



3003 Berne, le 17 février 2014

Aérodrome d'Ecuvillens

Approbation des plans

Halle pour un banc d'essai moteur

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 20 novembre 2012, l'Aérodrome régional Fribourg-Ecuvillens SA (AREF), exploitant de l'aérodrome régional d'Ecuvillens, a déposé auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une demande d'approbation des plans d'une halle pour un banc d'essai moteur, destinée à l'entreprise de maintenance aéronautique Mécanair SA (ci-après Mécanair).

1.2 Description du projet

Le projet consiste en la construction d'une halle (longueur : 8,9 m ; largeur : 5,7 m ; hauteur : 5,6 m) qui se compose d'un volume principal et d'un volume secondaire. Le volume principal est destiné à recevoir les moteurs à tester. Quant au volume secondaire, il contient l'espace de commande et de contrôle du moteur en cours de test, ainsi qu'un dépôt pour le petit matériel. Cette halle sera érigée à proximité de l'atelier de Mécanair.

L'activité d'essai moteur permet de vérifier le fonctionnement des moteurs d'avions après certaines interventions mécaniques sur les moteurs afin de garantir leur bon fonctionnement. Selon les fabricants, ces tests durent entre 45 minutes et 1h15 (les tests d'endurance plein régime d'une heure ne sont jamais effectués). Un à deux tests maximum par semaine sera effectué. Les horaires de fonctionnement seront les suivants : de 7h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h00. Aucun test ne sera effectué le weekend et les jours fériés.

1.3 Justification du projet

Actuellement, Mécanair dispose déjà d'un banc d'essai moteur. Ce banc est toutefois situé sur le champ d'aviation de Gruyères, alors que les activités de maintenance, qui précèdent l'essai moteur, sont réalisées à Ecuvillens. Concrètement, il s'agit donc de regrouper les activités de Mécanair en construisant un nouveau banc d'essai à proximité de son site principal d'activité et de supprimer le banc situé à Epagny.

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'éviter des déplacements répétés chaque semaine et d'effectuer les essais moteur dans un local insonorisé qui permettrait de diminuer les nuisances sonores.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 20 novembre 2012 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 20 novembre 2012 ;
- Dossier de demande d'approbation des plans composé des éléments suivants :
 - 01 Description du projet ;
 - 02 Extrait du registre foncier ;
 - 03 Formulaire de demande d'autorisation de construire / Canton de Fribourg ;
 - 04 Dossier de plans :
 - Plan de situation, échelle 1:25'000^{ème} ;
 - Plan de situation du 1^{er} juin 2012, échelle 1:5'000^{ème} ;
 - Plan de la construction du 1^{er} juin 2012, échelle 1:100^{ème} ;
 - 05 Obstacles à la navigation aérienne ;
 - 06 *Safety Assessment* ;
 - 07 Impact sur l'environnement : Matrice d'identification des impacts sur l'environnement ;
 - 08 Documents :
 - Etude de bruit du 14 octobre 2011, réalisée par l'entreprise Triform SA ;
 - Complément à l'étude de bruit du 17 novembre 2011, réalisé par Triform SA ;
 - 09 Sites pollués ;
 - 10 Marquage sur le terrain ;
 - 11 Besoins de terrains.

Le 17 janvier 2013, le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) a demandé des précisions concernant les activités qui seront exécutées dans la construction projetée.

Ainsi, le requérant a apporté, en date du 14 mai 2013, les compléments au dossier suivants :

- Lettre du 14 mai 2013 contenant la description des activités ;
- Plan « Elévation latérale » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Elévation frontale » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Coupe E-E » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Banc d'essai Coupe D-D » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Banc d'essai Coupe C-C » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Banc d'essai Coupe B-B » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Coupe A-A » du 25 janvier 2012.

Dans la mesure où ils sont plus détaillés, les plans listés ci-dessus annulent et remplacent le plan de la construction du 1^{er} juin 2012, échelle 1:100^{ème}, qui était contenu dans le dossier initial de demande d'approbation des plans du 20 novembre 2012.

Le 14 mai 2013, le requérant a informé l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

avoir apporté des modifications au projet initial. Ces modifications permettent de réduire les émissions sonores de l'ordre de 10 dB par rapport au projet initial du 20 novembre 2012. Concrètement, cette diminution est rendu possible en ajoutant des chicanes dans les conduits de circulation d'air ainsi qu'en augmentant l'épaisseur des parois d'absorption du bruit de l'enveloppe interne du bâtiment. Dans le cadre de cette modification du projet, le requérant a joint les documents suivants :

- Lettre de Mécanair du 12 avril 2013 ;
- Rapport de Triform du 14 mars 2013 ;
- Simulation de l'impact sonore sur le voisinage (scénario le plus défavorable).

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

2. De l'instruction

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

Le dossier est traité par l'OFAC pour le compte du DETEC.

Le 28 novembre 2012, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et du SECO.

Le même jour, le Canton de Fribourg, soit pour lui le Service de la mobilité (SMo), a été appelé à se prononcer. Ce dernier a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux concernés. La demande d'approbation des plans a été mise à l'enquête publique du 12 décembre 2012 au 28 janvier 2013, en tenant compte des fêtes, par avis dans la Feuille officielle (FO) du Canton de Fribourg du 7 décembre 2012 et dans la Feuille fédérale (FF) du 11 décembre 2012.

2.2 *Oppositions*

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

- Opposition de Z., à Ecuwillens, du 22 janvier 2013 ;
- Opposition de Y., à Ecuwillens, du 22 janvier 2013 ;
- Opposition de X., à Ecuwillens, du 22 janvier 2013 ;
- Opposition de W., à Ecuwillens, du 23 janvier 2013 ;
- Opposition de V., à Ecuwillens, du 23 janvier 2013 ;
- Opposition de U., à Ecuwillens, du 23 janvier 2013 ;

- Opposition de T., à Ecuwillens, du 23 janvier 2013 ;
- Opposition de S., à Ecuwillens, du 23 janvier 2013 ;
- Opposition de R., à Ecuwillens, du 23 janvier 2013 ;
- Opposition de Q., à Ecuwillens, du 23 janvier 2013 (sceau postal du 24 janvier 2013) ;
- Opposition de P., à Ecuwillens, du 24 janvier 2013 ;
- Opposition de O., à Ecuwillens, du 26 janvier 2013 ;
- Opposition de N., à Ecuwillens, du 27 janvier 2013 (sceau postal du 28 janvier 2013) ;
- Opposition de M., à Ecuwillens, du 27 janvier 2013 (sceau postal du 28 janvier 2013) ;
- Opposition de L., à Ecuwillens, du 27 janvier 2013 (sceau postal du 28 janvier 2013) ;
- Opposition de K., à Ecuwillens, du 27 janvier 2013 (sceau postal du 28 janvier 2013) ;
- Opposition de J., à Ecuwillens, du 28 janvier 2013 ;
- Opposition de I., à Ecuwillens, du 22 janvier 2013 (sceau postal du 29 janvier 2013).

A noter que toutes les oppositions, à l'exception de celle de V., celle de W. ainsi que celle de Y., sont sensiblement identiques.

Les opposants ont principalement fait part de leurs fortes inquiétudes de voir augmenter les nuisances sonores qu'ils subissent déjà. Les griefs et conclusions des opposants seront traités en détails dans la partie « B.2.11 Détermination du DETEC sur les oppositions » ci-dessous.

2.3 *Réponse du requérant sur les oppositions*

Sur requête de l'OFAC, le requérant s'est déterminé sur les oppositions en date du 14 mai 2013.

2.4 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- SECO, prises de position du 17 janvier 2013 et du 27 juin 2013 ;
- SMO, premier préavis de synthèse défavorable du 27 février 2013 contenant les préavis suivants :
 - Préavis favorable de l'Inspection cantonale du feu du 10 janvier 2013 ;
 - Préavis défavorable du Service de l'environnement (SEn) du 27 février 2013 ;
- SMO, second préavis de synthèse favorable du 10 juillet 2013 qui fait suite aux modifications du projet du 14 mai 2013 et qui contient le nouveau préavis sui-

vant :

- Préavis favorable du SEn du 5 juillet 2013 ;
- OFEV, prise de position du 27 août 2013 ;
- Services internes de l'OFAC, examen aéronautique du 29 janvier 2013 et prises de position du 19 août 2013 et du 1^{er} octobre 2013.

2.5 *Lettre de la Commune de AA.*

En date du 31 janvier 2013, la Commune de AA. a fait parvenir à l'OFAC un courrier indiquant qu'elle préavisait négativement le dossier qui fait l'objet de la présente décision.

L'autorité de céans rappelle toutefois que, en vertu de l'art. 37f al. 3 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les communes font valoir leurs droits par voie d'opposition. Par ailleurs, tel qu'il ressort de son préavis du 27 février 2013, le SMO avait expressément demandé à la Commune de AA. de faire valoir ses intérêts directement auprès de l'OFAC, dans les délais de mise à l'enquête et par voie d'opposition. Pour faire valoir ses droits, la Commune de AA. n'avait ainsi pas à formuler de préavis mais devait déposer une opposition, auprès de l'OFAC et dans les délais.

Or le courrier de la Commune de AA. était expressément daté du 31 janvier 2013 alors que le délai pour former une opposition au projet était échu le 28 janvier. L'OFAC, chargé de mener la procédure, en a donc déduit qu'il ne s'agissait pas d'une opposition, mais d'une simple lettre informelle communiquant la position de la commune.

Cette lettre n'était donc ni un préavis, ni une opposition et, partant, ne fait pas partie des pièces pertinentes de la présente procédure. L'OFAC a communiqué par courrier les informations précitées à la Commune de AA. les 18 avril 2013 et 14 janvier 2014.

2.6 *Observations finales*

Le 7 octobre 2013, l'OFAC a invité toutes les parties à prendre position jusqu'au 8 novembre 2013 sur les nouvelles pièces du dossier de nature à influencer la décision sur le fond.

Ainsi, les pièces suivantes ont été adressées au requérant :

- Les prises de position listées au point A.2.4 ci-dessus ;

Les pièces suivantes ont été adressées aux opposants :

- La modification du projet du 14 mai 2013, contenant également la détermination du requérant sur les oppositions ;

- Les compléments à l'attention du SECO du 14 mai 2013 ;
- Les prises de position listées au point A.2.4 ci-dessus.

Sur requête de plusieurs parties, l'OFAC a prolongé le délai pour déposer des observations finales jusqu'au 22 novembre 2013.

L'OFAC a reçu les observations finales suivantes :

- Observations finales de N., du 8 novembre 2013 ;
- Observations finales de M., du 8 novembre 2013 ;
- Observations finales de L., du 8 novembre 2013 ;
- Observations finales de Z., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de Y., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de X., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de W., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de V., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de T. et U., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de S., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de R., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de P., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de O., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de J., du 22 novembre 2013 ;
- Observations finales de I., du 22 novembre 2013.

L'instruction du dossier s'est achevée le 22 novembre 2013.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA ; RS 748.0, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aéroport (installations d'aéroport) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Selon l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les installations d'aéroport sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aéroport en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. Enfin, l'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports.

En l'espèce, l'infrastructure aéronautique d'Ecuvillens est un aéroport (aéroport au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA) et la présente demande tend à autoriser la construction d'une halle pour un banc d'essai moteur, qui est une installation d'aéroport. En effet, cette halle permettra de tester les moteurs des avions dans le cadre de leur maintenance. L'instruction est ainsi sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 Procédure applicable

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

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. Elle est à appliquer lorsque le projet en cause a un certain impact sur l'environnement au sens de l'art. 37i al. 1 let. b LA, ce qui est notamment le cas lorsqu'une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) est nécessaire.

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 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 ».

En termes de protection de l'environnement, le bruit produit par un banc d'essai moteur est assimilable au bruit industriel tel que défini dans l'annexe 6 de l'OPB. Dans la mesure où ce projet va générer des effets qui n'existent pas encore sur le site de l'aérodrome d'Ecuvillens, il représente une transformation notable de l'aérodrome au sens de l'art. 2 al. 1 let. a OEIE. L'approbation des plans de ladite construction est donc soumise à une EIE. Partant, la procédure ordinaire d'approbation des plans est appliquée au projet en cause.

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

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, l'usage du banc d'essai moteur et ses modalités d'exploitation ont été examinées par les autorités compétentes. Il apparaît que son exploitation est possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Partant, aucune procédure de modification du règlement d'exploitation n'est à prévoir.

1.4 *Recevabilité des oppositions*

Aux termes de l'art. 37f al. 1 LA, quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête.

Selon l'art. 6 PA, ont qualité de parties les personnes dont les droits ou les obliga-

tions pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisation ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision.

Pour le surplus, la recevabilité des oppositions doit également être analysée au regard de l'art. 21 PA qui prévoit, notamment, que les écrits sont remis à l'autorité ou, à son adresse, à un bureau de poste suisse ou à une représentation diplomatique ou consulaire suisse le dernier jour du délai au plus tard.

Au vu des ces explications, il convient de contrôler la qualité de partie des différents opposants.

En l'espèce, tous les opposants habitent sur le territoire de la Commune d'Ecuvillens, soit à proximité de l'aérodrome. Leurs droits ou obligations pourraient ainsi être touchés par la décision à prendre au vu des griefs qu'ils invoquent, notamment une augmentation des nuisances sonores : leur qualité de partie est ainsi admise. De plus, toutes les oppositions ont été adressées à l'OFAC par courrier recommandé entre le 22 et le 29 janvier 2013, soit dans le délai légal. Partant, toutes les oppositions citées au point « A.2.2 Oppositions » ci-dessus sont recevables.

2. Au fond

2.1 Conditions d'approbation

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

2.2 Justification

La justification donnée par la requérante est pertinente. Elle est acceptée. En effet, le projet permet d'éviter des déplacements répétés chaque semaine et de diminuer les émissions sonores produites lors d'un essai moteur.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le protocole de coordination lié à l'aéroport d'Ecuvillens a été validé dans sa version finale en août 2001, suite à la tenue de séances de coordination et de versions successives du protocole. Le protocole de coordination a lui-même servi de base à l'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport d'Ecuvillens.

La fiche par installation du PSIA concernant Ecuvillens a été adoptée par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002. Cette fiche fixe le cadre (bruit de l'installation, limitation d'obstacles et périmètre d'aérodrome) dans lequel les procédures spécifiques liées au projet de nouvelle installation peuvent se dérouler, à l'instar de la présente procédure.

Tel que déjà mentionné au point « B.1.2 Procédure applicable » ci-dessus, l'autorité de céans rappelle que, dans le cas d'espèce, le bruit produit par l'objet de la présente procédure d'approbation des plans, à savoir le bruit des essais de moteurs suite à leur maintenance, est un bruit industriel et non pas le bruit de l'installation tel que défini dans la fiche par objet du PSIA et qui concerne les mouvements des aéronefs.

Le présent objet est donc sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome, et n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

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

2.5 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

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

Après examen, l'OFAC rappelle qu'il importe de tenir compte d'une série d'exigences dont le détail apparaît ci-dessous. Le 7 octobre 2013, ces exigences ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et

proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision.

2.5.1 Marge de franchissement d'obstacles

L'OFAC constate que, selon l'esquisse figurant au chapitre 5 du rapport technique, le projet envisagé se trouve largement au-dessous de la surface de transition de la piste 10-28, conformément au chapitre 4 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI. Les prescriptions contenues dans ledit chapitre 4 sont également respectées durant toute la phase de travaux.

2.5.2 Publication

L'OFAC exige que le plan de situation « LSGE AD INFO 1 » de la publication d'information aéronautique soit rectifié lors de la prochaine modification afin d'y faire apparaître la nouvelle halle abritant un banc d'essai moteur.

2.5.3 Exigences spécifiques liées aux entreprises et personnel d'entretien

Après examen du dossier, l'OFAC ne note pas de déviation en ce qui concerne les exigences contenues dans l'EASA PART 145 qui concerne les ateliers de maintenance aéronautique. De plus, cet office relève que le nouveau local destiné à recevoir l'ancien banc d'essai situé à Epagny est bien mieux conçu et équipé que celui d'Epagny.

La législation EASA Part-145, 145.A.25 (c) mentionne que les installations doivent être appropriées en fonction du travail qui doit y être effectué. Ainsi, les points suivants devront être retenus.

La température devra être maintenue de manière à ce que le personnel puisse effectuer les tâches voulues sans inconfort. A ce sujet, l'OFAC relève que, étant donné qu'en hiver il est possible d'installer un radiateur électrique, cette exigence pourra facilement être remplie.

L'OFAC exige également que les poussières ou autres particules en suspension dans l'air soient maintenues à un minimum afin de ne pas contaminer les composants aéronautiques. Sur ce point, l'OFAC ajoute que l'entrée d'air frais se situant dans la partie supérieure du local ne devrait pas poser de problème. Cependant, si aucun filtre n'est prévu, il sera nécessaire de prévoir un nettoyage périodique des installations.

Quant à l'éclairage, l'OFAC exige qu'il soit suffisant de façon à pouvoir effectuer des inspections et des tâches de maintenance de manière effective. Le local devra donc être éclairé et la possibilité d'installer une prise pour baladeuse devra être prévue.

Le bruit ne devra pas déranger le personnel de maintenance se trouvant à l'intérieur du local abritant le banc d'essai. Si nécessaire, des moyens de protection auditifs seront mis à disposition du personnel d'entretien.

2.6 *Exigences techniques liées à la préservation de la santé au poste de travail*

Dans son préavis du 17 janvier 2013, le SECO a formulé les remarques et exigences suivantes.

2.6.1 Protection de la santé et sécurité au travail

Conformément à l'art. 6 de la loi sur le travail (LTr ; RS 822.11) et à l'art. 2 de l'ordonnance 3 relative à la loi sur le travail (Hygiène, OLT 3 ; 822.113) ainsi que selon l'art. 82 de la loi sur l'assurance-accidents (LAA ; RS 832.20), l'employeur est tenu de prendre, pour protéger la santé physique et psychique des travailleurs et pour prévenir les accidents et maladies professionnels, toutes les mesures dont l'expérience a démontré la nécessité, que l'état de la technique permet d'appliquer et qui sont adaptées aux conditions d'exploitation de l'entreprise.

L'employeur devra notamment aménager ses installations et régler la marche du travail de manière à préserver autant que possible les travailleurs des dangers menaçant leur santé, ainsi que du surmenage.

L'employeur devra faire collaborer les travailleurs aux mesures pour la protection de la santé ainsi que pour la prévention des accidents professionnels et des maladies professionnelles.

2.6.2 Documentation complémentaire

Tel qu'il ressort de sa prise de position du 17 janvier 2013, le SECO a souhaité que les jeux de plans soient complétés par les données ou documents suivants, puis leur être transmis pour validation :

- Aménagement de la halle de test ;
- Activités prévues.

Le 14 mai 2013, le requérant a fait parvenir à l'OFAC les compléments susmentionnés que l'Office a transmis, en date du 26 juin 2013, au SECO. Ce dernier, sur la base de ces nouveaux documents, a complété son préavis de la façon suivante.

Concernant les travaux effectués dans la halle de test, la manipulation des charges devra être effectuée ou au moins facilitée, dans la mesure du possible, au moyen d'équipements de travail (appareils de levage, transporteurs à bandes ou à roulettes, etc.).

Concernant la manipulation des charges et leur poids admissible, il convient de se référer au commentaire SECO de l'art. 25 OLT 3.

2.6.3 Contrôle par la Suva, déclaration de conformité

Avant l'octroi de l'autorisation d'exploiter prévue par la loi sur le travail, les installations/machines utilisées dans le bâtiment projeté devront faire l'objet d'un contrôle par la Suva, ceci en vertu de l'art. 2 al. 3 let. c de l'ordonnance sur la prévention des accidents (OPA ; RS 832.30).

Les demandes peuvent se faire directement à la Suva, auprès de la Soumission des plans, Av. de la Gare 23, 1001 Lausanne ou par courriel à soumissions@suva.ch.

2.6.4 Bâtiments

Les bâtiments et autres constructions devront supporter les charges et les contraintes auxquelles ils sont soumis s'ils sont utilisés conformément à leur affectation. Les matériaux de construction à utiliser ne devront pas être préjudiciables à la santé.

2.6.5 Sols

Les sols ne devront pas être glissants. Des indications concernant les caractéristiques de différents revêtements de sol industriels figurent dans le commentaire SECO de l'art. 14 OLT 3 (tableau 314) et dans la liste de contrôle Suva 67012.

Les obstacles qui ne peuvent être supprimés devront être signalés de façon bien visible. Les caniveaux et les évidements du sol devront être couverts de façon à éviter tout risque d'accident. Les couvercles devront supporter les charges envisageables et être conçus de façon à ne pas glisser, bouger ou basculer.

2.6.6 Poignées de portes

Les poignées et autres éléments de commande des portes devront être conçus et disposés de manière à ce qu'il n'y ait aucun point de cisaillement ou de coincement.

2.6.7 Portes sur les voies d'évacuation

Les portes sur les voies d'évacuation devront répondre à l'objectif de protection défini à l'art. 10 de l'ordonnance 4 relative à la loi sur le travail (OLT 4 ; RS 822.114) et à l'art. 20 OPA. Selon ces articles, les portes des voies d'évacuation devront pouvoir, en tout temps : être reconnues en tant que telles ; être ouvertes rapidement dans le sens de la sortie et sans recourir à des moyens auxiliaires ; et être utilisées en toute sécurité.

Des informations sur les portes des voies d'évacuation se trouvent dans le commentaire SECO de l'OLT 4, dans l'annexe de l'art. 10.

De plus, afin de faciliter l'évacuation du local de commande, le SECO recommande l'ouverture vers l'extérieur de la porte à battant prévue sur la façade Ouest.

Cette dernière remarque apparaissant sous la forme d'une recommandation, elle ne sera pas reprise en tant que charge dans le dispositif de la présente décision.

2.6.8 Eclairage artificiel

L'éclairage naturel devra être complété par un éclairage artificiel garantissant des conditions d'éclairage adaptées aux exigences du travail à accomplir (uniformité, éblouissement, couleur de la lumière, spectre). A ce sujet, le SECO renvoie à la norme SN EN 12464-1 « Lumière et éclairage – Eclairage des lieux de travail - Partie 1 : Lieux de travail intérieurs ».

2.6.9 Eclairage de secours

Dans les locaux où l'éclairage naturel est insuffisant ou inexistant, un éclairage de secours indépendant du réseau devra être installé. Il devra s'enclencher automatiquement en cas de panne du réseau et permettre de trouver la voie d'évacuation d'une façon sûre. A ce sujet, il convient de se référer à la norme SN EN 1838 « Eclairagisme – Eclairage de secours »).

Dans le présent projet, le SECO indique qu'une lampe de secours, par exemple, est suffisante.

2.6.10 Climat des locaux de travail

Tous les locaux devront être suffisamment ventilés, naturellement ou artificiellement, en fonction de leur utilisation. La température des locaux, la vitesse et l'humidité relative de l'air devront être calculées et réglées les unes par rapport aux autres de telle façon que le climat des locaux soit adapté à la nature du travail et ne soit pas préjudiciable à la santé.

A ce sujet, le commentaire SECO des art. 16 et 17 OLT 3 donne plus de précisions.

2.6.11 Protection spéciale

Afin d'évaluer, pour les femmes en âge de procréer, le risque pour la santé en cas de maternité, une appréciation du risque selon l'ordonnance sur les activités dangereuses ou pénibles en cas de grossesse et de maternité (ordonnance sur la protec-

tion de la maternité ; RS 822.111.52) devra être effectuée aux postes de travail concernés, notamment en présence de travaux dangereux ou pénibles. En outre, le SECO demande de se référer aux art. 62 à 66 (Protection de la santé en cas de maternité) de l'ordonnance relative à la loi sur le travail (OLT 1 ; 822.111).

En raison des exigences précitées, le SECO ajoute que les activités prévues dans le bâtiment projeté ne devront pas être exécutées par une collaboratrice se trouvant en état de maternité.

2.6.12 Ergonomie

Les postes de travail devront être conçus et aménagés de façon ergonomique. Il convient de se référer au feuillet d'information SECO 710.067 intitulé « Ergonomie » ainsi qu'aux brochures Suva 44061 et 44075 relatives à l'ergonomie dans l'entreprise ainsi qu'aux normes s'y rapportant.

2.6.13 Premiers secours

Le SECO exige que du matériel sanitaire approprié soit toujours prêt pour les premiers soins.

2.6.14 Equipements de protection individuelle

L'employeur devra mettre à disposition des travailleurs tous les équipements de protection individuelle (EPI) nécessaires. L'art. 82 al. 1 LAA, l'art. 5 OPA ainsi que l'art. 27 al. 1 OLT 1 obligent l'employeur à mettre à disposition des EPI partout où les risques d'accidents ou d'atteintes à la santé ne peuvent pas être éliminés par des mesures d'ordre techniques ou organisationnel. Les EPI devront être mis gratuitement à disposition des travailleurs.

De plus, l'employeur devra surveiller l'utilisation et l'entretien des EPI.

Le SECO indique que ces exigences concernent en particulier la protection contre le bruit et les vibrations.

2.6.15 Travailleurs isolés

Concernant les mesures de protection des travailleurs isolés, le SECO demande de se référer à la publication Suva SBA 150.

2.6.16 Bruit et vibrations

Les valeurs de référence correspondant aux différents bruits de fond et activités de-

vront être respectées pour l'ensemble des postes de travail (cf. feuillet Suva 86048).

Pour les postes de travail où le niveau d'exposition sonore journalier ($L_{EX, 8h}$) atteint ou dépasse 85 dB(A), le SECO exige que des mesures de réduction de l'exposition sonore soient prises selon les indications mentionnées dans la liste de contrôle Suva 67009.

2.6.17 Ventilation artificielle des locaux de travail

L'air devra rester suffisamment pur pour éviter qu'il ne soit nuisible à la santé et pour exclure les dangers d'incendie et d'explosion. Dans la mesure où l'installation ne peut pas être constituée uniquement de systèmes fermés, les appareillages devront être munis d'aspirations à la source, ou conçus de façon qu'aucune substance ne puisse atteindre des concentrations dans l'air susceptibles de mettre le personnel en danger.

Si, malgré toutes les mesures prises à la source, il n'est pas possible d'éviter des concentrations dangereuses, il conviendra, en plus, de ventiler artificiellement les zones touchées, voire les locaux de travail.

Les locaux des installations et appareillages qui ne peuvent, ni être réalisées en systèmes fermés, ni être munis d'aspirations à la source, devront être ventilés artificiellement de façon suffisante.

Les installations de ventilation et d'aspiration devront être conçues de manière à ce que l'air pollué ne puisse revenir dans les locaux de travail ni s'introduire dans d'autres locaux ; elles le seront de façon à ce que les travailleurs de l'entreprise n'aient pas à subir d'effets nuisibles ou incommodes.

Le SECO indique que l'exigence ci-dessus concerne en particulier la protection de la qualité de l'air dans le local de commande par rapport à la halle de test.

2.6.18 Equipements de travail – déclaration de conformité

Les équipements de travail ne pourront être employés dans l'entreprise que dans la mesure où ils ne mettent pas en danger, s'ils sont utilisés conformément à leur destination et avec soin, la sécurité et la santé des travailleurs. Ces exigences sont concrétisées dans la directive de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (CFST) 6512 intitulée « Equipements de travail ».

Les équipements de travail devront être conformes à l'état des connaissances et de la technique. Lors que des exigences essentielles de sécurité et de santé ont été définies, celles-ci devront être respectées, en particulier en ce qui concerne les machi-

nes, conformément notamment à l'art. 2 al. 1 de l'ordonnance sur la sécurité des machines (OMach ; RS 819.14).

Le SECO indique qu'il convient notamment de se référer à la publication Suva 66084 intitulée « Equipements de travail : la sécurité commence dès l'achat ! ».

De plus, pour un ensemble de machines (installations, ensemble de machines, installations reliées entre elles), une déclaration de conformité pour l'ensemble de l'installation devra pouvoir être produite.

La déclaration de conformité devra être fournie par l'entrepreneur général ou le constructeur de l'installation.

Lorsque l'entreprise procède elle-même à la construction de l'installation, c'est à elle qu'il appartient d'établir la déclaration de conformité. A ce sujet, il convient de voir le formulaire Suva 66084.

2.6.19 Dispositifs de commande

Sur les installations techniques présentant des dangers lors de marche particulière (dépannage, réparation, entretien, nettoyage, etc.), chaque unité de fonction devra être équipée d'un dispositif de coupure pouvant être verrouillée en position d'arrêt et permettant de déclencher ou d'isoler les sources d'énergies dangereuses et de libérer les énergies accumulées.

Ce dispositif de coupure devra être installé à proximité immédiate du lieu d'intervention, c'est-à-dire sur place, ou à un endroit où il est obligatoire de passer pour accéder à la zone d'intervention.

Pour le surplus, le SECO indique que les exigences concernant ces dispositifs de coupure sont contenues dans la publication Suva CE93-9.

2.6.20 Conclusion

Les exigences du SECO ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision,

2.7 Exigences liées à l'aménagement du territoire

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise

la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

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

Par l'intermédiaire de ses notes de synthèse des 27 février et 10 juillet 2013, le SMO a fait parvenir, notamment, la prise de position du SEn.

L'OFEV, après avoir étudié les préavis cantonaux, a transmis sa prise de position le 27 août 2013.

Le SEn et l'OFEV ont formulé les remarques et exigences en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage qui sont explicitées ci-dessous. Ces exigences ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision.

Préliminairement, l'OFEV a exigé que, sauf demande ci-après, les mesures prévues dans le RIE devront être mises en œuvre, conformément à l'art. 10c al. 1 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01).

2.8.1 Evacuation des eaux

En ce qui concerne l'évacuation des eaux, l'OFEV et le SEn ont relevé que le local pour banc d'essai moteur ne produira pas d'eaux usées.

Concernant l'évacuation des eaux de ruissellement de la toiture, il a été constaté qu'elle est planifiée par infiltration au moyen d'un puits perdu. L'OFEV a rappelé toutefois que, selon l'art. 7 de la loi sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20), les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration conformément aux règlements cantonaux et que selon l'art. 3 de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201), les eaux de toiture peuvent être classées parmi les eaux non polluées. Par ailleurs, selon les « Instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines » (OFEFP 2004), l'infiltration des eaux non polluées à travers un sol recouvert de végétation est autorisée en zone « Au ». En cas d'infiltration directe dans le sous-sol, celle-ci doit être autorisée par le canton et la protection qualitative doit être assurée par une couche filtrante possédant le même pouvoir épurateur qu'une couche de sol biologiquement actif.

Sur ce point, le SEn a rappelé que les eaux de surface pouvant être infiltrées devraient l'être via une installation d'infiltration en surface avec passage à travers la couche d'humus (épuration par la couche vivante du sol).

Pour l'OFEV, la solution « puits perdu » retenue ne satisfait pas les exigences de protection des eaux souterraines. Cet office a donc exigé le respect de la remarque du service cantonal mentionnée ci-dessus. Ainsi, l'infiltration des eaux de toiture devra se faire au moyen d'une installation d'infiltration en surface avec passage à travers un sol recouvert de végétation.

Concernant le fonds de l'installation, le SEn a pris note que celui-ci sera aménagé de manière étanche et sans écoulement. Il a également pris acte du fait que du carburant (essence avec Pb, kérosène) et des huiles seront nécessaires pour effectuer les tests moteurs projetés. Ce service cantonal a également relevé que l'installation sera localisée en secteur « Au » de protection des eaux. Ainsi, le stockage des liquides polluants et carburants moteurs devra être sécurisé par des bacs de rétention sous couvert. Le bac de rétention devra avoir une capacité de 100% du volume utile du réservoir correspondant. Le formulaire de notification d'installation pour la citerne de carburant pourra être téléchargé sur le site Internet du SEn¹. Ce document, dûment rempli, devra être adressé au SEn avant la mise en exploitation de l'installation.

Concernant la protection des eaux sur le chantier, le SEn a exigé que l'évacuation des eaux de chantier soit conforme aux exigences de la recommandation SIA 431 « Evacuation et traitement des eaux de chantier » (Norme suisse SN 509'431).

Ainsi, sous réserve du respect des exigences précitées, le SEn a estimé que le projet est conforme aux dispositions légales (LEaux, OEaux, la loi cantonale sur les eaux [LCEaux ; RSF 812.1] et le règlement cantonal sur les eaux [RCEaux ; ROF 2011_061]) ainsi qu'à l'état actuel dans le domaine de la protection des eaux.

A noter que l'installation d'un petit réservoir ou d'un récipient ne sera, le cas échéant, pas soumise à autorisation, mais uniquement à une notification obligatoire.

Pour le surplus, le SEn a émis les remarques suivantes.

Les ouvrages souterrains de rétention devront être étanches. Ils ne pourront par conséquent pas être utilisés conjointement pour l'infiltration.

Le SEn a également signalé qu'il conviendra de voir les liens Internet sur sa page web : http://www.fr.ch/sen/fr/pub/documentation/doc_par_theme/doc_theme_eaux/informations_generales.htm.

2.8.2 Protection de l'air

¹ https://admin.fr.ch/fr/data/pdf/sen/notification_installation_1_.pdf

Concernant la protection de l'air, l'OFEV a exigé que, durant la phase de construction, sa directive « Protection de l'air sur les chantiers » (Directive Air Chantiers, version actualisée de 2009) soit appliquée.

En ce qui concerne la protection de l'air sur le chantier, le SEn a requis que, conformément à l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1), un filtre à particules soit obligatoire pour les machines suivantes :

Puissance	Année de fabrication
37 kW et plus	Dès 2000
18 kW à 37 kW	Dès 2010

2.8.3 Protection contre le bruit

2.8.3.1 Premier préavis du SEn

Dans le cadre de la consultation cantonale, le SMO a requis un préavis auprès du SEn. En date du 27 février 2013, le SEn a livré, sur la base du dossier déposé le 20 novembre 2012, un préavis défavorable, considérant ce qui suit.

Tout d'abord, le service cantonal a été étonné de constater que les oppositions dont il a eu connaissance, et dont la motivation est pour l'essentiel liée à la protection contre le bruit, lui avaient été transmises directement (copies) par les riverains. Elles ne figuraient pas dans le dossier qui lui a été transmis. Il ne serait ainsi pas impossible que d'autres oppositions que celles directement reçues aient été émises. Elles ne lui seraient dès lors pas connues. Le SEn a donc été d'avis que le dossier présenté n'était pas complet.

Sur ce point, l'autorité de céans tient à préciser que, selon sa pratique, les oppositions ne sont pas systématiquement adressées à l'ensemble des autorités consultées dans le cadre de la procédure d'approbation. En effet, en règle générale, les oppositions dont les griefs invoquent une infraction aux dispositions légales cantonales sont adressées aux autorités cantonales et celles concernant les dispositions fédérales le sont aux autorités fédérales.

Or, dans le cas d'espèce, les griefs des opposants concernent les nuisances sonores qui sont régies par l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). Ainsi, l'OFAC a transmis, dans le cadre de la procédure de consultation, les oppositions à l'OFEV, office fédéral compétent en matière de bruit. Cela étant dit, dans la mesure où les opposants ont clairement indiqué dans leur oppositions avoir transmis au SEn leur opposition, l'autorité de céans n'a pas estimé nécessaire de les lui adresser à nouveau expressément, partant de l'idée que ce dernier service avait pu, à toute fin utile, en avoir connaissance.

Dans sa première prise de position, le SEn a également indiqué qu'il ne connaissait pas les raisons qui ont incité le requérant à choisir l'emplacement retenu. Selon le service cantonal, le quartier d'habitations qui surplombe la zone et qui risque, au final, d'être, parmi les secteurs habités, le plus touché est plus fortement exposé que si un autre emplacement avait été retenu.

De plus, relativement aux rapports d'étude acoustique, le SEn a émis les observations suivantes.

Les mesures ont eu lieu sur un autre site avec, semble-t-il, un seul type de moteur. Rien n'indique que le moteur testé soit représentatif des moteurs qui seront testés sur le banc d'essai.

Le service cantonal a également émis des doutes sur la validité des facteurs de correction retenus (notamment K2) selon l'annexe 6 OPB. En effet, la description de la méthode employée ne correspond pas à la pratique dudit service – basée sur les recommandations de l'OFEV – selon laquelle c'est bien le bruit perçu qui fait foi et non des considérations basées sur l'analyse – au demeurant discutable – des spectres mesurés. Pour le SEn, cette manière de faire est d'autant plus regrettable que, lors des mesures citées ci-dessus, il aurait été possible de déterminer de manière conforme les facteurs de correction. De plus, le SEn n'a pas compris le raisonnement qui a conduit le bureau spécialisé à appliquer des facteurs de corrections en relation avec la vitesse du flux d'air généré par le fonctionnement des moteurs. La justification de cette manière de faire n'était pas évidente et la valeur retenue arbitraire. A noter que la non-prise en compte de ces facteurs conduisait à un possible dépassement – très local, soit – de la norme fédérale.

Par ailleurs, pour le SEn, la condition selon laquelle un amortisseur devait être installé sur l'échappement ne figurait pas dans la demande de permis. La mise en place de cette mesure était cependant, selon le bureau, une nécessité. Des observations similaires pouvaient être émises pour les autres mesures (chapitre 7 du rapport d'étude complémentaire) conseillées ou demandées par le bureau.

Enfin, le SEn a avancé qu'une application intelligente du principe de prévention aurait dû conduire à une proposition de limitation des tranches horaires durant lesquelles l'activité peut avoir lieu. Elle aurait alors servi de base pour la décision d'approbation. Selon le SEn, il n'en était rien.

En conclusion de ce premier préavis, le SEn a été d'avis que le projet était lacunaire et que, tel que présenté, aucune certitude n'était présente quant au respect de la norme fédérale et du principe de prévention.

Cependant, en raison de l'activité somme toute relativement limitée et moyennant

une prise en compte des points évoqués ci-dessus – dont certains peuvent entraîner une modification du projet – il était probable que le banc d'essai puisse tout de même se concrétiser dans le secteur.

2.8.3.2 Second préavis du SEn

Durant l'instruction du dossier, le requérant, afin de répondre aux griefs des opposants, a modifié le projet afin de diminuer les émissions sonores y liées. En date du 26 juin 2013, l'OFAC a fait parvenir ces modifications au SMO, qui les a transférées au SEn. Le SEn a formulé un second préavis, favorable, avec les remarques et exigences suivantes.

De manière générale, le SEn constate que les modifications apportées au projet répondent aux questions soulevées et aux objections émises dans le premier préavis cantonal. En particulier, les conditions dans lesquelles les mesures ont été faites sont précisées de manière satisfaisante. Le service cantonal constate que même sans les mesures de protection supplémentaires proposées, la valeur limite d'exposition applicable, soit la valeur de planification, aurait été respectée en tout point considéré comme sensible selon l'OPB. Avec les mesures supplémentaires proposées, une baisse des immissions sonores de l'ordre de 10 dB est attendue.

Ainsi, le SEn est d'avis que le projet de cette nouvelle installation, soumis en particulier à l'art. 7 OPB, respecte les conditions imposées par la LPE et l'OPB. En particulier, la valeur de planification est respectée avec une marge considérable. Pour cette raison et le fait que, vraisemblablement, aucune autre mesure matérielle supplémentaire, tant techniquement réalisable qu'économiquement supportable, ne peut être mise en place, le SEn est d'avis que le principe de prévention est parfaitement respecté.

Au vu de ce qui précède, le SEn préavise favorablement le projet cité en marge sous réserve des conditions suivantes.

Aucun moteur plus bruyant que celui qui a été pris en compte et décrit comme le plus bruyant ne devra être testé.

De plus, la charge sonore, en moyenne annuelle, induite par l'activité ne devra pas dépasser celle qui a été retenue dans le cadre de l'étude ; cela implique naturellement une limitation du nombre de moteurs testés et de la durée des tests.

Enfin, en relation avec le principe de prévention, tout devra être mis en œuvre pour limiter au strict minimum les nuisances sonores émises ; les tests auront lieu durant les périodes les moins dommageables et les tranches horaires décrites dans le rapport d'étude devront être strictement respectées.

Ces trois conditions sont soutenues par l'OFEV dans sa prise de position du 27 août 2013 (cf. ci-dessous point « 2.8.3.3 Prise de position de l'OFEV »).

Les trois exigences précitées ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charge.

Au sujet de la deuxième charge concernant la limitation des essais, le DETEC rappelle que, dans sa demande d'approbation des plans, le requérant a indiqué que les essais moteurs se dérouleront durant 2 heures au maximum dont environ 15 minutes au régime maximal, qu'il est prévu d'effectuer 3 à 4 essais par mois, respectivement maximum 2 par semaine et que les horaires d'exploitation sont de 7h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h00. L'ensemble des autorités consultées se sont basées sur ces informations pour leurs prises de position qui sont favorables au projet.

A toutes fins utiles, l'autorité reprendra expressément ces modalités d'exploitation en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

2.8.3.3 Prise de position de l'OFEV

Dans sa prise de position du 27 août 2013, l'OFEV, pour sa part, a indiqué ce suit.

Concernant le bruit lié à la phase de réalisation du local projeté, l'OFEV ne formule aucune remarque.

Concernant la phase d'exploitation du local projeté, l'OFEV formule les remarques et exigences suivantes.

Selon les dernières descriptions du projet (du 14 mai 2013), des chicane supplémentaires réduiront le niveau d'émission de l'ordre de 10 dB et l'échappement est intégré à l'immeuble. Le déroulement des essais moteur est décrit au chapitre 01.1 du dossier et précisé dans la lettre de Mécanair du 12 avril 2013 (en principe maximum 2 heures, dont environ 15 minutes au régime maximal ; 3 à 4 essais par mois, respectivement maximum 2 essais par semaine). Les horaires d'exploitation prévus sont de 7h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h00. Il n'y a pas d'essai prévu les weekends et les jours fériés. Selon le chapitre 01.3 du dossier, le projet n'aura pas d'incidence sur le nombre de mouvements sur l'aérodrome d'Ecuvillens. Des mesures de bruit sont prévues après réalisation de l'installation afin de vérifier et de documenter le respect des valeurs sonores pronostiquées.

L'étude de bruit définit l'installation projetée comme nouvelle installation devant satisfaire aux exigences de l'art. 7 OPB : les émissions de bruit de l'installation sont à limiter conformément aux art. 11 et 25 LPE et aux art. 7, 9 et 12 OPB. Les valeurs

de planification (VP) doivent, en principe, être respectées. Le bruit causé sur les aérodromes civils par des entreprises d'entretien notamment est assimilé au bruit d'installations industrielles et est à déterminer selon les règles de l'annexe 6 OPB (art. 1.5 annexe 5 OPB).

A cette fin, des niveaux de détermination Lr ont été calculés pour les récepteurs critiques principaux. La modélisation considère 2 essais de 75 minutes par semaine (respectivement sur 2 jours), les différentes sources de bruit de l'installation et les réflexions sur les immeubles alentours. La propagation du bruit est documentée dans un plot CADNA. Selon ce calcul final du 20 août 2013, les VP seront largement respectées.

L'OFEV note que les opposants contestent, sur la base du dossier mis à l'enquête, la validité et le degré d'exactitude des calculs des études de bruit et expriment leur désaccord face à une source bruyante d'une durée de 2h15. Ils mentionnent également l'augmentation des nuisances sonores liées à un accroissement de l'activité sur l'aérodrome ces dernières années ainsi que la gêne occasionnée par « des exercices nocturnes et des essais moteur en plein air ».

L'OFEV relève toutefois que le second préavis cantonal est favorable au projet suite aux compléments d'informations fournis. Il émet une série de charges visant à limiter l'exposition à celle déclarée dans le projet soumis. Tel que déjà mentionné ci-dessus, l'OFEV soutient ces demandes.

Par ailleurs, cet office précise que divers aspects de la prévention (art. 11 LPE et art. 7 al. 1 OPB) sont traités dans les rapports (variantes de positionnement), et le choix de la position n° 2 retenue pour l'étude finale est justifié. La décision de rajouter des chicane supplémentaires contribue efficacement à réduire les émissions au sens du principe de prévention. L'OFEV admet que le moteur servant de référence « Lycoming AEIO-540-L1B5D » est représentatif pour les moteurs testés durant l'année.

Par conséquent, les limitations d'émission prévues permettent de respecter largement et en tout lieu de détermination les valeurs limites de planification (VP). Compte tenu des possibilités techniques de l'exploitation et du caractère économiquement supportable, l'OFEV ne voit aucune mesure à même de limiter davantage les émissions de bruit. Le projet correspond ainsi aux dispositions citées.

Sur la base de ces remarques, l'OFEV exige que, conformément à l'art. 37a al. 1 OPB, l'OFAC consigne dans la présente décision les immissions de bruit admissibles du banc d'essai moteur, celles-ci étant définies par la charge sonore ainsi que par la fréquence des essais. A ce sujet, l'autorité de céans précise que la charge sonore admissible sera déterminée ci-dessous.

2.8.3.4 Prise de position de l'OFAC

Dans sa prise de position du 1^{er} octobre 2013, l'OFAC, sur la base du dossier de la demande d'approbation des plans, ainsi que des préavis du SEn et de l'OFEV, a pris position de la manière suivante.

A titre préliminaire, l'OFAC note que la documentation émanant de Mécanair et de l'entreprise Triform SA du 14 mai 2013 peut être globalement qualifiée de claire, complète et plausible.

De plus, les contraintes opérationnelles exigées par le Canton de Fribourg et adoptées par l'OFEV sont tout à fait compréhensibles. Cela étant, comme l'OPB limite la dose de bruit (valeur annuelle moyenne) et non le nombre d'évènements, l'OFAC estime qu'il est incorrect de limiter le nombre d'essais moteur. Il n'y aurait ainsi pas lieu de fixer une limite stricte de deux essais par semaine. Il vaudrait mieux que Mécanair tienne un journal des essais moteur réalisés, ce qui constituerait un moyen de contrôler en permanence, à moindre frais, le respect des valeurs calculées dans le rapport (durée et puissance).

Finalement, la proposition figurant dans le rapport et consistant à fixer les heures de service de manière contraignante dans l'approbation des plans est, selon l'OFAC, justifiée.

Le DETEC prend note de la prise de position de l'OFAC sur la question de la protection contre le bruit, notamment sur le fait qu'il n'est pas absolument nécessaire de limiter de façon stricte le nombre d'essais par semaine, dans la mesure où l'OPB limite le bruit de façon annuelle et non sur le nombre d'essais moteur. Toutefois, dans la mesure où le dossier de demande d'approbation des plans déposé par le requérant prévoit explicitement cette limitation par semaine, le DETEC estime justifié et proportionné de la reprendre dans sa présente décision.

En ce qui concerne la tenue d'un journal des essais moteur réalisés, cette exigence a été transmises au requérant, qui ne l'a pas contestée. Le DETEC l'estime justifiée et proportionnée ; elle sera ainsi intégrée à la présente décision sous forme de charge.

2.8.3.5 Fixation des immissions de bruit par le DETEC

Selon l'art. 37a al. 1 OPB, l'autorité d'exécution doit consigner les immissions de bruit admissibles dans sa décision de construction d'une installation.

A cette fin, l'OFAC a demandé à Triform de fournir la carte de la simulation la plus défavorable (contenue dans le rapport du 14 mars 2013) et de la mettre en page en

indiquant clairement qu'il s'agit des isophones calculés selon l'annexe 6 OPB.

Ainsi, conformément à l'art. 37a al. 1 OPB et sur la base des prises de position détaillées ci-dessus, le DETEC fixe les immissions de bruit de la façon suivante.

La carte élaborée par Triform et datée du 5 février 2014 a permis d'évaluer les immissions sonores liées au présent projet. Cette carte est annexée à la présente décision et fixe les immissions de bruit admissible.

2.8.4 Déchets

Dans son préavis du 27 février 2013, le SEn a émis les exigences listées aux points ci-dessous en matière de traitement des déchets. Ces exigences ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charge.

2.8.4.1 Gestion des matériaux d'excavation

Le SEn exige que les matériaux excavés ne soient pas déposés ailleurs que dans des gravières à remblayer, des décharges autorisées ou des remblais au bénéfice d'un permis de construire. Pour plus de précisions, le SEn demande de se référer au plan directeur cantonal qui peut être consulté sur le site : http://www.fr.ch/seca/fr/pub/plan_directeur_cantonal.htm.

2.8.4.2 Gestion des déchets de chantier

Le SEn exige que les déchets de chantier soient traités conformément à l'ordonnance fédérale sur le traitement des déchets (OTD ; RS 814.600), à l'ordonnance fédérale sur le mouvement des déchets (OMoD ; RS 814.610) et à la recommandation SIA N° 430 « Gestion des déchets de chantier lors de travaux de construction de transformation et de démolition ».

Pour le surplus, le SEn a également émis les exigences suivantes.

Les déchets de chantier devront être triés sur place.

Les éventuels déchets non triés devront obligatoirement être acheminés vers un centre de tri autorisé.

Les déchets incinérables non recyclables devront être remis à Saidef SA à Hauterive.

Les déchets inertes non valorisables devront être déposés en décharge contrôlée

pour matériaux inertes (DCMI).

Les déchets inertes valorisables devront être transformés en grave de recyclage ou en granulats dans une installation ad hoc avant d'être réutilisés, conformément à la « Directive pour la valorisation des déchets de chantier minéraux » de l'OFEV.

Les déchets spéciaux devront être séparés des autres déchets. Ils seront remis et traités conformément à l'OMoD.

Le SEn rappelle qu'il est interdit d'incinérer les déchets en plein air ou dans des installations non autorisées.

Enfin, le SEn indique que des contrôles pourront être effectués en tout temps par le SEn ou les inspecteurs de la Conférence cantonale de la construction (CCC) pour vérifier le respect de ces prescriptions.

2.8.5 Protection des sols

Dans son préavis du 27 février 2013, le SEn a émis les exigences listées aux points ci-dessous en matière de protection des sols. Ces exigences ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charge.

Concernant la protection des sols sur le chantier, le SEn exige que les travaux soient effectués conformément aux art. 6 et 7 de l'ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols (OSol ; RS 814.12).

Quant aux terrassements (décapage, mise en dépôt et remise en place), ils ne pourront se faire que par temps sec et sur sol ressuyé.

De plus, lesdits terrassements devront être effectués avec précaution en séparant soigneusement les trois couches : terre végétale (horizon A), sous-sol (horizon B) et matériau parental (horizon C). La remise en place des sols devra respecter la succession naturelle de ces trois couches.

Enfin, ces terrassements ne devront pas compacter ou modifier le sol dans sa structure, afin qu'il puisse être réutilisé. Les atteintes physiques au sol ne pourront être que temporaires.

Finalement, le SEn exige que le sol en place ne subisse pas d'atteintes chimiques supplémentaires.

Pour le surplus, le SEn recommande le site Internet : www.respectons-notre-sol.ch

et sa brochure « Construction – conseils et recommandations pour protéger le sol » présentant toutes les précautions à prendre.

2.9 Exigences techniques cantonales

Par l'intermédiaire de sa note de synthèse du 27 février 2013 préavisant le projet, le Service de la mobilité du Canton de Fribourg a fait parvenir à l'OFAC les prises de position des Services cantonaux concernés par le projet. Sous réserve des exigences qui ont déjà été détaillées ci-dessus (point B.2.8) et celles listées ci-dessous, les services consultés n'ont émis aucune réserve au projet.

2.9.1 Exigences liées à la protection contre le feu

Tel qu'il ressort de son préavis du 10 janvier 2013, l'Inspection cantonale du feu a émis les remarques et exigences suivantes.

La loi sur la police du feu et la protection contre les éléments naturels du 12 novembre 1964 (LPoIFeu ; RSF 731.0.1), son règlement d'exécution du 28 décembre 1965 (RPoIFeu ; RSF 731.0.11) ainsi que la norme et les directives AEAI (Association des établissements cantonaux d'assurance incendie), disponibles sur www.ecab.ch, devront être observées.

Le dimensionnement et la réalisation des bâtiments devront être conformes aux exigences des normes SIA 260 et suivantes de la Société Suisse des Ingénieurs et Architectes. Les calculs et les travaux de construction devront être assurés par des personnes qualifiées. Un accent particulier devra être mis sur la résistance aux séismes, aux vents et aux charges de neige.

Tous les éléments de construction (par exemple les stores à lamelles, les volets à rouleaux, les coupes translucides, les couvertures, etc.) devront être construits en matériaux résistants aux forces de la nature. L'Etablissement cantonal d'assurance des bâtiments (ECAB) ne couvre pas les matériaux synthétiques pour les risques dommages naturels, notamment la grêle.

Les dommages causés au bâtiment par le mauvais état du terrain constituent un risque non assuré par l'ECAB, tel que stipulé à l'art. 5 al. 2 let. a de la loi sur l'assurance des bâtiments contre l'incendie et les autres dommages (LAssB ; RSF 732.1.1).

L'Inspection cantonale du feu rend également le requérant attentif à l'art. 31 de la LAssB qui stipule que « tout propriétaire a l'obligation de signaler à l'Etablissement cantonal d'assurance en vue de la taxation : a) un bâtiment neuf dès qu'il est achevé ; b) un bâtiment transformé ou agrandi dès que les travaux sont terminés ».

Pour le surplus, l'art. 33 du règlement d'exécution du 14 novembre 1966 de la LAssB (RSF 732.1.11) précise qu'un « bâtiment est considéré comme achevé lorsqu'il peut être utilisé conformément à sa destination ». Les propriétaires sont rendus attentifs aux obligations ci-dessus. Un bâtiment acheté ou terminé n'est plus couvert par l'assurance des bâtiments s'il n'a pas été estimé.

Les trois articles précités devront être observés et respectés par le requérant.

De plus, l'Inspection cantonale du feu a également émis les exigences suivantes.

En premier lieu, les distances de sécurité entre les bâtiments et aux limites des fonds voisins devront répondre aux conditions des art. 21, 22 et 23 du règlement sur la police du feu du 28 décembre 1965.

De plus, la défense incendie devra être assurée par la poste d'un extincteur au bénéfice d'une attestation d'utilisation AEAI (homologation) dans la classe d'efficacité 13A ou 183B, selon la norme AEAI 1-03 et la directive AEAI 18-03.

Enfin, l'Inspection cantonale du feu signale que les exigences relatives à la protection des travailleurs (Service public de l'emploi) demeurent réservées. L'autorité de céans rappelle que les exigences relatives aux postes de travail, formulées par le SECO, ont été reprises ci-dessus (point B.2.6 « Exigences techniques liées à la préservation de la santé au poste de travail »).

En guise de conclusion l'Inspection cantonale du feu signale que la Commission locale du feu procèdera au contrôle, sur la base des plans approuvés, des exigences précitées, de la norme AEAI et des directives AEAI, conformément à l'art. 7 de la loi sur la police du feu et à l'art. 3 de son règlement.

De plus, l'autorité communale, munie du certificat de conformité, délivrera le permis d'occuper, conformément aux art. 191 à 194 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions. A ce sujet, les formulaires sont disponibles sur Internet (www.ecab.ch).

Ces exigences ont été transmises au requérant, qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées à la présente décision sous forme de charge.

2.10 *Autres exigences*

Le Service de la mobilité du Canton de Fribourg devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

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, pour le compte du DETEC, 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 du DETEC, lequel statuera.

2.11 *Détermination du DETEC sur les oppositions*

A titre préliminaire, l'autorité de céans constate que toutes les oppositions sont sensiblement identiques. Ainsi, tous les griefs seront repris ci-dessous, indépendamment de savoir quel opposant les a formulés.

Par ailleurs, il convient de préciser que, dans le présent chapitre, l'autorité de céans se prononce uniquement sur les oppositions formulées au terme de la mise à l'enquête publique. Les observations finales des opposants seront traitées dans le chapitre suivant.

- a. Tout d'abord, les opposants jugent inadéquat de prévoir une telle halle entre deux zones résidentielles très proches, à savoir le quartier de la Clef et le quartier de Rimbotzat. Certains opposants ont également souhaité que l'OFAC trouve un autre lieu pour ériger la construction projetée.

Sur ce point, le DETEC rappelle tout d'abord que la halle contestée par les opposants sera érigée à coté de l'atelier de l'entreprise Mécanair S.A. Cette halle permettra de tester les moteurs dans le cadre des activités de maintenance et de réparation effectuées dans l'atelier. Tant l'atelier que la halle projetée sont situés à l'intérieur du périmètre d'aérodrome tel qu'il est défini dans la fiche PSIA de l'aérodrome d'Ecuvillens. Ce périmètre est une mesure de planification qui a permis d'aménager le territoire et d'y autoriser les installations aéronautiques, parmi lesquelles s'inscrit la construction projetée. Ainsi, contrairement à ce qu'estiment les opposants, cette construction est conforme à la zone et n'est pas située de façon inadéquate. De plus, dans la mesure où le projet est conforme à l'affectation de la zone, il n'appartient pas à l'OFAC de chercher un autre lieu d'implantation. Le fait qu'à proximité se situent deux zones résidentielles n'y change rien.

- b. Plus loin, les opposants expliquent qu'ils ne sont pas enclins à subir les nuisances sonores supplémentaires qu'engendrerait le banc d'essai moteur projeté. L'opposant Q. ajoute que son établissement jouit d'une magnifique terrasse qui sera affectée par les nuisances sonores provoquées par le local projeté, ce qui aurait un impact négatif sur son activité commerciale.

En ce qui concerne les émissions sonores, l'autorité de céans précise tout d'abord que le projet a fait l'objet d'une modification durant la présente procédure. Cette modification a permis d'atténuer davantage les émissions sonores produites lors des essais moteurs. Comme cela ressort du point « B.2.8.3 Protection contre le bruit » ci-dessus, le projet final a été examiné tant par les autorités cantonales que fédérales qui sont compétentes en matière de protection contre le bruit. Toutes ont émis un préavis favorable à la réalisation de ce projet qui est conforme à l'OPB. L'OFEV, dans sa prise de position du 27 août 2013, a en particulier relevé que les limitations d'émission prévues permettent de respecter largement et en tout lieu de détermination les valeurs limites de planification (VP). Compte tenu des possibilités techniques de l'exploitation et du caractère économiquement supportable, l'OFEV ne voit aucune autre mesure à même de limiter davantage les émissions de bruit. Le grief des opposants qui a trait aux émissions sonores ne permet ainsi pas de s'opposer à la présente construction.

- c. Ensuite, les opposants comparent la situation actuelle à Epagny à la situation future à Ecuwillens. Selon leurs informations, les riverains d'Epagny sont incommodés par les nuisances sonores. Les opposants relèvent que, à Epagny, le quartier incommodé se trouve à 1 km de l'aérodrome, c'est-à-dire plus éloigné que dans le cas des riverains d'Ecuwillens.

A ce stade, il est important de préciser que les deux situations ne sont nullement comparables. En effet, à Epagny, il n'existe pas de mesure particulière de protection sonore pour le banc d'essai. Ainsi, il est normal que, sans atténuation particulière, le bruit se propage dans l'air. En revanche, à Ecuwillens, les tests seront effectués à l'intérieur d'une nouvelle halle spécialement configurée pour assurer un affaiblissement phonique important. De plus, la nouvelle halle sera érigée entre des bâtiments existants, lesquels feront écran. Enfin, il convient de constater que la demande d'approbation des plans ne doit pas être évaluée en la comparant à une autre situation mais bien pour elle-même. Or force est de constater que le projet en cause permettra de réaliser les essais moteur dans le respect des normes applicables en matière de protection contre le bruit. Ainsi, la comparaison entre la situation actuelle et la situation future ne permet pas de s'opposer à la construction.

- d. Les opposants expliquent ne pas être convaincus par la simulation informatique ré-alisée pour estimer le nombre de décibels émis dans le cadre du présent projet. Tout d'abord, ils relèvent que la simulation n'est pas assortie d'une marge d'erreur et cite

à cet égard un extrait de l'Arrêt du Tribunal fédéral (ATF) 126 II 480 « La marge d'incertitude, écart-type, ne doit donc pas être interprétée comme une marge d'erreur qui impliquerait une correction de la valeur moyenne. Cependant, la mention de l'écart-type dans un rapport acoustique permet de mieux évaluer l'imprécision. L'indication de l'écart-type peut aussi avoir une certaine incidence sur la limitation préventive des émissions ». De plus, les opposants ajoutent que la simulation informatique se base sur des mesures de bruit effectuées sur l'installation existante à Epagny, alors que la topographie de ces lieux n'est pas similaire à celle d'Ecuvillens.

Concernant le rapport contenant la simulation, l'autorité cantonale a également émis certaines remarques dans son premier préavis du 27 février 2013, notamment sur le type de moteur utilisé pour effectuer la simulation et sur les facteurs de corrections.

Faisant suite à ces remarques, le requérant a apporté des compléments à son rapport. A l'aune de ces nouvelles informations, l'autorité cantonale a émis un préavis favorable, constatant notamment que « [...] les informations apportées répondent aux questions soulevées et aux objections émises. En particuliers les conditions dans lesquelles les mesures ont été faites sont bien précisées [...]. En particulier, la valeur de planification est respectées avec une marge considérable ». Ces compléments ont également été présentés à l'OFEV qui a, lui aussi, émis un préavis favorable.

Au vu de ce qui précède, force est de constater que les doutes des opposants sur la crédibilité du rapport établi pour évaluer les nuisances sonores ne sont pas fondés. En effet, aucune des autorités consultées n'a constaté de lacune. Partant, ces doutes ne permettent pas de s'opposer à la construction projetée.

- e. De manière plus générale, les opposants constatent un accroissement de l'activité de l'aérodrome tout au long de ces dernières années tout comme le bruit en découlant. Actuellement, les opposants signalent que les nuisances sonores de l'aérodrome les gênent déjà tout au long de la semaine, les jours ouvrables comme les jours fériés. A cela s'ajoutent ponctuellement des exercices nocturnes et des essais moteurs en plein air. Un supplément d'activités engendré par la future halle, avec une fréquence régulière et difficilement contrôlable, leur paraît tout à fait insupportable. Alors que les désagréments dus aux vols sont répétitifs mais limités à quelques minutes, il ressort du dossier que, pour chaque essai de moteur, il faudra compter sur une durée d'environ 2h15 sans interruption.

Dans sa lettre du 12 avril 2013, Mécanair a toutefois précisé qu'elle n'effectuera qu'un ou deux tests par semaine (entre 7h30 et 11h45 et entre 13h30 et 17h00) et aucun le weekend ni les jours fériés. De plus, ces tests durent entre 45 minutes et 1h15 et seules les dernières minutes sont effectuées à plein régime. Par ailleurs, la durée totale de ces essais ne dépasse pas 2 heures. Tel que mentionné au point

B.2.8.3.2 ci-dessus, ces modalités d'exploitation seront reprises en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

Enfin, les hélices utilisées pour ces tests sont des hélices de freinage de diamètre beaucoup plus petit que les hélices des avions afin de diminuer les nuisances et augmenter le refroidissement.

En ce qui concerne la fréquence et la durée des essais moteur, l'autorité de céans constate que ni le SEn, ni l'OFEV, n'ont estimé que ces dernières étaient excessives et devaient être limitées de façon plus restrictive. Ainsi, le DETEC considère que le requérant a pris toutes les mesures nécessaires afin que la durée et la fréquence de ces tests provoquent le moins de gêne possible pour les riverains. De plus, tel que déjà noté à plusieurs reprises dans le présent chapitre, les dispositions légales en vigueur sont largement respectées. Partant, les oppositions peuvent être levées à ce sujet.

- f. Les opposants se préoccupent également des effets indésirables produits par le bruit sur leur santé et sur celle de leurs enfants. Ils argumentent qu'il est avéré aujourd'hui scientifiquement que le bruit a des conséquences nocives telles que le stress, les troubles du sommeil, ainsi que certains effets sur les systèmes cardiovasculaire, immunitaire et endocrinien.

A ce sujet, l'autorité de céans rappelle que la LPE et l'OPB ont été adoptées notamment pour limiter les nuisances sonores dans les lieux où des personnes sont présentes (locaux dont l'usage est sensible au bruit). Les valeurs limites d'immission ont été fixées pour évaluer les « atteintes nuisibles ou incommodes ». Ainsi, les niveaux sonores en-dessous de ces seuils ne sont pas considérés comme étant nuisibles ou incommodes et, partant, sans danger pour la santé. Comme relevé par l'OFEV et le SEn, le projet respecte largement les valeurs limites de sorte qu'il ne présente pas de danger pour la santé des opposants. L'autorité de céans considère ainsi que les oppositions peuvent être levées sur ce point également.

- g. Enfin, une partie des opposants a demandé à l'OFAC d'organiser une séance de conciliation ainsi qu'une visite sur les lieux.

Concernant la requête d'organiser une séance de conciliation, il convient de prendre note du fait que ni la LA, ni l'OSIA ne prévoit, de façon générale, qu'une séance de conciliation soit organisée durant la procédure d'approbation des plans. En ce qui concerne la requête de visite des lieux, l'autorité de céans constate qu'un transport sur place n'aurait pas permis d'apporter de nouveaux éléments aptes à modifier la décision sur le fond. En effet, une visite de l'aérodrome d'Ecuvillens ne se justifiait pas dans la mesure où la construction contestée par les opposants n'est pas encore réalisée et n'aurait permis de faire aucune constatation. De même, un transport à

Epagny n'aurait pas été utile dans la mesure où le banc d'essai qui s'y trouve actuellement n'est pas protégé phoniquement comme il le sera sur le site de l'aérodrome d'Ecuvillens. Ces requêtes ne sont donc pas pertinentes.

Sur le vu de ce qui précède, le DETEC rejette l'ensemble des oppositions.

2.12 Détermination du DETEC sur les observations finales

Le 7 octobre 2013, l'OFAC a invité toutes les parties à la procédure à formuler leurs observations finales². Les parties ont ainsi pu exercer leur droit d'être entendu, qui comprend notamment le droit de s'exprimer sur les pièces décisives d'une procédure avant qu'une décision ne soit prise et de participer à l'administration des preuves.

La requête aux parties de formuler leurs observations finales ne permet donc que d'adresser à l'autorité de céans une prise de position sur les nouvelles pièces versées à la présente procédure, à savoir les pièces produites après la mise à l'enquête publique et aptes à influencer la décision sur le fond ou d'apporter de nouveaux éléments de faits. Les observations finales ne sauraient ainsi être utilisées aux fins de présenter de nouvelles conclusions ou de nouveaux griefs qui auraient déjà pu figurer dans l'opposition.

Ainsi, seuls les griefs portant sur les nouveaux éléments seront examinés ci-dessous. Les autres arguments, qui auraient pu figurer dans les mémoires d'oppositions, ne seront pas traités car ils sont irrecevables.

Concrètement, deux groupes distincts ont fait parvenir, chacun, un texte identique. L'autorité de céans se prononcera sur toutes les observations finales, sans distinguer leurs auteurs, de la même façon que l'autorité s'est déterminée ci-dessus sur tous les griefs des oppositions indépendamment de savoir qui les a formulés.

- a. Plusieurs opposants relève que, dans son premier préavis défavorable, le SEn regrette de ne pas avoir reçu les oppositions de la part de l'OFAC.

Tout d'abord, l'autorité de céans rappelle que le prescrit de l'art. 37d LA prévoit uniquement que la demande soit transmise au canton concerné et qu'il soit invité à se prononcer. Il n'existe ainsi pas formellement d'obligation de transmettre les oppositions à l'autorité cantonale. Au delà de cet aspect formel, force est de constater que les opposants ont, de façon spontanée, transmis leurs oppositions au SEn qui a, ainsi, eu connaissances des griefs formulés par les opposants.

Dès lors, la remarque des opposants ne permet pas de s'opposer à la présente de-

² Cf. point « A.2.6 Observations finales ».

mande.

- b. Certains opposants se sont plaints de n'avoir reçu aucun accusé de réception de leur opposition.

Sur ce point, l'autorité de céans fait remarquer que les oppositions ont été envoyées en courrier recommandé, ce qui leur permettait de s'enquérir directement auprès de l'office postal si leur opposition avait été effectivement réceptionnée. Ainsi, aucun accusé de réception n'était nécessaire dans ce cas-là.

- c. Des opposants font également valoir que différentes autorités cantonales compétentes n'ont pas été consultées.

Premièrement, l'art. 37d LA prévoit une consultation du canton et non une consultation de chaque autorité cantonale de façon indépendante. A ce sujet, l'art. 4 al. 2 OSIA, précise que le canton consulté veille à coordonner les avis de ses services spécialisés. C'est donc au canton de déterminer quels sont les services à consulter.

Deuxièmement, le DETEC constate que les opposants ne mentionnent pas quelle autorité cantonale compétente supplémentaire aurait dû, selon eux, être consultée. A noter que, tel qu'il ressort du premier préavis du Canton de Fribourg, daté du 27 février 2013, que les instances cantonales suivantes ont été consultées: le Service des constructions et de l'aménagement ; le Service de l'environnement ; la Section mobilité et territoire du SMO ; la Section lacs et cours d'eau du Service des ponts et chaussées ; le Service de l'agriculture ; l'Inspection cantonale du feu ; la Protection de la nature et du paysage ; le Service des biens culturels.

Ainsi, l'OFAC a, contrairement à ce que prétendent les opposants, consulté les autorités cantonales compétentes.

- d. Les opposants avancent également que la construction projetée ne sert aucunement l'exploitation de l'aérodrome d'Ecuvillens puisqu'il s'agit uniquement d'une activité privée liée à l'exploitation d'une entreprise commerciale, dont la proximité avec une place d'aviation ne se justifie que par sa rationalisation. Ainsi, pour les opposants, la procédure appliquée par l'OFAC n'est pas la bonne car, en application de l'art. 37m al. 1 LA, la mise en place et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation de l'installation d'aérodrome (installations annexes) sont régies par le droit cantonal.

Ce grief, qui porte sur la compétence de l'autorité de céans, a été soulevé dans le cadre des observations finales alors qu'il aurait dû l'être durant la procédure d'opposition. Il n'est ainsi pas recevable. Toutefois, à toutes fins utiles, il convient de rappor-

ler que la jurisprudence³ confirme que les constructions qui permettent la maintenance des aéronefs sont des installations d'aérodrome au sens de l'art. 37 al. 1 LA. Ainsi, la halle pour un banc d'essai moteur n'est pas une installation annexe comme le prétendent à tort les opposants. Partant, la présente autorité est effectivement compétente pour approuver les plans de la halle en cause.

- e. Les opposants estiment que l'OFAC montre un empressement à clore ce dossier, au détriment de leurs droits d'opposants, en particulier leur droit d'être entendu. A ce sujet, les opposants déplorent que le délai pour formuler leurs observations finales n'ait pas été de 30 jours et que la réponse à leur demande de prolongation de ce délai ne leur donnait que deux semaines supplémentaires.

Sur ce point, le DETEC constate que, le 7 octobre 2013, l'OFAC a invité les parties à formuler leurs observations finales dans un délai échéant le 8 novembre. Ce délai a été prolongé le 8 novembre à toutes les parties jusqu'au 22 novembre 2013. Ainsi, les opposants ont eu finalement largement plus de 30 jours pour formuler leurs observations finales. Leur droit d'être entendu a ainsi été respecté. A noter pour le surplus qu'il n'existe pas de règles explicites – les opposants n'en font par ailleurs pas mention – qui obligent une autorité à accorder automatiquement 30 jours de prolongation.

- f. Les opposants estiment également que la liste des documents qui leur ont été transmis dans le cadre des observations finales n'était pas exhaustive. Ils mentionnent le « préavis négatif » de la Commune de AA. ainsi que le rapport de Triform du 14 octobre 2011 manquant à ladite liste.

Concernant le « préavis négatif » de la Commune de AA., il est à noter que ce courrier n'a effectivement pas été versé au dossier et ce pour les raisons suivantes.

En vertu de l'art. 37f al. 3 LA, les communes font valoir leurs droits par voie d'opposition. Par ailleurs, tel qu'il ressort de son préavis du 27 février 2013, le Service de la mobilité du Canton de Fribourg (SMo) avait expressément demandé à la Commune de AA. de faire valoir ses intérêts directement auprès de l'OFAC, dans les délais de mise à l'enquête et par voie d'opposition. Pour faire valoir ses droits, la Commune de AA. n'avait ainsi pas à formuler de préavis mais devait déposer une opposition, auprès de l'OFAC et dans les délais.

Or le « préavis négatif » de cette Commune était expressément daté du 31 janvier 2013 alors que le délai pour former une opposition au projet était échu le 28 janvier. L'OFAC en a donc déduit qu'il ne s'agissait pas d'une opposition, mais d'une simple

³ Décision de la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) du 9 avril 2001 B-2000-116, JAAC 65.116.

lettre informelle communiquant la position de la Commune.

Cette lettre n'était donc ni un préavis, ni une opposition et, partant, ne fait pas partie des pièces pertinentes de la présente procédure. L'OFAC a communiqué par courrier ces indications à la Commune de AA. les 18 avril 2013 et 14 janvier 2014.

Quant au rapport du 14 octobre 2011, il s'agit d'un rapport de Triform qui ne figurait pas dans le dossier envoyé aux parties pour le dépôt de leurs observations finales car il était déjà contenu dans la demande d'approbation des plans initiale qui avait été mise à l'enquête publique. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle pièce du dossier et les opposants ont pu la consulter durant la mise à l'enquête publique.

Ainsi, force est de constater que l'ensemble des pièces de la procédure à été transmis aux parties pour qu'elles puissent exercer leur droit d'être entendu.

- g. Les opposants regrettent également que l'OFAC ne se soit pas exprimé sur leur demande relative à la mise sur pied d'une séance de conciliation ainsi qu'à une visite des lieux.

L'autorité de céans s'est exprimée ci-dessus sur les raisons pour lesquelles une séance de conciliation et/ou une visite sur les lieux n'ont pas été organisées. L'autorité y renvoie expressément.

- h. Les opposants sont d'avis que l'ensemble du dossier se base sur une modélisation effectuée en prenant en compte la configuration des environs de l'aérodrome d'Epagny, qui n'est pas identique à celle d'Ecuvillens, que ce soit en termes de topographie ou d'aménagement du territoire.

Ce grief a été soulevé dans le cadre des observations finales alors qu'il aurait dû l'être durant la mise à l'enquête publique. Il n'est ainsi pas recevable. Toutefois, à toutes fins utiles, l'autorité de céans estime que cette affirmation des opposants est incorrecte. En effet, tel que cela ressort des pages 8 et suivantes du rapport du 14 octobre 2011 de l'entreprise Triform, force est de constater qu'une modélisation a été effectuée en tenant compte spécifiquement de la situation de l'aérodrome d'Ecuvillens et des habitations aux alentours, notamment dans le quartier de La Clé et de Rimbotzat.

- i. Dans leurs observations finales, certains opposants mentionnent que le projet provoquerait des émissions sonores à hauteur de 121 dB(A), respectivement 81 d(BA). Ils en déduisent ainsi que les valeurs de planification ne seront pas respectées.

L'autorité de céans précise que 121 dB(A) correspond au niveau sonore à l'intérieur de la halle et que 81 dB(A) correspond à celui devant la porte de la halle. Il ne s'agit

donc pas des valeurs qui permettent de vérifier si, sur le lieu d'immission, les valeurs de planification sont respectées. A noter qu'en raison, notamment, de l'éloignement entre le lieu d'émission et le lieu d'immission, les valeurs d'exposition au bruit, à savoir dans le cas d'espèce les valeurs de planification, seront respectées.

- j. Les opposants sont d'avis que certaines infrastructures, notamment un restaurant avec une terrasse à l'air libre, une place de jeux ainsi qu'un terrain de foot, situées à proximité de la halle en question, seraient soumises à des émissions supérieures à 60 dB(A).

Tel que cela ressort de la simulation – basée sur le scénario le plus défavorable – effectuée par le bureau d'ingénieurs Triform après la modification du projet et versées au rapport complémentaire du 14 mars 2013, toutes les installations précitées seront soumises à une charge sonore inférieure à 50 dB(A). Les valeurs de planification seront donc respectées.

- k. Se référant au rapport de l'entreprise Triform du 14 mars 2013, les opposants font valoir des contradictions. En substance, ils relèvent que le nombre de dB(A) devant la porte est de 81, celui à la sortie est de 85, celui à l'entrée est de 79. Ils continuent en mentionnant que, dans la simulation effectuée par Triform en mars 2013, ce nombre s'élève à 65 à l'épicentre du bruit.

Contrairement à ce que prétendent les recourants, ces valeurs ne sont pas contradictoires. En effet, les trois premières valeurs, à savoir 81, 85 et 79, sont des évaluations des émissions sonores calculées à différents endroits à proximité immédiate de la halle. Sur la base de ces valeurs, une simulation a été effectuée pour vérifier si la propagation de ces émissions allait permettre dans chaque lieu d'immissions, notamment auprès des riverains, de respecter les valeurs de planification, ce qui est le cas. A noter au surplus que la valeur de 65 dB(A) à « l'épicentre » n'est pas correctement interprétée par les opposants. En effet, il ne s'agit pas d'une valeur à un endroit déterminé, mais uniquement d'une surface d'un rayon approximatif de 10 m à l'intérieur de laquelle le bruit sera supérieur à 65 dB(A), et non égal à 65 dB(A) comme le pensent les opposants. Force est dès lors de constater que le rapport de Triform ne contient aucune contradiction.

- l. Finalement, les opposants souhaitent que le nombre d'essais moteur par semaine, les horaires d'exploitation de cette halle ainsi que la durée de chaque essai soient strictement limités et contenus dans la décision. De même, ils souhaitent qu'aucun moteur plus puissant que celui utilisé pour la modélisation ne soit utilisé dans la halle. Tel qu'il ressort du point « B.2.8.3 Protection contre le bruit » ci-dessus, ces requêtes ont été prises en compte dans la présente décision.

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 la consultation. Les prises de position des autorités fédérales, cantonales et communales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

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

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

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010), le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. Par délégation du 18 décembre 2013, la Conseillère fédérale Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbations des plans selon l'art. 37 al. 2 lettre a LA.

5. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé à la requérante ainsi qu'aux opposants.

Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées.

La présente décision sera publiée dans la Feuille fédérale.

C. Décision

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

vu la demande du 20 novembre 2012 de l'Aérodrome régional Fribourg-Ecuvillens,

décide l'approbation des plans en vue de construire une halle pour un banc d'essai moteur.

1. De la portée

1.1 Documents approuvés

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

- Plan « Elévation latérale » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Elévation frontale » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Coupe E-E » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Banc d'essai Coupe D-D » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Banc d'essai Coupe C-C » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Banc d'essai Coupe B-B » du 25 janvier 2012 ;
- Plan « Coupe A-A » du 25 janvier 2012 ;
- Etude de bruit du 14 octobre 2011, réalisée par l'entreprise Triform SA ;
- Complément à l'étude de bruit du 17 novembre 2011, réalisé par Triform SA ;
- Rapport de Triform du 14 mars 2013.

1.2 Détermination de la charge de bruit

Les immissions de bruit liées à l'installation aéronautique qui fait l'objet de la présente décision ont été consignées dans la carte élaborée par Triform en date du 5 février 2014 et déterminent la charge de bruit. Cette carte fait partie de la présente décision.

1.3 Oppositions

Les oppositions sont entièrement rejetées.

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

- Le plan de situation « LSGE AD INFO 1 » de la publication d'information aéronautique devra être rectifié lors de la prochaine modification afin d'y faire apparaître la nouvelle halle abritant un banc d'essai moteur.

2.2 Exigences spécifiques liées aux entreprises et personnel d'entretien

- La température devra être maintenue de manière à ce que le personnel puisse effectuer les tâches voulues sans inconfort.
- Les poussières ou autres particules en suspension dans l'air devront être maintenues à un minimum afin de ne pas contaminer les composants aéronautiques.
- Si aucun filtre n'est prévu, il sera nécessaire de prévoir un nettoyage périodique des installations.
- L'éclairage devra être suffisant de façon à pouvoir effectuer des inspections et des tâches de maintenance de manière effective.
- Le local devra être éclairé et la possibilité d'installer une prise pour baladeuse devra être prévue.
- Le bruit ne devra pas déranger le personnel de maintenance se trouvant à l'intérieur du local abritant le banc d'essai.
- Si nécessaire, des moyens de protection auditifs seront mis à disposition du personnel d'entretien.

2.3 Exigences techniques liées à la préservation de la santé au poste de travail

2.3.1 Protection de la santé et sécurité au travail

- L'employeur devra prendre, pour protéger la santé physique et psychique des travailleurs et pour prévenir les accidents et maladies professionnels, toutes les mesures dont l'expérience a démontré la nécessité, que l'état de la technique permet d'appliquer et qui sont adaptées aux conditions d'exploitation de l'entreprise.
- L'employeur devra notamment aménager ses installations et régler la marche du travail de manière à préserver autant que possible les travailleurs des dangers menaçant leur santé, ainsi que du surmenage.
- L'employeur devra faire collaborer les travailleurs aux mesures pour la protection de la santé ainsi que pour la prévention des accidents professionnels et des ma-

ladies professionnelles.

2.3.2 Documentation complémentaire

- Concernant les travaux effectués dans la salle de test, la manipulation des charges devra être effectuée ou au moins facilitée, dans la mesure du possible, au moyen d'équipements de travail (appareils de levage, transporteurs à bandes ou à roulettes, etc.).
- Concernant la manipulation des charges et leur poids admissible, le requérant devra se référer au commentaire SECO de l'art. 25 OLT 3.

2.3.3 Contrôle par la Suva, déclaration de conformité

- Avant l'octroi de l'autorisation d'exploiter prévue par la loi sur le travail, les installations/machines utilisées dans le bâtiment projeté devront faire l'objet d'un contrôle par la Suva.

2.3.4 Bâtiments

- Les bâtiments et autres constructions devront supporter les charges et les contraintes auxquelles ils sont soumis s'ils sont utilisés conformément à leur affectation.
- Les matériaux de construction à utiliser ne devront pas être préjudiciables à la santé.

2.3.5 Sols

- Les sols ne devront pas être glissants.
- Les obstacles qui ne peuvent être supprimés devront être signalés de façon bien visible.
- Les caniveaux et les évidements du sol devront être couverts de façon à éviter tout risque d'accident.
- Les couvercles devront supporter les charges envisageables et être conçus de façon à ne pas glisser, bouger ou basculer.

2.3.6 Poignées de portes

- Les poignées et autres éléments de commande des portes devront être conçus et disposés de manière à ce qu'il n'y ait aucun point de cisaillement ou de coincement.

2.3.7 Portes sur les voies d'évacuation

- Les portes des voies d'évacuation devront pouvoir, en tout temps : être reconnues en tant que telles ; être ouvertes rapidement dans le sens de la sortie et sans recourir à des moyens auxiliaires ; et être utilisées en toute sécurité.
- Les portes sur les voies d'évacuation devront répondre à l'objectif de protection défini à l'art. 10 OLT 4 et à l'art. 20 OPA.

2.3.8 Eclairage artificiel

- L'éclairage naturel devra être complété par un éclairage artificiel garantissant des conditions d'éclairage adaptées aux exigences du travail à accomplir (uniformité, éblouissement, couleur de la lumière, spectre).

2.3.9 Eclairage de secours

- Dans les locaux où l'éclairage naturel est insuffisant ou inexistant, un éclairage de secours indépendant du réseau devra être installé.
- L'éclairage de secours devra s'enclencher automatiquement en cas de panne du réseau et permettre de trouver la voie d'évacuation d'une façon sûre.

2.3.10 Climat des locaux de travail

- Tous les locaux devront être suffisamment ventilés, naturellement ou artificiellement, en fonction de leur utilisation.
- La température des locaux, la vitesse et l'humidité relative de l'air devront être calculées et réglées les unes par rapport aux autres de telle façon que le climat des locaux soit adapté à la nature du travail et ne soit pas préjudiciable à la santé.

2.3.11 Protection spéciale

- Afin d'évaluer, pour les femmes en âge de procréer, le risque pour la santé en cas de maternité, une appréciation du risque selon l'ordonnance sur la protection de la maternité devra être effectuée aux postes de travail concernés, notamment en présence de travaux dangereux ou pénibles.
- Le requérant devra se référer aux art. 62 à 66 OLT 1.
- Les activités prévues dans le bâtiment projeté ne devront pas être exécutées par une collaboratrice se trouvant en état de maternité.

2.3.12 Ergonomie

- Les postes de travail devront être conçus et aménagés de façon ergonomique.

2.3.13 Premiers secours

- Du matériel sanitaire approprié devra toujours être prêt pour les premiers soins.

2.3.14 Equipements de protection individuelle

- L'employeur devra mettre à disposition des travailleurs tous les équipements de protection individuelle (EPI) nécessaires.
- Des EPI devront être mis à disposition partout où les risques d'accidents ou d'atteintes à la santé ne peuvent pas être éliminés par des mesures d'ordre techniques ou organisationnel.
- Les EPI devront être mis gratuitement à disposition des travailleurs.
- L'employeur devra surveiller l'utilisation et l'entretien des EPI.

2.3.15 Travailleurs isolés

- Le requérant devra se référer à la publication Suva SBA 150.

2.3.16 Bruit et vibrations

- Les valeurs de référence correspondant aux différents bruits de fond et activités devront être respectées pour l'ensemble des postes de travail.
- Pour les postes de travail où le niveau d'exposition sonore journalier ($L_{EX, 8h}$) atteint ou dépasse 85 dB(A), des mesures de réduction de l'exposition sonore devront être prises selon les indications mentionnées dans la liste de contrôle Suva 67009.

2.3.17 Ventilation artificielle des locaux de travail

- L'air devra rester suffisamment pur pour éviter qu'il ne soit nuisible à la santé et pour exclure les dangers d'incendie et d'explosion.
- Les appareillages devront être munis d'aspirations à la source, ou conçus de façon qu'aucune substance ne puisse atteindre des concentrations dans l'air susceptibles de mettre le personnel en danger.
- Si, malgré toutes les mesures prises à la source, il n'est pas possible d'éviter des concentrations dangereuses, il conviendra, en plus, de ventiler artificiellement les zones touchées, voire les locaux de travail.
- Les locaux des installations et appareillages qui ne peuvent, ni être réalisés en systèmes fermés, ni être munis d'aspirations à la source, devront être ventilés artificiellement de façon suffisante.
- Les installations de ventilation et d'aspiration devront être conçues de manière à ce que l'air pollué ne puisse revenir dans les locaux de travail ni s'introduire dans d'autres locaux ; elles le seront de façon à ce que les travailleurs de

l'entreprise n'aient pas à subir d'effets nuisibles ou incommodants.

2.3.18 Equipements de travail – déclaration de conformité

- Les équipements de travail ne pourront être employés dans l'entreprise que dans la mesure où ils ne mettent pas en danger, s'ils sont utilisés conformément à leur destination et avec soin, la sécurité et la santé des travailleurs.
- Les équipements de travail devront être conformes à l'état des connaissances et de la technique.
- Lorsque des exigences essentielles de sécurité et de santé ont été définies, celles-ci devront être respectées, en particulier en ce qui concerne les machines.
- Le requérant devra se référer à la publication Suva 66084 intitulée « Equipements de travail : la sécurité commence dès l'achat ! ».
- Pour un ensemble de machines (installations, ensemble de machines, installations reliées entre elles), une déclaration de conformité pour l'ensemble de l'installation devra pouvoir être produite.
- La déclaration de conformité devra être fournie par l'entrepreneur général ou le constructeur de l'installation.

2.3.19 Dispositifs de commande

- Sur les installations techniques présentant des dangers lors de marche particulière (dépannage, réparation, entretien, nettoyage, etc.), chaque unité de fonction devra être équipée d'un dispositif de coupure pouvant être verrouillée en position d'arrêt et permettant de déclencher ou d'isoler les sources d'énergies dangereuses et de libérer les énergies accumulées.
- Le dispositif de coupure précité devra être installé à proximité immédiate du lieu d'intervention, c'est-à-dire sur place, ou à un endroit où il est obligatoire de passer pour accéder à la zone d'intervention.

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

- Les mesures prévues dans le RIE devront être mises en œuvre, conformément à l'art. 10c al. 1 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01).

2.4.1 Evacuation des eaux

- Le stockage des liquides polluants et carburants moteurs devra être sécurisé par des bacs de rétention sous couvert.
- Le bac de rétention devra avoir une capacité de 100% du volume utile du réservoir correspondant.
- L'installation d'un petit réservoir ou d'un récipient sera soumise à une notification obligatoire.

- Le formulaire de notification d'installation pour la citerne de carburant, dûment rempli, devra être adressé au SEn avant la mise en exploitation de l'installation.
- L'infiltration des eaux de toiture devra se faire au moyen d'une installation d'infiltration en surface avec passage à travers un sol recouvert de végétation.
- Les ouvrages souterrains de rétention devront être étanches.
- Les ouvrages souterrains de rétention ne pourront par conséquent pas être utilisés conjointement pour l'infiltration.
- L'évacuation des eaux de chantier devra être conforme aux exigences de la recommandation SIA 431 « Evacuation et traitement des eaux de chantier » (Norme suisse SN 509'431).

2.4.2 Protection de l'air

- Durant la phase de construction, la directive « Protection de l'air sur les chantiers » (Directive Air Chantiers, version actualisée de 2009) devra être appliquée.
- Un filtre à particules sera obligatoire pour les machines d'une puissance de 18 kW à 37 kW fabriquées dès 2010 et pour celles d'une puissance de 37 kW et plus fabriquées dès 2000.

2.4.3 Protection contre le bruit

- Aucun moteur plus bruyant que celui qui a été pris en compte et décrit comme plus bruyant ne devra être testé.
- La charge sonore, en moyenne annuelle, induite par l'activité ne devra pas dépasser celle qui a été retenue dans le cadre de l'étude.
- Les essais moteurs se dérouleront durant 2 heures au maximum dont environ 15 minutes au régime maximal.
- Le nombre d'essais moteurs par mois se montera sera de 3 à 4, respectivement maximum 2 par semaine.
- Les horaires d'exploitation seront de 7h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h00.
- En relation avec le principe de prévention, tout devra être mis en œuvre pour limiter au strict minimum les nuisances sonores émises.
- Les tests auront lieu durant les périodes les moins dommageables et les tranches horaires décrites dans le rapport d'étude seront strictement respectées.
- Mécanair devra tenir un journal des essais moteurs réalisés.

2.4.4 Déchets

2.4.4.1 Gestion des matériaux d'excavation

- Les matériaux excavés ne devront pas être déposés ailleurs que dans des gravières à remblayer, des décharges autorisées ou des remblais au bénéfice d'un permis de construire.

2.4.4.2 Gestion des déchets de chantier

- Les déchets de chantier devront être traités conformément à l'OTD, à l'OMoD et à la recommandation SIA N° 430 « Gestion des déchets de chantier lors de travaux de construction de transformation et de démolition ».
- Les déchets de chantier devront être triés sur place.
- Les éventuels déchets non triés seront obligatoirement acheminés vers un centre de tri autorisé.
- Les déchets incinérables non recyclables seront remis à Saidef SA à Hauterive.
- Les déchets inertes non valorisables devront être déposés en décharge contrôlée pour matériaux inertes (DCMI).
- Les déchets inertes valorisables devront être transformés en grave de recyclage ou en granulats dans une installation ad hoc avant d'être réutilisés.
- Les déchets spéciaux devront être séparés des autres déchets.
- Les déchets spéciaux devront être remis et traités conformément à l'OMoD.
- Les déchets ne devront pas être incinérés en plein air ou dans des installations non autorisées.

2.4.5 Protection des sols

- Les travaux devront être effectués conformément aux art. 6 et 7 OSol.
- Les terrassements (décapage, mise en dépôt et remise en place) ne pourront se faire que par temps sec et sur sol ressuyé.
- Les terrassements devront être effectués avec précaution en séparant soigneusement les trois couches : terre végétale (horizon A), sous-sol (horizon B) et matériau parental (horizon C).
- La remise en place des sols devra respecter la succession naturelle des trois couches précitées.
- Les terrassements ne devront pas compacter ou modifier le sol dans sa structure, afin qu'il puisse être réutilisé.
- Les atteintes physiques au sol engendrées par les terrassements ne pourront être que temporaires.
- Le sol en place ne devra pas subir d'atteintes chimiques supplémentaires.

2.5 Exigences techniques cantonales

2.5.1 Inspection cantonale du feu

- La LPoIFeu, son règlement d'exécution du 28 décembre 1965 ainsi que la norme et les directives AEAI devront être observées.
- Le dimensionnement et la réalisation des bâtiments devront être conformes aux exigences des normes SIA 260 et suivantes.
- Les calculs et les travaux de construction devront être assurés par des person-

nes qualifiées.

- Un accent particulier devra être mis sur la résistance aux séismes, aux vents et aux charges de neige.
- Tous les éléments de construction devront être construits en matériaux résistants aux forces de la nature.
- L'ECAB ne couvrira pas les matériaux synthétiques pour les risques dommages naturels, notamment la grêle.
- L'art. 5, al. 2 let. a LAssB, l'art. 31 LAssB et l'art. 33 du règlement d'exécution de la LAssB devront être observés par le requérant.
- Les distances de sécurité entre les bâtiments et aux limites des fonds voisins devront répondre aux conditions des art. 21, 22 et 23 du règlement sur la police du feu du 28 décembre 1965.
- La défense incendie devra être assurée par la poste d'un extincteur au bénéfice d'une attestation d'utilisation AEAI (homologation) dans la classe d'efficacité 13A ou 183B (norme AEAI 1-03 et directive AEAI 18-03).

2.6 *Autres exigences*

- Le Service de la mobilité du Canton de Fribourg devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- 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, pour le compte du DETEC, 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 la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. **Des émoluments**

Les émoluments relatifs à la présente décision d'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, avec l'annexe, sous pli recommandé à :

- Aérodrome régional Fribourg-Ecuvillens SA, Route de l'aérodrome 20, 1730 Ecuvillens, avec les documents approuvés ;
- Opposant M., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant L., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant N., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant K., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant J., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant I., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant Q., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant P., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant W., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant V., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant U., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant T., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant S., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant R., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant Z., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant Y., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant X., 1730 Ecuvillens ;
- Opposant O., 1730 Ecuvillens.

La présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, 3003 Berne ;
- OFEV, 3003 Berne ;
- SECO, 3003 Berne ;
- Service de la Mobilité, Rue des Chanoines 17, Case postale, 1701 Fribourg.

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

sig. Peter Müller
Directeur

L'annexe et la voie de droit figurent sur la page suivante.

Annexe :

- Carte des isophones élaborée par Triform et datée du 5 février 2014.

Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 St-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

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