d'obstacles conformes aux normes ou recommandations de l'OACI ; ils seront synchronisés avec les feux d'obstacles du site aéroportuaire militaire et commandés à distance depuis la tour de contrôle. Le nombre exact et leur emplacement seront à définir en collaboration avec l'OFAC et les Forces aériennes.

L'éclairage des enseignes lumineuses et publicitaires devra être dirigé du haut vers le bas afin d'éviter toute pollution lumineuse vers le ciel.

L'exploitation de grues ou autres engins de levage devra obligatoirement faire l'objet d'une demande selon les prescriptions de l'OFAC. Une copie de la demande devra être envoyée au Commandement de la Base aérienne de Payerne en même temps qu'au Service cantonal concerné pour préavis et préparation de la publication militaire. La demande doit être déposée au moins 4 semaines avant l'installation de la grue. Une analyse de l'influence de la grue sur les systèmes d'approche ILS établie par Skyguide devra faire partie intégrante de la demande. Les grues et autres engins de levage seront signalés de jour comme de nuit avec des marquages et des feux d'obstacles.

En cas d'enfoncement de pieux pour les fondations des bâtiments, une annonce préalable de ces travaux devra être envoyée au Commandement de la Base aérienne. En effet, le radar d'approche de précision (PAR) militaire se situe à proximité du projet. Des vibrations dans le sol peuvent influencer la qualité du signal du radar. Si des vibrations importantes doivent être constatées, une coordination spéciale sera mise en place avec le Commandement de la Base aérienne durant les travaux.

Les entreprises de transport ne pourront pas traverser la piste à l'endroit des barrières de Morens ni utiliser les routes agricoles contournant l'aérodrome par le sud-ouest lors de la réalisation de la construction projetée. En effet, la circulation des véhicules sur la traversée de piste de Morens crée un fort risque de présence de corps étrangers sur la piste et les voies de roulage.

Le SG-DDPS a également constaté que le bâtiment S3 n'aura pas d'impact sur les systèmes d'approche ILS de Payerne. En revanche, il est de nature à perturber le goniomètre (DF) du système Mals Plus. L'influence des panneaux photovoltaïques n'a, quant à elle, pas été déterminée. Les exigences de construction portent donc sur les types de matériaux et sur la géométrie de la structure des façades. Elles doivent correspondre à la note établie par E. _____ le 24 décembre 2015, discutée lors de la séance du 11 juillet 2016. Les architectes mandatés par le chef de projet établissent des plans tenant compte de ces exigences. Le SG-DDPS propose d'utiliser des panneaux en polycarbonate et en aluminium, éventuellement en bois.

Ainsi, la réalisation du bâtiment S3 devra correspondre (dans sa forme et sa struc-

ture de façade) à ce qui a été convenu lors de la séance du 11 juillet 2016 à Berne entre les parties, à savoir : que les façades nord-est et nord présentent des faces irrégulières, composées de différents types de matériaux qui s'alternent et de largeurs qui varient, mais dans tous les cas supérieurs à 75 cm (selon la note établie par E. _____ le 24 décembre 2015).

L'installation des panneaux photovoltaïques du Spaceport devra faire l'objet d'une série de tests de compatibilité avec les installations radar, de navigation et de télécommunication des Forces aériennes avant leur mise en service définitive. Cette mise en service aura lieu sous réserve de corrections nécessaires que les tests pourraient mettre en lumière.

En plus des exigences développées ci-dessus, le SG-DDPS a dressé une liste de points laissés à l'appréciation de l'autorité de céans. En substance, il s'agit des éléments suivants :

- La prise en compte du risque en cas d'avitaillement des avions devant les hangars. Sur ce point, l'OFAC précise que le présent projet ne prévoit pas un tel avitaillement. En effet, l'avitaillement se fera sur le tarmac civil principal.
- La conformité des emplacements de lavage des avions. Sur ce point, l'OFAC précise que le présent projet ne prévoit pas de lavage des avions.
- Le stationnement des aéronefs dans les hangars avec du carburant dans les réservoirs n'est pas mentionné. L'OFAC confirme ce point et rappelle au requérant qu'il est de sa responsabilité d'exploiter la construction conformément au dossier déposé.
- Les remarques du SG-DDPS concernant le rapport d'impact sur l'environnement et le concept environnement applicables aux dossiers Aéroport I et II. Pour rappel, ces documents figuraient dans le dossier de demande d'approbation des plans pour la construction d'une voie de roulage et d'un tarmac pour l'aviation civile. Ces documents avaient fait, lors de leur mise à l'enquête publique, l'objet de remarques du SG-DDPS. En substance, le SG-DDPS avait rappelé avoir dû réaliser d'importantes surfaces de compensation écologique et des surfaces de revalorisation. Ces surfaces ne peuvent pas être également désignées par l'exploitant civil comme surface de compensation écologique. Sur ce point, l'OFAC précise que la présente procédure d'approbation des plans se concentre uniquement sur un seul projet, celui du Spaceport, et qu'il ne convient dès lors pas à ce stade d'examiner les mesures environnementales de l'ensemble du site. A noter par ailleurs que le concept environnemental de l'ensemble de l'Aéroport est en cours d'adaptation et qu'un exemplaire du projet actuel a été inséré dans le dossier de la présente demande. La remarque du SG-DDPS précitée devra donc être prise en compte lors de la validation de la mise à jour du concept environnemental qui fera l'objet d'une procédure ad hoc, distincte de celle appliquée pour le présent projet. A noter pour le surplus que ce projet a spécifiquement fait l'objet d'une étude environnementale qui a été analysée par les services spécia-

lisés cantonaux et fédéraux et dont les résultats seront détaillés ci-dessous.

Le SG-DDPS a encore ajouté que les observations suivantes, concernant l'éventuelle exploitation d'un Airbus A340-500, demeurent valables :

- L'Airbus A340-500 pourrait avoir une influence sur le radar d'approche de précision PAR 50 lors du stationnement sur le tarmac de l'Aéropôle. Dès lors, toutes les entrées et sorties du hangar, les déplacements et le stationnement, s'effectueront en coordination avec le commandant de la Base aérienne.
- L'exploitation d'un Airbus A340-500 sur l'aérodrome militaire de Payerne n'est réglée ni par l'OFAC, ni dans le PSIA, ni dans le règlement d'exploitation civil. S3 doit donc établir une proposition de cahier des charges avec analyse des risques pour opérer avec un Airbus A340-500 sur l'aérodrome militaire de Payerne. L'OFAC et les Forces aériennes devront approuver ce document pour démarrer les opérations.

A ce sujet, l'OFAC rappelle que l'objet de la présente décision porte sur un corps de bâtiments pour permettre des activités de gestion, de recherche et de fabrication d'éléments de haute technologie avec un hangar permettant d'accueillir potentiellement un avion de grande envergure mais que les opérations de l'avion finalement choisi devront être examinées et approuvées au terme des différentes procédures nécessaires. C'est dans le cadre de ces procédures que le SG-DDPS pourra être consulté. Une charge relative à l'annonce de l'avion définitif et à l'examen de ses conséquences a déjà été formulée dans le cadre de l'examen spécifique à l'aéronautique de sorte qu'il n'est pas nécessaire de formuler à nouveau une charge similaire sur ce point.

2.8 *Exigences liées au courant fort*

La conformité du projet aux normes applicables en matière de courant fort a été examinée par l'ESTI. Cette autorité spécialisée a émis des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous. Dans le cadre des observations finales, les exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

L'ESTI relève qu'aucune information concernant un éventuel poste de transformation ne se trouve dans le dossier. Etant donné que le besoin en puissance électrique semble toutefois plutôt significatif, le requérant devra préciser si un poste de transformation sera construit dans le cadre de ce projet ou non. Cette précision sera envoyée à l'OFAC, qui la fera parvenir à l'ESTI pour validation, au moins 60 jours avant le début des travaux.

Par ailleurs, le système photovoltaïque qui sera installé sur le toit n'est pas docu-

menté dans le dossier. L'ESTI demande donc que le requérant fournisse les documents relatifs à l'approbation du système photovoltaïque. Ces documents devront être envoyés à l'OFAC, qui les fera parvenir à l'ESTI pour validation, au moins 60 jours avant le début des travaux.

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

La conformité du projet aux normes de protection de l'environnement, de la nature et du paysage a été examinée tout d'abord par les services spécialisés du Canton de Vaud, puis par l'OFEV. Ces autorités ont émis des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous par thèmes. Dans le cadre des observations finales, les exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.9.1 Nature et paysage

Pour ce thème, le Canton de Vaud a indiqué ce qui suit.

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment administratif, d'une halle et d'un hangar, avec taxiway, accès et parking. Le dossier comporte une description du projet, accompagnée de plans et de coupes ainsi que d'études concernant les équipements techniques.

Pour le domaine nature, il comporte un rapport « Concept environnemental applicable aux dossiers Aéroports I et II. Principes d'aménagements » établi en juillet 2015 par le bureau A. Maibach Sàrl.

Le projet a été présenté aux services cantonaux lors d'une séance en janvier 2015. Lors de cette séance, un projet de compensation écologique globale pour les dérogations au règlement du PPA demandées par les futures constructions dans le périmètre, a également été présenté. Le principe en a été accepté par le service cantonal Biodiversité et paysage (DGE-BIODIV).

Le concept précité précise le type de compensation et prévoit aussi certaines mesures à prendre dans les futures zones construites, au niveau des constructions, des aménagements extérieurs et de l'entretien afin d'assurer un caractère exemplaire des futurs projets.

Le concept environnemental fourni en annexe au dossier est un document provisoire, qui n'a pas encore été validé par les services cantonaux. Toutefois, la DGE-BIODIV en accepte le principe et entre en matière sur sa prise en compte dans l'évaluation du projet Spaceport.

Par ailleurs, le projet se situe dans un secteur agricole encore partiellement libre de construction situé au milieu de la grande plaine ouverte. Il présente une certaine sensibilité du point de vue écologique en raison de la proximité d'une liaison biologique et de la présence du canal du Fossé-Neuf. Les impacts biologiques du projet sont décrits sommairement dans le concept environnemental : clôture du site, mitage du territoire, couverture partielle du canal et des milieux naturels riverains, perte d'une surface « zone de verdure », affaiblissement général des fonctions biologiques et d'échanges du Fossé-Neuf.

Du point de vue paysager, le projet impliquera la construction de bâtiments élevés visibles loin à la ronde, notamment depuis l'autoroute.

Au vu de ce qui précède, le Canton de Vaud a formulé l'exigence suivante.

Les mesures prévues dans le concept environnemental concernant le projet devront être mises en œuvre telles qu'elles sont décrites (chapitre 4.2). Cela concerne en particulier les clôtures, l'éclairage extérieur, les espaces verts et la zone de verdure, les toitures végétalisées, le dispositif de rétention des eaux et le parking. Il est à noter que certaines de ces mesures sont déjà intégrées au projet (végétalisation des toitures, parking non revêtu). Ces conditions devront figurer dans l'approbation des plans. La DGE-BIODIV se tient à disposition pour toute information concernant leur mise en œuvre.

Pour le surplus, la DGE-BIODIV a salué la volonté des promoteurs de développer un projet exemplaire du point de vue énergétique et du développement durable. Pour que cette exemplarité englobe aussi l'aspect nature, elle leur recommande vivement d'engager une démarche de certification nature de la fondation Nature & Economie (<http://www.natureeteconomie.ch>). Ce label, adapté aux contraintes des entreprises, a pour vocation de mettre en valeur leurs efforts en faveur de la biodiversité en termes de communication.

L'OFEV, quant à lui, a indiqué ce qui suit.

La surface totale bâtie du projet aura une emprise de 10'067 m². Le hangar, bâtiment le plus élevé, atteint la hauteur maximale autorisée, à savoir une hauteur de 24,30 m. La toiture du bâtiment abritant les bureaux sera végétalisée de manière extensive (exceptées quelques surfaces pour les terrasses), celles de la halle et du hangar sont destinées à recevoir une installation solaire thermique sur gravier, respectivement une installation photovoltaïque sur un toit en panneaux sandwich.

Le projet ne touche aucun inventaire fédéral des paysages ou des biotopes. Aucun biotope digne de protection selon l'art. 18 al. 1bis LPN ne semble touché. La nature du pré touché par le projet n'est pas mentionnée dans le dossier. Au vu des images

satellite, du PNA de l'armée et du préavis cantonal mentionnant que ces surfaces ont subi des remblaiements récents, l'OFEV suppose que celui-ci n'a pas de valeur écologique digne de protection. Néanmoins, il convient de signaler que l'aérodrome de Payerne est traversé sur un axe nord-sud par un corridor à faune régional rejoignant les corridors suprarégionaux FR10 et FR11. De nombreuses mesures de compensation ont été planifiées lors de projets précédemment approuvés afin de consolider ce corridor. Une branche du Réseau écologique national (REN) forme un continuum humide grâce au Fossé-Neuf et au canal des Avanturies. Le projet ne touche pas directement ces surfaces mais se situe dans leur continuité. Une partie du site sera clôturée. Le concept environnemental prévoit la pose de buses de 60 cm de diamètre sous les clôtures, ce qui permettra de garantir les échanges de la moyenne et petite faune dans le périmètre.

L'accès au futur tarmac civil nord nécessite la réalisation d'un pont d'une largeur d'environ 50 m au-dessus du canal. Ce pont affaiblit les fonctions biologiques et d'échanges du Fossé-Neuf et entraîne la perte d'une zone de verdure de 1'540 m² inscrite au plan partiel d'affectation (PPA). Le concept environnemental propose une mesure globale permettant de compenser ces atteintes et également celles de tous les futurs projets sur Aéroport I et II. La mesure de remplacement consiste à aménager des surfaces de bassières et de friches dans le secteur des Avanturies, permettant ainsi de renforcer le corridor d'échanges biologiques d'importance régionale. Ce concept environnemental a encore un statut provisoire, mais le principe a toutefois déjà été accepté par la division BIODIV du Canton de Vaud dans son préavis du 3 novembre 2015. L'OFEV rejoint donc l'appréciation du Canton. Cette mesure doit néanmoins être liée juridiquement au projet en cours. Quant aux atteintes des futurs projets, elles sont actuellement non quantifiables puisque ceux-ci ne sont pas encore connus. Il y a donc lieu de réévaluer régulièrement le bilan écologique au fil des projets sur Aéroport I et II. Si le bilan devient négatif, il deviendra alors nécessaire de trouver une autre mesure de remplacement.

Outre une mesure de remplacement globale, le concept environnemental propose toute une série de mesures d'aménagement : toitures végétalisées extensives avec système de rétention des eaux, gestion extensive des zones de verdure selon l'ordonnance sur les paiements directs (OPD ; RS 910.13), choix d'essences arbustives indigènes et de station, concept d'éclairage, pose de buses pour la faune sous les clôtures, dalles de béton trouées pour les parkings. Ces mesures amènent toutes une certaine qualité écologique à la nouvelle zone industrielle et permettent de répondre au ménagement du paysage et de la nature requis par l'art. 3 LPN.

Avec une surface bâtie de 10'067 m² pour des espaces verts de 10'394 m² et une zone de verdure de 2'555 m², le projet permet d'atteindre les 12 % de compensations écologiques mentionnées par la directive « La compensation écologique sur les aérodromes », pour autant que ces espaces dédiés à la nature offrent une certaine

qualité écologique. Il y a lieu pour cela de respecter les exigences posées dans le concept environnemental.

L'OFEV a donc préavisé favorablement le projet avec les exigences suivantes :

- Toutes les mesures mentionnées au point 4.2 du « Concept environnemental » (version provisoire) concernant le projet devront impérativement être mises en œuvre.
- La mesure de remplacement globale, proposée dans le concept environnemental (version provisoire) concernant le projet, devra être réalisée. Le bilan entre les atteintes réelles cumulées des projets futurs sur les Aéroports I et II et la mesure de remplacement devra être réévalué régulièrement au fur et à mesure du développement des Aéroports.

2.9.2 Protection des eaux

Pour ce thème, le Canton de Vaud a indiqué ce qui suit.

Après examen du point de vue hydrogéologie, il a été constaté que le projet de pompe à chaleur par sondes verticales se situait dans un secteur A_u dit particulièrement menacé au sens de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201). Le risque existe de traverser, lors des travaux de forage, des niveaux aquifères superposés dans les dépôts meubles en place.

En conséquence, afin d'assurer la protection des eaux souterraines et la qualité de l'installation, l'autorisation de forer est délivrée avec les exigences détaillées ci-dessous. A ce sujet, l'autorité de céans rappelle toutefois que, en vertu de 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 partie supérieure du premier forage exécuté, jusqu'au toit de la molasse, devra faire l'objet d'une surveillance réalisée par un bureau d'hydrogéologues.

La surveillance comprendra le contrôle de l'injection des sondes, immédiatement après leur mise en place, ainsi que du volume de ciment-bentonite injecté. Ce point sera consigné dans le rapport hydrogéologique de surveillance.

Il revient au propriétaire de mandater le bureau d'hydrogéologues de son choix, qui sera tenu informé de la date prévue pour les travaux suffisamment à l'avance, mais au moins 2 semaines avant le début des travaux.

Seules les entreprises de forage au bénéfice du « Certificat de qualité pour entreprises de forage de sondes géothermiques » sont habilitées à exécuter les travaux.

Afin d'assurer la sécurité de l'installation, les sondes seront impérativement implantées à l'extérieur des constructions.

En-dehors de la surveillance, tout problème survenant lors des travaux de forage, tel que perte ou arrivée d'eau, court-circuit entre aquifères (by-pass), eau artésienne, etc., nécessite l'intervention immédiate de l'hydrogéologue. Le bureau chargé du suivi et du relevé de forage sera le cas échéant contacté sans délai.

Un rapport de forage accompagné du descriptif lithologique, sous forme de relevé des cuttings, sera transmis à la Direction générale de l'environnement - Eaux souterraines au plus tard 3 mois après la fin des travaux.

Les échantillons nécessaires seront prélevés au minimum tous les deux mètres.

L'espace annulaire autour des tubes sera injecté sans lacune au moyen d'un coulis sur toute la longueur forée, afin de garantir le scellement et l'étanchéité des sondes.

Les dispositions du règlement cantonal sur l'utilisation des pompes à chaleur (RPCL ; RSV 730.05.1) seront respectées.

L'évacuation des eaux de forage devra être conforme à la norme EA3. Leur déversement sans traitement dans les collecteurs d'eaux claires et usées ainsi que dans les cours d'eau est interdit.

Ces exigences s'adressent également à l'équipe de forage. Le maître d'œuvre ou son représentant a l'obligation d'en remettre une copie à l'entreprise de forage lors de l'adjudication des travaux.

Par ailleurs, le Canton de Vaud a pris bonne note que la profondeur prévue pour les 48 forages est de 250 mètres et que le liquide caloporteur utilisé sera composé d'eau et de glycol.

L'OFEV, quant à lui, a indiqué ce qui suit concernant les eaux de surface, la morphologie et la faune aquatique.

L'accès nécessite la construction d'un pont au-dessus du cours d'eau Fossé-Neuf. Le Fossé-Neuf est donc touché par le projet : des recouvrements partiels du cours d'eau et son espace réservé sont nécessaires sur une longueur de plus de 56 m.

L'OFEV part du principe que ces recouvrements sont absolument indispensables pour le fonctionnement de l'aéroport. L'OFEV ne peut en effet consentir au projet

que si cette condition est garantie.

Il semble, en outre, que l'espace réservé au cours d'eau selon l'art. 41a OEaux est respecté ailleurs dans le périmètre du projet. Cela dit, pour l'OFEV, le doute subsiste.

L'OFEV est ainsi d'accord avec les compensations environnementales, sous réserve qu'une relocalisation du cours d'eau n'est pas possible. L'OFEV a donc demandé que le requérant examine la possibilité de relocaliser le Fossé Neuf afin d'éviter le voûtage du cours d'eau.

A ce sujet, le requérant a fait parvenir à l'OFAC un courrier électronique, en date du 17 juin 2016, contenant des informations à ce sujet. En substance, le requérant estime que cette demande de l'OFEV est exagérée puisque ce ruisseau fait partie intégrante du concept global de récupération et de trop plein des eaux de pluie du projet Aéroport au complet.

Sur la base de ces informations, l'OFEV, dans son courrier électronique du 4 juillet 2016, accepte la réponse fournie par le requérant et indique que cette demande est désormais remplie. Cette exigence ne sera donc pas reprise dans le dispositif de la présente décision.

Ainsi, l'OFEV a formulé l'exigence suivante :

- L'espace réservé au cours d'eau du Fossé-Neuf doit être respecté par le projet.

L'OFEV a également indiqué ce qui suit concernant les eaux souterraines.

Le descriptif du projet indique qu'il n'y aura aucun ouvrage souterrain mais que les fondations sont prévues en pieux forés. En outre, 47 sondes géothermiques d'une profondeur moyenne de 250 m sont prévues pour le chauffage du complexe. Le liquide caloporteur utilisé est de l'eau glycolée.

L'OFEV a relevé que le projet est particulièrement mal documenté du point de vue de la protection des eaux souterraines. Il a également souligné que, d'après l'étude géotechnique d'octobre 2014, le projet se situe en secteur üB. Ainsi, l'OFEV a constaté que, dans son préavis du 3 novembre 2015, le Canton de Vaud a pourtant indiqué que le projet se situe en secteur A_u de protection des eaux et qu'il autorise le projet en l'assortissant de conditions. L'OFEV rappelle que dans le secteur A_u de protection des eaux, des installations situées au-dessous du niveau moyen de la nappe souterraine ne peuvent pas être construites. L'autorité peut cependant accorder des dérogations lorsque la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol est réduite de 10% au plus par rapport à l'état non influencé par les installations en question (annexe 4 chapitre 211 al. 2 OEaux). Le dossier ne s'exprime toutefois pas à ce

propos.

Constatant ce qui précède, l'OFEV a expressément requis durant l'instruction de la présente procédure d'approbation des plans un complément sur ce point. Concrètement, l'OFEV a exigé que le requérant apporte la preuve que les pieux forés et l'écran formé par les sondes géothermiques ne diminuent pas la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol au-delà de 10% par rapport à l'état non influencé par les installations en question. Le cas échéant, le requérant devra prendre les mesures nécessaires pour satisfaire cette exigence et documenter les adaptations du projet faites dans ce sens.

En réponse à cette demande de complément, le requérant a produit, en date du 17 juin 2016, un complément intitulé « Réponse aux interrogations formulées dans le rapport de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) », daté du 13 juin 2016. Ce document a été transmis à l'OFEV qui, par courrier électronique du 4 juillet 2016, a indiqué ce qui suit.

Le requérant soutient que les sondes et les pieux n'agissent pas de façon concomitants sur l'écoulement des eaux souterraines et analyse donc séparément leur impact. Ce faisant, il calcule que les sondes forment un écran diminuant la capacité d'écoulement d'environ 2% et que l'impact des pieux représente un écran diminuant la capacité d'écoulement d'environ 8%.

Sur cette base, l'OFEV a admis que le respect des dispositions applicables en la matière est démontré et n'a donc consécutivement formulé aucune exigence sur ce point.

L'OFEV a rappelé qu'il est interdit d'introduire directement ou indirectement dans une eau des substances de nature à polluer ; l'infiltration de telles substances est également interdite selon l'art. 6 al. 1 de la loi sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20). Toutefois, d'après la directive sur l'exploitation de la chaleur tirée du sol et du sous-sol (OFEFP, 2009), les sondes géothermiques peuvent être admises de cas en cas par l'autorité dans un secteur A₀ de protection des eaux. Elles peuvent l'être dans un endroit où l'aquifère est peu épais et techniquement inexploitable pour l'alimentation en eau potable. L'OFEV ne peut que supposer l'existence d'une telle situation sur la base de leurs propres informations et il part du principe qu'en donnant son accord, l'autorité cantonale s'est appuyée sur ses connaissances de la situation locale et qu'elle estime cette condition remplie. L'OFEV a donc rendu le requérant attentif aux obligations standards de la directive sur l'exploitation de la chaleur du sol et du sous-sol (OFEV, 2009, chap. 3.3) et rappelle qu'elles doivent être respectées. En effet, quiconque construit ou transforme des installations dans un secteur particulièrement menacé selon l'art. 29 al. 1 OEaux doit prendre les mesures qui s'imposent en vue de protéger les eaux. Ces mesures consistent en particulier à

installer des dispositifs de surveillance, d'alarme et de piquet (art. 31 al 1 let. b OEaux).

Ainsi, l'OFEV a formulé l'exigence suivante :

- Toutes les demandes relatives à la protection des eaux souterraines formulées aux pages 4 et 5 du préavis du Canton de Vaud sont à respecter.

2.9.3 Prétraitement des eaux usées et déchets

Pour ce thème, le Canton de Vaud a indiqué ce qui suit.

Selon le rapport de gestion des eaux pluviales et des eaux usées (BG, 29.03.15), les eaux résiduelles de la cuisine du restaurant seront prétraitées par un décanteur et un séparateur de graisses tandis que la halle navette et le hangar avion seront sécurisés par un décanteur et un séparateur d'hydrocarbure raccordés aux eaux usées.

Le projet prévoit également le prétraitement des eaux du parking avant déversement dans le bassin de rétention des eaux pluviales.

Considérant ce qui précède, le Canton de Vaud a exigé ce qui suit.

Les séparateurs d'hydrocarbures sécurisant le parking doivent être dimensionnés sur la base d'un débit d'au moins 3 l/s/m² pour fonctionner correctement.

L'entretien des ouvrages de prétraitement des eaux est obligatoire et doit être confié à une entreprise de vidange spécialisée.

En cas de stockage de liquides polluants (par ex. huiles minérales), les récipients les contenant doivent être placés à l'intérieur du bâtiment et au-dessus d'un bac de rétention ou dans un local étanche équipé d'un seuil. La capacité de rétention doit correspondre au volume du plus grand des récipients entreposés. En outre, seuls les liquides chimiquement compatibles peuvent être retenus dans un même compartiment.

Les déchets spéciaux (p. ex. huiles usées, batteries, contenu des décanteurs / séparateurs d'hydrocarbures) doivent être remis à une entreprise d'élimination autorisée, conformément à l'ordonnance sur les mouvements de déchets (OMoD ; RS 814.610).

L'OFEV a soutenu ces exigences du Canton de Vaud.

2.9.4 Traitement des eaux usées et eaux claires

Pour ce thème, le Canton de Vaud a exigé ce qui suit.

Toutes les eaux usées produites à l'intérieur des bâtiments devront être raccordées à la station d'épuration centrale. Le dimensionnement des collecteurs EU en aval devra être vérifié.

Les autorités cantonales vaudoises ont également relevé que le projet prévoit une augmentation importante d'activité sur le site Aéroport I, créant ainsi un apport conséquent d'eaux usées à la station d'épuration. Cette dernière date de 1967 (des aménagements ont été faits en 2003) et sa capacité est proche d'être atteinte. La commune doit avancer dans sa réflexion sur l'avenir de son épuration, en particulier dans l'étude d'une station d'épuration régionale, en collaboration avec les communes environnantes, avec comme objectif la mise en place d'une solution dans un délai à moyen terme. Cette requête ne s'adresse pas directement au requérant mais bien à la Commune de Payerne. L'autorité de céans précise, sur ce point, que l'autorité communale en question est informée de la situation.

Les autorités cantonales ont également exigé ce qui suit.

Les eaux claires ne doivent parvenir en aucun cas à la station d'épuration centrale. Il est pris note que les mesures de rétention sont limitées par la contrainte de protection contre le péril aviaire.

Les raccordements EU+EC devront satisfaire aux exigences du système séparatif ainsi qu'aux dispositions des normes SN 592'000.

Il y aura lieu de contrôler les branchements jusqu'à l'intérieur des bâtiments, afin d'exclure la possibilité d'inversions entre les canalisations d'eaux usées et d'eaux claires.

L'OFEV a soutenu ces exigences du Canton de Vaud et, pour le surplus, a fait part des remarques suivantes.

Une surface de plus de 10'000 m² est imperméabilisée. A l'intérieur des bâtiments, les eaux usées « domestiques » seront évacuées séparément des eaux usées « graisseuses » : un séparateur à hydrocarbures est prévu pour le hangar et la halle ainsi qu'un séparateur de graisses pour la cuisine. Les eaux usées seront déversées dans le réseau communal des égouts. L'infiltration des eaux à évacuer non polluées n'étant pas envisageable pour des raisons hydrogéologiques, les eaux de ruissellement seront déversées dans le Fossé-Neuf après rétention dans un bassin. Une rétention des eaux pluviales sera également réalisée sur la toiture végétalisée du bâ-

timent administratif et la toiture en gravier de la halle.

L'OFEV a également rappelé que, selon l'art. 7 LEaux, les eaux polluées doivent être traitées. Les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration. Si les conditions locales ne permettent pas l'infiltration, les eaux non polluées peuvent être déversées dans des eaux superficielles après des mesures de rétention.

L'OFEV a indiqué n'avoir aucune remarque à formuler du moment que les prescriptions des instructions « Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communications » (OFEFP, 2002) et celles de la directive « Evacuation des eaux pluviales » du VSA 2008 sont respectées, ainsi que les orientations du plan général d'évacuation des eaux (PGEE) des communes concernées.

L'OFEV a enfin indiqué que, pour les détails d'exécution et d'exploitation, les demandes formulées par le service cantonal sont légitimes : elles permettent de répondre aux exigences concernant les eaux à évacuer et doivent être appliquées.

2.9.5 Protection de l'air

Pour ce thème, le Canton de Vaud a exigé ce qui suit.

Les prescriptions fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1) sont à respecter.

Durant le chantier, la directive concernant la protection de l'air sur les chantiers (Directive Air Chantiers) a pour but de faciliter l'application uniforme des prescriptions préventives réglant la lutte contre la pollution de l'air sur les chantiers, en application du chiffre 88, annexe 2 de l'OPair. A ce titre, elle devra être appliquée pour le chantier faisant l'objet de la présente autorisation.

Sur le chantier, les machines et les appareils équipés de moteurs diesel devront être dotés de systèmes de filtres à particules (SFP) en fonction de leur puissance, conformément aux recommandations de la liste des filtres (OFEV, Suva) ou de filtres de même efficacité. Cela peut concerner les machines et engins animés de moteurs diesel de plus de 18 kW.

Lors de l'entreposage ou du transbordement en plein air de produits formant des poussières, il y aura lieu de prendre des mesures empêchant les fortes émissions de poussières. Lors de transport de produits formant des poussières, on utilisera des équipements empêchant de fortes émissions.

L'orifice de la cheminée qui rejette des gaz pollués ou de l'air vicié malodorant devra impérativement dépasser le faite du toit de 0,5 m pour les toits à 2 pans ou de 1,5 m

pour les toits plats.

Pour le surplus, le Canton de Vaud a rappelé que la Municipalité est responsable selon l'art. 28 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; RSV 700.11) de vérifier que les conditions légales sont respectées avant de délivrer le permis. La hauteur de rejet des fumées de cheminée au-dessus du toit est une des conditions (hauteur de cheminée). Sur ce dernier point, l'autorité de céans rappelle toutefois que, dans la mesure où, selon le droit fédéral, aucune autorisation cantonale n'est formellement nécessaire, il n'est pas obligatoire que l'autorité communale statue sur ce point, étant entendu que la présente décision d'approbation des plans couvre toute les autorisations nécessaires. A noter pour le surplus que la Commune de Payerne n'a, sur ce point, formulé aucune objection ou remarque.

2.9.6 Bruit et vibrations

Pour ce thème, le Canton de Vaud a indiqué ce qui suit.

Les exigences en matière de lutte contre le bruit sont dictées par la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) ainsi que par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). En ce qui concerne le bruit des installations techniques, c'est l'annexe 6 de l'OPB fixe les valeurs limites d'exposition (bruit de l'industrie et des arts et métiers). Ces valeurs limites sont aussi valables pour le bruit causé par les installations techniques des immeubles (chauffage, ventilation, climatisation). Dans le cas de cette nouvelle construction, les niveaux d'évaluation mesurés dans le voisinage ne devront pas dépasser les valeurs de planification (art. 7 OPB).

Quant à l'isolation phonique du bâtiment, le Canton de Vaud a exigé qu'elle réponde aux exigences de la norme SIA 181/2006 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (art. 32 OPB). Cela étant dit, cette autorité a toutefois constaté que l'étude acoustique du bureau AAB J. Stryjenski & H. Monti, datée du 11 décembre 2014, définit les spécifications acoustiques que le projet doit respecter en fonction de l'exposition au bruit de l'aérodrome de Payerne.

Concernant le bruit de chantier, le Canton de Vaud a rappelé que les exigences décrites dans la directive sur le bruit des chantiers du 24 mars 2006 par l'OFEV (anciennement l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, OFEFP) sont applicables.

L'OFEV, quant à lui, a indiqué ce qui suit.

Concernant la phase de réalisation, les émissions induites par les travaux de construction et par les transports de chantier sont en principe à limiter conformément à la directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (DBC). Le dossier ne contient qu'une

matrice d'identification des impacts sur l'environnement, laquelle mentionne des « mesures » sans qu'il soit clair de quoi il est question. Notamment, il manque des informations relatives à l'application de la DBC.

Ainsi, concernant la phase de réalisation, le niveau de mesures A selon la DBC est à appliquer.

Concernant la phase d'exploitation, comme le relèvent les autorités cantonales, le hangar, la halle et le bâtiment administratif sont des installations au sens de l'art. 7 al. 7 LPE et de l'art. 2 OPB dont les immissions de bruit (y.c. en particulier celles des ateliers, etc.) sont en principe à déterminer et évaluer selon l'annexe 6 OPB. Le dossier ne contient qu'une matrice d'identification des impacts sur l'environnement laquelle mentionne des « mesures » sans qu'il soit clair de quoi il est question. Une détermination relative aux immissions manque, respectivement il est mentionné dans la lettre de demande d'approbation de la COREB du 2 juin 2015 que la question de l'exploitation du Spaceport par la future locataire S3 ne fait pas l'objet de cette procédure d'approbation des plans.

L'étude acoustique « Aéroport I » du 11 décembre 2014 précise les exigences liées à l'isolation phonique.

Selon la lettre de demande d'approbation de la COREB du 2 juin 2015, l'exploitation annuelle pour des types d'avion autorisés selon le règlement d'exploitation civile et estimée à 500 mouvements est incluse dans l'exploitation admissible, respectivement dans les courbes de bruit déterminantes. L'exploitation d'avions de plus grosse catégorie nécessiterait une révision formelle des immissions de bruit admissibles. L'approbation de la construction du Spaceport ne préjuge en rien son exploitation ultérieure par S3. Elle fera l'objet d'une procédure ultérieure incluant la vérification et l'approbation du régime d'exploitation.

2.9.7 Déchets et substances

Pour ce thème, le Canton de Vaud a indiqué ce qui suit.

Le volume de la construction dépasse 3'500 m³ SIA. Par conséquent, le Questionnaire particulier 71 « Gestion des déchets de chantier » devra être complété en ligne (« Portail e-VD » sur www.vd.ch) 15 jours avant le début des travaux et à posteriori (synthèse).

2.9.8 Substances et préparations dangereuses

Pour ce thème, le Canton de Vaud a rappelé que les prescriptions de la loi sur la protection contre les substances et les préparations dangereuses (loi sur les produits

chimiques, LChim ; RS 813.1) et ses ordonnances sont réservées et doivent être respectées.

Le Canton de Vaud a également indiqué ce qui suit en matière d'installations frigorifiques.

Une modification significative de l'annexe 2.10 « Fluides frigorigènes » de l'ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (ORRChim ; RS 814.81) est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2013. L'obligation d'autorisation des installations de froid et des pompes à chaleur fonctionnant avec des substances stables dans l'air a été supprimée. C'est pourquoi la plate-forme pour la délivrance des autorisations www.pebka.ch a été désactivée. Ainsi, la mise sur le marché d'installations stationnaires contenant des substances stables dans l'air a été limitée à certaines applications en fonction de la puissance de réfrigération (ORRChim, annexe 2.10, ch. 2.1, al. 3). Toutefois, l'OFEV peut délivrer des dérogations (ORRChim, annexe 2.10, ch. 2.2, al. 5). Toutes les informations se trouvent à l'adresse suivante : <http://www.bafu.admin.ch/Fluides-frigorigenes>. Des informations complémentaires peuvent aussi être obtenues auprès de la DGE/DIREV-ARC, Ch. des Bo-veresses 155, 1066 Epalinges, tél. _____, réf. MM. _____ ou _____. Cela étant précisé, les annonces pour les installations stationnaires contenant plus de 3 kg de substances stables dans l'air ne peuvent plus être effectuées par la plate-forme www.pebka.ch depuis le 1^{er} décembre 2013 et seront dans le futur à annoncer uniquement auprès du Bureau suisse de déclaration des installations productrices de froid et des pompes à chaleur (SMKW) à Maur (www.smkw.ch). Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse Internet <http://www.bafu.admin.ch/chemikalien/01415/01426/index.html?lang=fr>.

2.9.9 Protection des sols

Pour ce thème, le Canton de Vaud (DGE-GEODE/Sols) indique ce qui suit.

Il trouve regrettable qu'aucun élément capable de décrire les sols en place ne soit apporté par le dossier. Selon les informations reçues de la commune, les parcelles sont déjà remblayées depuis plus de 5 ans et seule une mince couche de terre végétale serait présente. Cette couche nécessite un décapage soigné, dans la mesure du possible, afin de récupérer le maximum de bonne terre végétale et de permettre une valorisation sans dommages. Malgré l'importance des surfaces concernées, le service spécialisé juge qu'aucun suivi pédologique n'est requis pour ces travaux.

Une expertise préalable devra toutefois être effectuée par un mandataire agréé afin de déterminer les teneurs en polluants selon l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols (OSol ; RS 814.12) et ainsi émettre, en cas de pollution avérée, des restrictions pour la valorisation de ces matériaux, voire les consignes de mise en décharge. En cas de sols non pollués, les filières de valorisation en contexte agricole, sur des terres présentant un problème de fertilité seront à effectuer en priorité.

Par ailleurs, il est rappelé que le maître d'ouvrage est responsable de la dissémination de terres potentiellement polluées et qu'il doit mettre tout en œuvre pour que ceci n'arrive pas.

Considérant ce qui précède, le Canton de Vaud a exigé ce qui suit.

Au minimum un mois avant le démarrage des travaux, les résultats d'investigation sur la pollution des sols (au sens de l'OSol) ainsi que les restrictions d'utilisation des terres excavées (selon les « Instructions sur l'évaluation et l'utilisation de matériaux terreux », OFEV, 2001) seront transmises à la DGE-GEODE/Sols.

Les filières de valorisation ou éliminations seront définies selon ces résultats (« évaluation de la menace » à réaliser) et précisées dans ce rapport.

L'intégration de ces résultats et contraintes dans les appels d'offres et soumissions est vivement conseillée.

Les volumes de sols décapés et valorisés respecteront les normes SN VSS « Terrassement, sol » 640 581a, 640 582, 640 583, 1998.

L'OFEV, pour sa part, a indiqué ce qui suit.

Sur la base du dossier transmis, il n'est pas possible d'évaluer l'impact du projet (durant la phase de réalisation) sur les sols. Néanmoins, il est précisé dans la matrice d'identification des impacts sur l'environnement que les dispositions de l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols (OSol ; RS 814.12) du manuel de l'OFEV « Construire en préservant les sols » (2001) ainsi que celles de la directive cantonale « Protection des sols sur les chantiers » (DPM 863, 2014) seront appliquées.

Si des matériaux terreux décapés ne pouvaient pas être réutilisés sur place mais devaient être exportés (valorisation sur un autre site ou mise en décharge), des analyses doivent être faites avant le début des travaux, lorsque les sols sont encore en place et exécutées conformément aux directives « Instructions matériaux terreux » (OFEV 2001) et « Prélèvement et préparation d'échantillons de sols pour l'analyse de substances polluantes » (OFEV 2003). Les résultats de ces analyses devraient être transmis au service cantonal de protection des sols (DGE-GEODE/Sols).

Au vu de ce qui précède, l'OFEV formule l'exigence suivante.

En cas d'exportation des matériaux terreux décapés, des analyses des sols doivent être faites avant le début des travaux, lorsque les sols sont encore en place. Le traitement des échantillons (prélèvement et analyses) doit être effectué conformément aux directives. Les résultats de ces analyses sont à communiquer au service canto-

nal de protection des sols (DGE-GEODE/Sols).

2.9.10 Dangers naturels

Pour ce thème, l'OFEV a indiqué ce qui suit.

Le projet se situe sur un terrain plat largement hors de portée de dangers naturels gravitationnels, mais la carte de dangers inondations annonce une intensité faible. Du point de vue de la protection contre les crues, il n'y a pas d'objection au projet, malgré le fait que l'aérodrome de Payerne se trouve dans la zone inondable de la Petite Glâne avec des intensités faibles (zone de danger jaune). Pour éviter des dommages, il est toutefois recommandé une surélévation des bâtiments de 1 m, ce qui semblera suffisant pour protéger le bâtiment et son contenu contre les inondations (sous réserve d'un examen de détail). Par ailleurs, il est demandé que, dans la continuation de la planification, il faudra prendre en compte des mesures pour diminuer le risque d'inondations. De plus, afin d'être prêt à réagir lors d'une inondation, un plan d'alerte et d'alarme devra être élaboré avec le service cantonal responsable.

2.9.11 Protection contre les séismes

Afin de pouvoir évaluer le projet sur ce point, l'OFEV a demandé le 3 juillet 2015 un complément. Le requérant a livré les documents manquants, soit la note de prédimensionnement ainsi que la convention d'utilisation en date du 10 août 2015. En date du 2 décembre 2015, BG Ingénieurs Conseils a envoyé une confirmation par courrier électronique sur un point de la vérification de la sécurité sismique, qui permet l'évaluation définitive du projet. Ce faisant, l'OFEV a indiqué ce qui suit.

Le projet prévoit la réalisation d'un bloc « bâtiment administratif + halle d'assemblage » pouvant accueillir plus de 100 personnes et d'un bloc « hangar avion ». Le projet se situe dans la zone sismique Z1 selon la norme SIA 261.

La note de prédimensionnement traite uniquement de la sécurité sismique du bloc « bâtiment administratif + halle d'assemblage ». Seul ce bloc est soumis à la présente évaluation vu que cette dernière doit se concentrer sur la sécurité des personnes et non sur les biens ou l'exploitation et qu'un joint parasismique est prévu entre les deux blocs. Toutefois, il est également indiqué dans la note que le dimensionnement du hangar prend également en compte l'action sismique.

Les paramètres pour la définition de l'action sismique sont corrects (notamment la classe d'ouvrage). Contrairement à l'affirmation dans la note de prédimensionnement (ch. 3.1.2), la répartition des éléments de stabilisation n'est pas symétrique, cependant la stabilisation globale semble suffisante. Les effets de torsion doivent être pris en compte dans le dimensionnement définitif (SIA 261 ch. 16.5.2.7 ou

16.5.3.4).

Selon la note de prédimensionnement (ch. 3.3) et la convention d'utilisation (ch. 3.2.3.6), la responsabilité et le dimensionnement des éléments non-structuraux pertinents pouvant, en cas de défaillance, mettre en danger des personnes ou porter préjudice à l'exploitation ne sont pas définis au stade actuel du projet.

Du point de vue de la sécurité sismique des personnes, le projet peut être approuvé sous réserve de l'exigence suivante.

La structure porteuse doit être dimensionnée selon les exigences parasismiques des normes (SIA 260ss.). De plus, les éléments non-structuraux pouvant mettre en danger des personnes doivent être définis au plus tard dans la phase de réalisation du projet et dimensionnés selon la norme SIA 261, ch. 16.7. Pour confirmation, la convention d'utilisation complétée et signée doit être remise à l'OFAC avant le montage des éléments pertinents.

2.9.12 Energie pour les installations de refroidissement et/ou d'humidification du bâtiment

Pour ce thème, le Canton de Vaud a indiqué ce qui suit.

Le projet est conforme aux dispositions du règlement d'application cantonale de la loi sur l'énergie concernant les installations de refroidissement et/ou d'humidification du bâtiment (RLVLEne ; RSV 730.01.1). L'autorisation spéciale au sens de l'art. 120 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC ; RSV 700.11) peut ainsi être accordée. Le projet est également conforme aux dispositions du règlement d'application de la loi sur l'énergie concernant les installations de ventilation du bâtiment. L'autorisation spéciale au sens de l'art. 120 LATC peut donc également être accordée. Les conditions en lien avec la protection de l'environnement doivent faire partie intégrante de la présente autorisation spéciale au sens de l'art. 2 du règlement cantonal d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (RVLPE ; RSV 814.01.1).

L'autorité de céans rappelle qu'en vertu de 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.

Au vu de ce qui précède, l'autorité de céans constate que les services cantonaux spécialisés ont examiné le projet en cause et ont estimé que, sur le fond, les conditions à l'octroi des autorisations précitées sont respectées. Toutefois, dans la mesure où, selon le droit fédéral, aucune autorisation cantonale n'est formellement né-

cessaire, il n'est pas nécessaire d'octroyer de telles décisions, étant entendu que la présente décision d'approbation des plans couvre toutes les autorisations nécessaires.

2.10 *Exigences liées à la protection des travailleurs*

La conformité du projet aux normes édictées en matière de protection des travailleurs a été examinée par le Canton de Vaud. Son service spécialisé, à savoir le Service de l'emploi (SDE), a émis des exigences techniques numérotées de 1 à 20 et de « a » à « d », consignées aux pages 16 à 18 de la prise de position de synthèse du Canton de Vaud du 3 novembre 2015 qui est annexée à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.11 *Exigences techniques cantonales et communales*

La conformité du projet aux normes cantonales et communales a été examinée par différents services cantonaux et communaux. Ces autorités ont émis des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous par thème.

2.11.1 Stationnement et mobilité

Pour ce thème, le Canton de Vaud a indiqué ce qui suit.

a) Stationnement

Tout d'abord, il convient de rappeler que l'aménagement des places de stationnement au sein du périmètre du PPA « Aéroport I » ne doit pas péjorer l'installation d'une future entreprise au sein du PPA « Aéroport II ». Un décompte du nombre de places de stationnement devra être tenu pour chaque parcelle par la Commune. De façon générale, il est recommandé de préciser la gestion du stationnement ainsi que l'accessibilité à l'échelle du site de l'Aéroport et ce afin de garantir la coordination de l'ensemble des projets de construction déposés dans le périmètre.

Concernant le nombre de places de stationnement des véhicules, en référence à l'article 40a du règlement d'application de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et des constructions (RLATC ; RSV 700.11.1), ce nombre doit être fixé sur la base de la norme correspondante de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (actuellement VSS 640281). D'autre part, une place pour personnes handicapées doit être prévue par tranche de 50 places. Ces places seront situées dans des endroits adéquats.

Le projet prévoit actuellement 139 places de stationnement. Il est colloqué en « type de localisation E » selon la norme en vigueur. Sur la base du questionnaire 68 transmis avec le dossier de la demande, le Canton de Vaud n'a pas de remarques à ce sujet.

Le Canton de Vaud a rappelé qu'il est de la compétence de l'autorité communale de statuer sur le nombre de places définitif qui peut être autorisé. Sur ce dernier point, l'autorité de céans rappelle toutefois que, dans la mesure où, selon le droit fédéral, aucune autorisation cantonale n'est formellement nécessaire, il n'est pas obligatoire que l'autorité communale statue sur ce point, étant entendu que la présente décision d'approbation des plans couvre toute les autorisations nécessaires. A noter pour le surplus que la Commune de Payerne n'a, sur ce point, formulé aucune objection ou remarque. Le nombre de places tel qu'il est prévu dans la présente demande sera ainsi approuvé.

b) Mobilité

Conformément au Plan directeur cantonal (Mesure A25 Politique de stationnement et plans de mobilité) et dans le but de limiter la génération de trafic routier induite par la planification, le Canton de Vaud recommande l'établissement de plans de mobilité d'entreprise ou de site.

Un plan de mobilité consiste à offrir aux employés un éventail de mesures permettant de favoriser d'autres modes de transport que la voiture individuelle pour les déplacements pendulaires et professionnels du personnel. Il permet également d'optimiser la gestion du transport de marchandises. Pour plus de précisions :

- contacter le responsable mobilité durable de la division management des transports, Département des infrastructures et des ressources humaines, Direction générale de la mobilité et des routes, division management des transports, Av. de l'Université 5, 1014 Lausanne, _____, _____@_____ ;
- consulter le site : www.vd.ch/dgmr onglet Dossiers : Promotion des mobilités durables : Mobilité d'entreprise.

Sur ce qui précède, l'autorité de céans constate qu'il ne s'agit que de recommandations. Ces dernières ont été transmises au requérant dans le cadre des observations finales. Toutefois, de par leur nature juridiquement non contraignante aucune charge y relative ne sera insérée dans le dispositif de la présente décision.

2.11.2 Protection contre les incendies

La conformité du projet aux normes de protection contre les incendies a été examinée par le Canton de Vaud. Son service spécialisé, à l'Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA), a émis des exigences

techniques numérotées de 1 à 32, consignées aux pages 19 à 23 de la prise de position de synthèse du Canton de Vaud du 3 novembre 2015 qui est annexée à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

2.12 *Autres exigences*

La Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation de l'OFAC.

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 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. La prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

Au cours de la vérification des exigences cantonales/communales, toute divergence sera portée à la connaissance de l'OFAC, lequel statuera.

2.13 *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 l'audition. Les prises de position des autorités consultées 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. 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 notification et de la communication

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

La présente décision n'est pas publiée ni dans la Feuille fédérale, ni dans la FAO du Canton de Vaud, ni dans la Feuille officielle (FO) du Canton de Fribourg.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 2 juin 2015 de la COREB,

décide d'approuver les plans du Spaceport de S3.

1. De la portée

L'approbation des plans autorise la COREB, 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 à l'OFAC et constitué des plans suivants :

- Plan de situation, du 18 mai 2015, échelle 1:1'000 ;
- Plan n° 409-P101/05 « Implantation », du 25 mars 2015, 1:500 et 1:2'000 ;
- Plan n° 409-P201/05 « Niveau 00 », du 25 mars 2015, 1:200 et 1:5'000 ;
- Plan n° 409-P202/05 « Niveau 01 », du 25 mars 2015, 1:200 et 1:5'000 ;
- Plan n° 409-P203/05 « Niveau 02 », du 25 mars 2015, 1:200 et 1:5'000 ;
- Plan n° 409-P206/01 « Toiture », du 25 mars 2015, 1:200 et 1:5'000 ;
- Plan n° 409-P204/05 « Coupes », du 25 mars 2015, 1:200 ;
- Plan n° 409-P205/05 « Elévations », du 25 mars 2015, 1:200 ;
- Plan n° 7905.05-PG301, du 9 décembre 2014, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG351 indice a, du 10 février 2015, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG352 indice a, du 10 février 2015, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG353 indice a, du 10 février 2015, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG354 indice a, du 10 février 2015, sans échelle ;
- Plan n° 7905.03-PG355 indice a, du 10 février 2015, sans échelle ;
- Concept standard de protection incendie, du 25 mars 2015 ;
- Plan n° 7905.03-PG500 indice a, du 25 mars 2015, 1:200 ;
- Plan n° 7905.03-PG501 indice a, du 25 mars 2015, 1:200 ;
- Plan n° 7905.03-PG502 indice a, du 25 mars 2015, 1:200 ;
- Plan n° 7905.01-PG017, du 25 mars 2015, 1:200 ;
- Plan n° 7905.01-PG016, du 25 mars 2015, 1:400 ;
- Plan n° 7905.01-PG018, du 25 mars 2015, 1:100 et 1:200.

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

- Les 29 exigences consignées dans l'examen spécifique à l'aviation du 18 novembre 2016, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.2 Exigences militaires

- Les projecteurs pour éclairer le tarmac ne devront pas éblouir les avions atterrissant depuis l'ouest (piste 05) ou depuis l'est (piste 23). Ces projecteurs, dont l'axe d'éclairage devra être tourné vers le bas, devront limiter l'éclairage exclusivement au tarmac et éviter d'éblouir ou de gêner les pilotes en approche ou circulant sur la piste et voies de roulage.
- Les véhicules d'intervention du feu et les véhicules de déneigement des pistes et voies de circulation devront être mentionnés dans la liste des véhicules autorisés à accéder au taxiway.
- Les bâtiments devront être équipés de feux d'obstacles conformes aux normes ou recommandations OACI ; ils seront synchronisés avec les feux d'obstacles du site aéroportuaire militaire et commandés à distance depuis la tour de contrôle. Le nombre exact et leur emplacement seront à définir en collaboration avec l'OFAC et les Forces aériennes.
- L'éclairage des enseignes lumineuses et publicitaires devra être dirigé du haut vers le bas afin d'éviter toute pollution lumineuse vers le ciel.
- L'exploitation de grues ou autres engins de levage devra obligatoirement faire l'objet d'une demande selon les prescriptions de l'OFAC. Une copie de la demande devra être envoyée au Commandement de la Base aérienne de Payerne en même temps qu'au Service cantonal concerné pour préavis et préparation de la publication militaire. La demande doit être déposée au moins 4 semaines avant l'installation de la grue. Une analyse de l'influence de la grue sur les systèmes d'approche ILS établie par Skyguide fera partie intégrante de la demande.
- Les grues et autres engins de levage seront signalés de jour comme de nuit avec des marquages et des feux d'obstacles.
- En cas d'enfoncement de pieux pour les fondations des bâtiments, une annonce préalable de ces travaux devra être envoyée au Commandement de la Base aérienne. Si des vibrations importantes doivent être constatées, une coordination spéciale sera mise en place avec le Commandement de la Base aérienne durant les travaux.
- Les entreprises de transport ne pourront pas traverser la piste à l'endroit des barrières de Morens ni utiliser les routes agricoles contournant l'aérodrome par le sud-ouest lors de la réalisation de la construction projetée.
- La réalisation du bâtiment S3 devra correspondre (dans sa forme et sa structure de façade) à ce qui a été convenu lors de la séance du 11 juillet 2016 à Berne entre les parties, à savoir : que les façades nord-est et nord présentent des faces irrégulières, composées de différents types de matériaux qui s'alternent et

de largeurs qui varient, mais dans tous les cas supérieurs à 75 cm.

- L'installation des panneaux photovoltaïques du S3 devra faire l'objet d'une série de tests de compatibilité avec les installations radar, de navigation et de télécommunication des Forces aériennes avant leur mise en service définitive. Cette mise en service aura lieu sous réserve de corrections nécessaires que les tests pourraient mettre en lumière.

2.3 *Exigences liées au courant fort*

- Le requérant doit envoyer des précisions au sujet de la construction ou non d'un poste de transformation au moins 60 jours avant le début des travaux à l'OFAC, qui les fera parvenir à ESTI pour validation.
- Le requérant doit envoyer les documents relatifs à l'approbation du système photovoltaïque au moins 60 jours avant le début des travaux à l'OFAC, qui les fera parvenir à l'ESTI pour validation.

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

2.4.1 Nature et paysage

- Les mesures prévues dans le concept environnemental concernant le projet devront être mises en œuvre telles qu'elles sont décrites (chapitre 4.2).
- La mesure de remplacement globale, proposée dans le concept environnemental (version provisoire) concernant le projet, devra être réalisée. Le bilan entre les atteintes réelles cumulées des projets futurs sur les Aéroports I et II et la mesure de remplacement devra être réévalué régulièrement au fur et à mesure du développement des Aéroports.

2.4.2 Protection des eaux

- Concernant les travaux de forage pour l'installation d'une pompe à chaleur par sondes verticales, la partie supérieure du premier forage exécuté, jusqu'au toit de la molasse, devra faire l'objet d'une surveillance réalisée par un bureau d'hydrogéologues. La surveillance comprendra le contrôle de l'injection des sondes, immédiatement après leur mise en place, ainsi que du volume de ciment-bentonite injecté. Ce point sera consigné dans le rapport hydrogéologique de surveillance.
- Il revient au propriétaire de mandater le bureau d'hydrogéologues de son choix, qui sera tenu informé de la date prévue pour les travaux suffisamment à l'avance, mais au moins 2 semaines avant le début des travaux.
- Seules les entreprises de forage au bénéfice du « Certificat de qualité pour entreprises de forage de sondes géothermiques » sont habilitées à exécuter les travaux.

- Afin d’assurer la sécurité de l’installation, les sondes seront impérativement implantées à l’extérieur des constructions.
- En-dehors de la surveillance, tout problème survenant lors des travaux de forage, tel que perte ou arrivée d’eau, court-circuit entre aquifères (by-pass), eau artésienne, etc., nécessite l’intervention immédiate de l’hydrogéologue. Le bureau chargé du suivi et du relevé de forage sera le cas échéant contacté sans délai.
- Un rapport de forage accompagné du descriptif lithologique, sous forme de relevé des cuttings, sera transmis à la Direction générale de l’environnement - Eaux souterraines au plus tard 3 mois après la fin des travaux.
- Les échantillons nécessaires seront prélevés au minimum tous les deux mètres.
- L’espace annulaire autour des tubes sera injecté sans lacune au moyen d’un coulis sur toute la longueur forée, afin de garantir le scellement et l’étanchéité des sondes.
- Les dispositions du règlement cantonal sur l’utilisation des pompes à chaleur (RPCL ; RSV 730.05.1) seront respectées.
- L’évacuation des eaux de forage devra être conforme à la norme EA3. Leur déversement sans traitement dans les collecteurs d’eaux claires et usées ainsi que dans les cours d’eau est interdit.
- Ces charges s’adressent également à l’équipe de forage. Le maître d’œuvre ou son représentant a l’obligation d’en remettre une copie à l’entreprise de forage lors de l’adjudication des travaux.
- Le projet devra respecter l’espace réservé au cours d’eau du Fossé-Neuf.

2.4.3 Prétraitement des eaux usées et déchets

- Les séparateurs d’hydrocarbures sécurisant le parking doivent être dimensionnés sur la base d’un débit d’au moins 3 l/s/m² pour fonctionner correctement.
- L’entretien des ouvrages de prétraitement des eaux est obligatoire et doit être confié à une entreprise de vidange spécialisée.
- En cas de stockage de liquides polluants (par ex. huiles minérales), les récipients les contenant doivent être placés à l’intérieur du bâtiment et au-dessus d’un bac de rétention ou dans un local étanche équipé d’un seuil. La capacité de rétention doit correspondre au volume du plus grand des récipients entreposés.
- Seuls les liquides chimiquement compatibles peuvent être retenus dans un même compartiment.
- Les déchets spéciaux doivent être remis à une entreprise d’élimination autorisée, conformément à l’OMoD.

2.4.4 Traitement des eaux usées et eaux claires

- Toutes les eaux usées produites à l’intérieur des bâtiments devront être raccordées à la station d’épuration centrale.

- Le dimensionnement des collecteurs EU en aval devra être vérifié.
- Les eaux claires ne doivent parvenir en aucun cas à la station d'épuration centrale.
- Les raccordements EU+EC devront satisfaire aux exigences du système séparatif ainsi qu'aux dispositions des normes SN 592'000.
- Il y aura lieu de contrôler les branchements jusqu'à l'intérieur des bâtiments, afin d'exclure la possibilité d'inversions entre les canalisations d'eaux usées et d'eaux claires.
- Les prescriptions des instructions « Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communications » (OFEFP, 2002) et celles de la directive « Evacuation des eaux pluviales » du VSA 2008 devront être respectées, ainsi que les orientations du PGEE des communes concernées.

2.4.5 Protection de l'air

- Les prescriptions fixées par l'OPair sont à respecter.
- Durant le chantier, la directive concernant la protection de l'air sur les chantiers (Directive Air Chantiers) a pour but de faciliter l'application uniforme des prescriptions préventives réglant la lutte contre la pollution de l'air sur les chantiers, en application du chiffre 88, annexe 2 de l'OPair. A ce titre, elle devra être appliquée pour le chantier faisant l'objet de la présente autorisation.
- Sur le chantier, les machines et les appareils équipés de moteurs diesel devront être dotés de systèmes de filtres à particules (SFP) en fonction de leur puissance, conformément aux recommandations de la liste des filtres (OFEV, Suva) ou de filtres de même efficacité. Cela peut concerner les machines et engins animés de moteurs diesel de plus de 18 kW.
- Lors de l'entreposage ou du transbordement en plein air de produits formant des poussières, il y aura lieu de prendre des mesures empêchant les fortes émissions de poussières. Lors de transport de produits formant des poussières, on utilisera des équipements empêchant de fortes émissions.
- L'orifice de la cheminée qui rejette des gaz pollués ou de l'air vicié malodorant devra impérativement dépasser le faîte du toit de 0,5 m pour les toits à 2 pans ou de 1,5 m pour les toits plats.

2.4.6 Bruit et vibrations

- Les exigences en matière de lutte contre le bruit de la LPE ainsi que celles décrites dans l'OPB sont applicables.
- Dans le cas de cette nouvelle construction, les niveaux d'évaluation mesurés dans le voisinage ne devront pas dépasser les valeurs de planification.
- L'isolation phonique du bâtiment devra répondre aux exigences de la norme SIA 181/2006 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (art. 32 OPB).
- L'étude acoustique du bureau AAB J. Stryjenski & H. Monti, datée du 11 dé-

cembre 2014, définit les spécifications acoustiques que le projet doit respecter en fonction de l'exposition au bruit de l'aérodrome de Payerne.

- Concernant le bruit de chantier, les exigences décrites dans la directive sur le bruit des chantiers du 24 mars 2006 par l'OFEV sont applicables.
- Concernant la phase de réalisation, le niveau de mesures A selon la DBC est à appliquer.

2.4.7 Déchets et substances

- Le Questionnaire particulier 71 « Gestion des déchets de chantier » devra être complété en ligne (« Portail e-VD » sur www.vd.ch) 15 jours avant le début des travaux et à posteriori (synthèse).

2.4.8 Substances et préparations dangereuses

- Les prescriptions de la LChim et ses ordonnances sont réservées et doivent être respectées.

2.4.9 Protection des sols

- Au minimum un mois avant le démarrage des travaux, les résultats d'investigation sur la pollution des sols (au sens de l'OSol) ainsi que les restrictions d'utilisation des terres excavées seront transmises à la DGE-GEODE/Sols.
- Les filières de valorisation ou éliminations seront définies selon ces résultats (« évaluation de la menace » à réaliser) et précisées dans ce rapport.
- L'intégration de ces résultats et contraintes dans les appels d'offres et soumissions est vivement conseillée.
- Les volumes de sols décapés et valorisés respecteront les normes SN VSS « Terrassement, sol » 640 581a, 640 582, 640 583, 1998.
- En cas d'exportation des matériaux terreux décapés, des analyses des sols doivent être faites avant le début des travaux, lorsque les sols sont encore en place. Le traitement des échantillons (prélèvement et analyses) doit être effectué conformément aux directives. Les résultats de ces analyses sont à communiquer à la DGE-GEODE/Sols.

2.4.10 Dangers naturels

- Dans la continuation de la planification, il faudra prendre en compte des mesures pour diminuer le risque d'inondations.
- Afin d'être prêt à réagir lors d'une inondation, un plan d'alerte et d'alarme devra être élaboré avec le service cantonal responsable.

2.4.11 Protection contre les séismes

- La structure porteuse doit être dimensionnée selon les exigences parasismiques des normes (SIA 260ss.).
- Les éléments non-structuraux pouvant mettre en danger des personnes doivent être définis au plus tard dans la phase de réalisation du projet et dimensionnés selon la norme SIA 261, ch. 16.7.
- Pour confirmation, la convention d'utilisation complétée et signée doit être remise à l'OFAC avant le montage des éléments pertinents.

2.5 *Exigences liées à la protection des travailleurs*

- Les exigences numérotées de 1 à 20 et de « a » à « d », consignées aux pages 16 à 18 de la prise de position de synthèse du Canton de Vaud du 3 novembre 2015 annexée à la présente décision, devront être respectées.

2.6 *Exigences techniques cantonales*

2.6.1 Protection contre les incendies

- Les exigences techniques numérotées de 1 à 32, consignées aux pages 19 à 23 de la prise de position de synthèse du Canton de Vaud du 3 novembre 2015 annexée à la présente décision, devront être respectées.

2.7 *Autres exigences*

- La DGMR devra être informée de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation de l'OFAC.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et le requérant, l'OFAC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

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 OEmol-OFAC. 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 communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Communauté régionale de la Broye (COREB), Rue de Savoie 1, 1530 Payerne (avec les plans approuvés et les annexes) ;
- A. _____, p.a C. _____, _____, _____.

Une copie de la présente décision est communiquée pour information à :

- SG-DDPS, Territoire et environnement, Maulberstrasse 9, 3003 Berne ;
- OFEV, Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- ESTI, ESTI Romandie, Route de Montena 75, 1728 Rossens ;
- Canton de Vaud, Département des infrastructures et des ressources humaines, Direction générale de la mobilité et des routes, Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne ;
- Administration communale de Payerne, Urbanisme & Travaux, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne.

(sig.)

Christian Hegner
Directeur

(sig.)

Justine Hug
Section Plan sectoriel et installations

La liste des annexes et la voie de droit figurent sur la page suivante.

Annexes

- Examen spécifique à l'aviation du 18 novembre 2016 ;
- Préavis de synthèse du Canton de Vaud du 3 novembre 2015.

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 délai ne court pas du 18 décembre au 2 janvier inclusivement.

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.