

3003 Berne, le 2 avril 2008

Aérodrome civil de Payerne

Approbation des plans

Halle Speedwings SA : construction d'un bâtiment administratif avec
logement, atelier de maintenance et hangar

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 1^{er} mai 2007, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a formé, pour le compte de la société Speedwings SA, une requête d'approbation des plans auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) tendant à la construction d'une halle sur l'aérodrome de Payerne.

1.2 Description du projet

Le projet dans son ensemble consiste à bâtir un bâtiment administratif (destiné à l'accueil, à l'administration, au restaurant d'entreprise, au logement et salle de repos), un hangar permettant d'installer un atelier de maintenance avec magasins et bureaux techniques et de stationner des avions. Cette construction occupera une surface au sol d'environ 26'000 m² au lieu-dit « Le Grand Marais ».

Il est également prévu de construire une surface de manœuvre pour accès aux hangars et pour les essais moteurs et enfin de mettre à disposition une centaine de places de stationnement pour voitures.

1.3 Justification du projet

Le projet se justifie par le fait que la société Speedwings SA entend consolider son développement en Suisse et contribuerait de la sorte à l'essor économique régional, notamment dans le cadre du projet Aéropôle développé sur le territoire de la Municipalité de Payerne.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande dans son ensemble sont les suivants :

- lettre de demande d'approbation des plans de la COREB du 1^{er} mai 2007 ;
- notice explicative du 27 avril 2007 ;
- rapport d'impact sur l'environnement du 30 avril 2007 ;
- formulaires pour demande de permis de construire cantonal (AP-SP 203) ;
- plan pour enquête, parcelle n° 5064, échelle 1 :1'000, 27 avril 2007 ;
- plan de situation, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-204 ;
- plan niveau 0/ canalisation, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-205 ;
- plan niveau 0 et niveau 1, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-206 ;
- plan niveau 2 et niveau 3, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-207 ;
- plan façade nord-ouest et façade sud-est, échelle 1 :200, 10 décembre 2006,

AP-SP-208 ;

- plan façade sud-ouest et façade nord-est, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-209 ;
- plan coupe C2 et C1, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-210 ;
- image perspective sud, décembre 2006 ;
- image perspective nord, décembre 2006.

Le 28 mars 2008, la COREB a modifié son projet et remis deux plans :

- plan pour enquête, parcelle n° 5064, échelle 1 :1'000, 27 mars 2008, qui remplace le plan pour enquête du 27 avril 2007 ;
- plan de situation, échelle 1 :200, 27 novembre 2007, AP-SP-204.1, qui remplace le plan de situation n° AS-SP-204 du 10 décembre 2006.

1.5 *Conséquences du projet sur l'exploitation*

La demande d'approbation des plans implique des changements significatifs et permanents de l'exploitation. Une demande parallèle tendant à l'approbation d'un règlement d'exploitation a été déposée simultanément.

2. **De l'instruction**

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

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile. Le 2 mai 2007, le Canton de Vaud, soit pour lui le Service de la mobilité a été consulté. Ladite autorité a assuré la coordination de la procédure en sollicitant l'avis des services cantonaux impliqués et de la Municipalité de Payerne.

La demande a été publiée dans la Feuille fédérale du 8 mai 2007. Elle l'a également été dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud le 8 mai 2007. La demande a aussi été insérée dans les publications officielles de la municipalité concernée. Le dossier a été mis à l'enquête durant trente jours.

Par ailleurs, de nombreux offices fédéraux ont été consultés dont l'Office fédéral des transports (OFT), l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG), l'Administration fédérale des douanes (AFD), le Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (SG-DDPS), l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

2.2 *Oppositions*

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

suivantes:

- Opposition du 5 juin 2007 formée par XX, représentée par Me YY, et reçue le lendemain.
- Opposition du 5 juin 2007 formée par ZZ et reçue le 7 juin 2007.

Les arguments soulevés concernent pour l'essentiel la question de la délivrance d'un permis de construire en regard à l'approbation du règlement d'exploitation, des insuffisances du rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et l'augmentation de la charge sonore en rapport avec les projets de construction en général.

La COREB s'est déterminée sur les oppositions en date du 2 août 2007.

2.3 *Prise de position*

Différents services cantonaux et offices fédéraux susmentionnés ont répondu à la consultation sur le projet de halle Speedwings SA. Ils ne formulent aucun préavis négatif, mais accompagnent éventuellement ceux-ci de charges. Les prises de position suivantes ont été reçues:

- Canton de Vaud, Service de la mobilité, prise de position du 16 août 2007, synthèse des préavis du:
 - Service des eaux, sols et assainissement (SESA)
 - Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN)
 - Service du développement territorial, groupe opérationnel des pôles (SDT-GOP)
 - Service de la sécurité civile et militaire, Affaires militaires (SSCM-AM)
 - Service de la sécurité civile et militaire, Protection civile (SSCM-PCI)
 - Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA)
 - Service de l'emploi, Inspection cantonale du travail (SDE-ICT)
 - Service des forêts, de la faune et de la nature, Centre de conservation de la faune et de la nature (SFFN-CCFN)
 - Service de l'économie du logement et du tourisme, Promotion économique et tourisme (SELT)
 - Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE)
 - Service de la mobilité (SM)
- Canton de Vaud, Service de la mobilité, complément au préavis du 20 septembre 2007, synthèse du préavis du :
 - Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN)
- OFT, prise de position du 4 mai 2007
- OFROU, prise de position du 19 juin 2007
- OFAG, prise de position du 7 août 2007
- AFD, prise de position du 17 août 2007

- OFAC, ST (sécurité technique), prise de position du 27 août 2007
- SG-DDPS, prise de position du 14 septembre 2007
- OFAC, SI (sécurité des infrastructures), prises de position des 19 octobre 2007, 13 février et 28 mars 2008
- OFAC, SB, (sécurité des opérations aériennes) prise de position du 27 octobre 2007
- OFEV, prises de position des 1^{er} novembre et 21 décembre 2007
- ARE, prise de position du 2 novembre 2007

La procédure d'instruction a pris fin le 28 mars 2008, à la réception du dernier préavis interne relatif au récent rapport déposé par la COREB, faisant en cela suite à une série de demandes de compléments formulée par l'OFAC pour la première fois le 31 octobre 2007.

B. Considérants

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Il ressort du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) que Payerne est un aérodrome militaire avec utilisation civile. L'art. 30 al. 3 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) mentionne que « les dispositions relatives aux aérodromes civils s'appliquent par analogie aux constructions qui sont érigées exclusivement pour l'utilisation civile d'un aérodrome militaire ».

Dans ces conditions, l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) prévoit que « les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (...) ». L'al. 2 désigne l'OFAC comme autorité compétente.

Dans le cas d'espèce, la demande vise à construire une halle sise sur l'aérodrome de Payerne dont l'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement de l'Office fédéral de l'aviation civile.

1.2 Procédure applicable

La procédure ordinaire d'approbation des plans est prévue aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. L'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral (art. 37 al. 3 LA).

La construction de la halle Speedwings SA modifie de manière importante l'aspect extérieur du site de l'aéroport de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est admissible.

L'art. 9 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) prévoit l'étude d'impact sur l'environnement (EIE). Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), « la modification d'une installation mentionnée dans l'annexe de la présente ordonnance est soumise à une EIE si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation ; et [si] elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation (art. 5) ».

L'insertion d'une activité civile importante et régulière sur une infrastructure aéronautique militaire relève du PSIA et est sanctionnée d'ailleurs par une fiche

spécifique dans cet instrument.

Dès lors, même si les conditions rendant nécessaire une EIE pour la seule activité civile ne sont pas réunies (au moins 15'000 mouvements pour les champs d'aviation), la modification de l'installation dans son ensemble, qui en découle, change notablement son mode d'exploitation. Ainsi, une EIE a été exigée pour la procédure d'approbation du règlement d'exploitation, dont la demande a été déposée simultanément au présent projet mais qui fera l'objet d'une décision séparée. Dès lors, il a été décidé de considérer le projet d'exploitation et les projets de construction comme un tout et de les soumettre à EIE.

1.3 *Oppositions*

Le présent dossier a fait l'objet de deux oppositions formées par XX, représentée par un avocat et par ZZ. Reçues les 6 et 7 juin 2007, elles ont été à priori formées dans les délais légaux découlant des différentes publications cantonales et fédérales.

Par conséquent, et pour autant que ces intervenants puissent être considérés comme parties au sens de l'art. 6 de la loi sur la procédure administrative (PA; RS 171.021), elles pourront se voir notifier la présente décision et, le cas échéant, l'attaquer auprès du Tribunal administratif fédéral.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

L'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral (art. 37 al. 3 LA). Aucune autorisation relevant du droit cantonal n'est requise. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome (art. 37 al. 4 LA).

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, à la technique, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité évalue les avis des cantons et des services spécialisés et qu'elle statue sur les oppositions le cas échéant. C'est ce que l'OFAC entend reprendre ci-dessous.

2.2 *Justification*

Le fait d'anticiper l'autorisation de construire pour la halle Speedwings SA sur la décision d'approbation du règlement d'exploitation se justifie par le fait que la

COREB a récemment fourni un nouveau complément en matière de sécurité eu égard à l'exploitation et demandé par l'OFAC. Cela étant, il appert que les éléments apportés doivent pouvoir faire l'objet d'une étude attentive avant que l'Office soit en mesure d'approuver le règlement d'exploitation. Dans ce contexte, il convient de ne pas retarder l'analyse de la requête d'approbation des plans tendant à la consolidation de la présence de Speedwings SA sur l'aérodrome de Payerne.

L'activité déployée par cette dernière entreprise est assurément de nature à promouvoir l'économie régionale et à développer l'attrait de la région. Cette initiative est soutenue par les autorités cantonales largement impliquées.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)*

La fiche par installation « Payerne » a été adoptée par le Conseil fédéral dans sa séance du 7 décembre 2007. Le projet de construction de la halle Speedwings SA a été coordonné dans le cadre du protocole de coordination, version définitive de mars 2007, et de l'élaboration de ladite fiche.

Le présent objet est sans incidence sur les éléments déterminants du PSIA, que sont le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. En outre, il concorde avec le cadre général fixé par le PSIA pour le réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

2.4 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

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

Dans le cas d'espèce, les services compétents de l'OFAC ont conclu que le projet était conforme aux normes aéronautiques topiques, étant précisé que les charges suivantes devront impérativement être respectées.

A titre préliminaire, et contrairement aux affirmations de la COREB, l'insertion d'une activité aéronautique civile sur l'aérodrome militaire de Payerne entraîne bien des effets directs sur l'exploitation de l'aérodrome puisque cela implique l'application de normes civiles y relatives tant pour des installations civiles seules mais également pour l'ensemble de l'infrastructure.

S'agissant de la répartition des tâches entre Speedwings SA et la COREB, il est nécessaire que cette dernière remette à l'OFAC une liste des activités

aéroportuaires déployées (« qui fait quoi »), et le cas échéant déléguées. Dans ce contexte, il importe de rappeler que c'est bien l'exploitant civil qui demeure responsable de l'ensemble des tâches qui lui sont attribuées en relation avec l'activité civile sur l'aérodrome de Payerne.

Par ailleurs, ledit Office s'étonne des explications contradictoires données en matière de procédure de dégivrage entre le complément du 21 décembre 2007 et celui du 19 mars 2008 fourni par la COREB. L'OFAC retiendra dès lors la dernière explication donnée en ce sens qu'il n'y aura pas d'opérations de dégivrage. Si cette situation devait changer, la COREB serait alors tenue de fournir un concept relatif à la procédure en matière de dégivrage.

La limite *airside/ landside* est à faire figurer sur le plan.

L'amortisseur de bruit présentera toutes les garanties en terme de déflexion du flux des réacteurs. La COREB se chargea d'en apporter le complément deux mois avant le début des travaux.

Un plan détaillé des aides visuelles (marquage, balisage, panneauage) basé sur les principes de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI sera fourni à l'OFAC pour examen et approbation deux mois avant le début des travaux.

Ayant principalement trait à la sécurité, tous les points évoqués ci-dessus sont pertinents. Ils seront repris sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

Au surplus, il est rappelé que la surface de stationnement pour essais moteurs avec écrans paraphones sera pourvue de mesures de protection contre le souffle des réacteurs en raison de la route d'accès située à proximité. De plus, il est absolument nécessaire que la COREB mette à disposition une borne AMIE et un service AIS pour les pilotes. Enfin, dans le cadre de la gestion du hangar de maintenance et de stationnement, seuls les tracteurs ou les personnes habilitées seront autorisés à déplacer les aéronefs au sol. La COREB s'est d'ores et déjà engagée à propos des éléments ci-dessus, raison pour laquelle ils ne sont mentionnés ici que pour mémoire.

De plus, il est souligné qu'aucun passager ne doit accéder à la zone *airside* sans un contrôle préalable au niveau des douanes et de la police. De plus, les passagers sont accompagnés par une personne de l'assistance en escale ou un membre de l'équipage jusqu'à l'avion. Tous les membres d'équipage sont soumis aux contrôles de police et aux procédures douanières usuelles. Les badges pour le personnel de l'exploitation sont délivrés par le Chef de place. Un portique est utilisé pour le contrôle des passagers et un scanner pour le contrôle des bagages. Dès barrières

sont aménagées pour canaliser le flux des passagers.

A toutes fins utiles, ledit Office mentionne qu'en cas d'activité de maintenance certifiée au sens de la norme JAR-145, une demande devra être déposée par la société concernée.

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

2.5 *Exigences techniques*

Dans sa prise de position du 14 septembre 2007, le SG-DDPS exige la coordination et l'accord préalable des Forces aériennes pour l'installation de grues ou d'engins de travail dépassant la hauteur à prévoir du bâtiment pendant la phase de construction, de même que le marquage de ces grues ou engins. La coordination aura lieu au moins un mois avant la mise en place projetée. Par ailleurs, il est rappelé que les feux de chantier sont strictement interdits. Enfin, le SG-DDPS exige l'installation d'un éclairage fixe de signalisation du bâtiment (obstacle) qui sera commandé depuis la tour de contrôle. Ces règles de sécurité seront reprises dans le dispositif.

Le SG-DDPS rappelle que le système de gestion des accès par badges reste indépendant de celui du DDPS. Il a également suggéré que la place pour les essais moteurs soit conçue en forme de U afin de retenir le bruit des moteurs d'avions, car l'émission de bruit des moteurs d'avions ne se produit pas seulement dans l'axe de poussée mais est omnidirectionnelle. La COREB s'est entre-temps conformée à cette requête en produisant un nouveau plan. Il mentionne par ailleurs que l'accès au bâtiment de Speedwings SA ne se fait pas par le taxiway mais par la route de desserte de l'Aéropôle. Enfin, si la place pour les essais moteurs devait être utilisée pour des lavages, elle devrait être conforme à la législation fédérale en la matière.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Le projet de halle, faisant l'objet de la présente décision, se trouve en zone Aéropôle I. Au vu de sa destination d'installation aéronautique et de son inscription dans le périmètre d'aérodrome PSIA, il n'y a pas de conflit avec l'aménagement local.

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

Dans son préavis du 1^{er} novembre 2007, l'OFEV confirme son accord avec le projet de construction. Cela étant, il réclame que la décision soit assortie de certaines charges (cf. ci-dessous 2.7.1 à 2.7.8) que l'autorité de décision estime pertinentes

de sorte qu'elles seront reprises dans le dispositif de la présente décision. Au demeurant, les mesures proposées dans le RIE (pp. 20-46) seront mises en place.

2.7.1 Nature et paysage

La construction du bâtiment Speedwings provoque une emprise au sol d'environ 26'000 m². A l'exception de quelques petits espaces verts, toute la surface sera imperméabilisée. Il ne sera donc pas possible d'y prévoir des compensations écologiques. La part de surface valorisée pour ce projet est inférieure aux 12 % exigés dans la *Recommandation sur la compensation écologique sur les aérodromes* (OFEFP, 2004).

L'OFEV exige par conséquent que:

- L'exploitant civil de l'aérodrome évalue sur la base d'un bilan la nécessité de prendre des mesures complémentaires de compensation écologique, conformément au protocole de coordination du PSIA (version définitive du 30.03.07, pp. 14-15).
- Un suivi environnemental de la phase de réalisation selon la norme VSS 640 610a soit organisé.
- Les surfaces de compensation soientensemencées selon les instructions du service cantonal de protection de la nature, en favorisant les écotypes régionaux.
- Les prairies maigres soient fauchées une fois par an, à partir de la mi-juin seulement.

Pour sa part, le SG-DDPS rappelle que le projet prévoit qu'une voie de roulage traverse le ruisseau Fossé-Neuf. Or les berges du Fossé-Neuf font partie des valeurs paysagères selon la fiche technique 03 (alignement de 26 arbres espacés de 10m en rive gauche) et la fiche technique 17 (bande herbeuse avec 10% de buissons – 130 plants en rive droite selon le NPA BA). Le requérant assumera les éventuels coûts de remplacement de valeurs paysagères détruites par le projet. Cette demande sera reprise dans le dispositif.

Enfin, le SG-DDPS mentionne que la prise en compte des surfaces de compensation écologique liées au projet d'introduction du F/A-18 ne peuvent pas être prise en compte deux fois pour des objectifs différents. Il est clairement établi que les mesures de compensation doivent être distinguées en fonction des projets. Ainsi, en aucun cas les civils ne pourront se prévaloir des mesures prises par le DDPS.

Le Canton de Vaud, quant à lui, fait remarquer que le projet prévoit de clôturer l'ensemble du périmètre avec des clôtures de 2,50 m de hauteur. L'aire de verdure du PPA Aéroport, située notamment de part et d'autre du Fossé Neuf, a pour but d'assurer le passage de la faune parallèlement à l'aérodrome. La pose d'une clôture

perturbera la faune. Une telle infrastructure ne peut être autorisée que si elle répond à des besoins sécuritaires découlant de normes reconnues. Dans un tel cas, il est important que de la végétation buissonnante soit placée en périphérie de la clôture pour guider la faune.

2.7.2 Protection des eaux

L'OFEV demande que les eaux usées de type domestique soient acheminées vers la station de pompage (STAP) des Aéro pôles. De plus, la nature du terrain et le contexte hydrogéologique ne permettant pas l'infiltration de toutes les eaux pluviales, leur déversement dans les eaux superficielles se fera après rétention dans un bassin à construire à cet effet.

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

De son côté, le SG-DDPS constate que selon le dossier, les eaux seront déversées dans les eaux publiques. Or le PGEE de l'aérodrome militaire, en phase d'élaboration, démontre l'insuffisance de capacité d'évacuation en cas de crues, des conduites du Fossé-Neuf passant sous la piste. Le RIE ne traite que superficiellement ce problème. Dès lors, il est impératif que la Municipalité de Payerne s'engage dans une collaboration avec le commandement de la Base aérienne et convienne d'arrangements sur le plan des incidences techniques et financières du PGEE de l'aérodrome militaire.

De son côté, la COREB rappelle que les exigences du Canton de Vaud ont été appliquées au projet. Le concept est conforme aux exigences du PPA Aéro pôles. La COREB suggère qu'un plan régional d'évacuation des eaux du bassin de la Petite Glâne, soit établi en collaboration avec tous les intervenants (SESA-VD, SEN-FR, autoroute, communes du bassin versant, aérodrome militaire). Cela permettra de régler les problèmes d'évacuation des eaux claires à long terme. Cette suggestion a déjà été discutée avec le DDPS qui est d'accord à condition qu'elle figure sous forme de charge dans la présente décision. Cela sera fait dans le dispositif.

Enfin le SG-DDPS remarque que des fuites de kérosène ou d'essence sont possibles. Il demande que des mesures soient prises et que des séparateurs de capacité suffisante soient mis en place. Le dossier a été examiné par l'OFEV qui n'a pas requis une telle exigence. Dès lors, la capacité des séparateurs a été jugée suffisante.

2.7.3 Protection des sols

L'OFEV, reprenant en cela les conditions formulées par le Canton de Vaud dans son préavis du 16 août 2007, estime nécessaire l'engagement d'un pédologue ayant suivi le cours de protection des sols sur les chantiers. De plus, il considère que les emprises provisoires de chantier devront être limitées aux zones recouvertes par la suite. Enfin, il y aura lieu de réutiliser les excédents de terre végétale pour des aménagements de parcelles agricoles.

Le Canton de Vaud précise encore que les décapages ne devraient être effectués qu'en bonnes conditions météo sur sol relativement sec et avec des engins à basse pression au sol. Les tas de terre végétale ne doivent pas dépasser 2.5 mètres de haut. La couche récupérable se limitera à l'horizon Ap. Ces éléments seront également repris.

L'autorité cantonale rappelle également que la réutilisation des excédents de terre végétale en dehors du site pour des aménagements de parcelles agricoles doit faire l'objet de mise à l'enquête et d'autorisations spéciales de l'Etat sauf si elles ont été prévues dans le cadre d'AF.

Le SG-DDPS fait remarquer que se pose la question de la qualité des sols, définie par sondage. Suivant les parcelles utilisées pour les sondages, l'impact pourrait être différent. Néanmoins aucune demande particulière n'est avancée. C'est la raison pour laquelle le thème reste à l'état de remarque.

2.7.4 Protection de l'air

L'OFEV rappelle que dans le but de réduire les émissions atmosphériques des chantiers, il faut appliquer les mesures de niveau B prévues dans la *Directive concernant la protection de l'air sur les chantiers* de 2002. En l'occurrence, l'exploitant devra suivre les mesures V3 à V6, M1 à M16, T1 à T13, G1 à G9, A1 et A2, B1 à B4. Au demeurant, les mesures préconisées par le RIE sont à prendre en compte. Le Canton de Vaud soutient une position identique.

2.7.5 Protection en matière de bruit

Dans ce contexte, l'OFEV rejoint la position cantonale et rappelle que les mesures de niveau A prévues par la *Directive sur le bruit des chantiers* est à appliquer. Les mesures énumérées dans le RIE sont à respecter et à réaliser le cas échéant.

Quant au Canton de Vaud, il demande que les locaux d'exploitation respecte les exigences accrues de la norme SIA 181/2006 de la Société Suisse des ingénieurs et des architectes et que les locaux à usage sensible au bruit soient équipés d'un système de ventilation mécanique permettant d'aérer ces locaux sans avoir besoin

d'ouvrir les fenêtres. Ces mesures seront également prises pour l'appartement de gardiennage.

2.7.6 Déchets

Le RIE préconise de tenir compte de la recommandation SIA 430 *Gestion des déchets de chantier*. Les mesures prévues seront effectuées.

2.7.7 Protection contre les accidents majeurs

L'OFEV s'est penché sur la question et n'a pas émis de considération au sujet du respect de l'ordonnance sur les accidents majeurs. Cet office a constaté que les documents sont complets et les informations compréhensibles et qu'il n'a pas de remarques dans le cas d'espèce puisque le projet n'est pas soumis à l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012).

2.7.8 Agriculture

Dans son préavis du 7 août 2007, l'OFAG rappelle que les impacts sur les terres agricoles devront être limités au strict minimum notamment durant la période des travaux. La direction des travaux devra appliquer strictement les principes de la protection des sols sur le chantier et notamment les recommandations de reconstitution et de remise en culture.

Par ailleurs, toutes les infrastructures agricoles existantes (canalisations de drainage, routes et chemins) et notamment les ouvrages des syndicats d'améliorations foncières (SAF) AR 38 et Bussy-Cugy, qui pourraient, de façon directe ou indirecte, subir des dépréciations lors des travaux seront à remettre dans leur état initial. Les éventuelles preuves à futur et contrôle des ouvrages après les travaux sont à organiser et à coordonner d'entente avec les autorités cantonales compétentes. Enfin, les mesures intégrées compensatoires prévues dans le projet NPA et dans le PPA sont à réaliser dans leur totalité. Ces éléments pertinents seront repris dans le dispositif en tant que charge.

2.8 *Exigences liées à la douane*

Dans son préavis du 17 août 2007, la Direction générale des douanes indique que le trafic transfrontalier lié à l'activité de Speedwings SA sera très limité. De plus, si aucune marchandise n'est transportée, les vols, notamment d'affaires, pourront se dérouler dans le cadre du statut d'aérodrome avec trafic toléré. Cet aspect fera l'objet de plus amples développements dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation.

Au demeurant, la requérante veillera à ce que la halle dispose de locaux appropriés

pour la police et la douane pour le contrôle des personnes et de leurs bagages. Cet élément sera repris comme charge dans le dispositif.

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

Dans son préavis du 14 septembre 2007, le SG-DDPS fait remarquer que les Forces aériennes n'offriront aucune prestation traditionnelle de défense incendie. Elles couvriront pendant les heures d'exploitation militaire le piquet de sauvetage, c'est-à-dire les secours et les moyens d'extinction en cas d'accidents d'aéronefs.

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

2.10 *Exigences liées à la protection des travailleurs*

Dans son préavis du 26 août 2007, le Canton de Vaud formule de nombreuses exigences relatives à la protection des travailleurs. De nature essentiellement technique et n'étant pas sujettes à discussion, elles seront reprises en tant que telles dans le dispositif sous forme de charges.

2.11 *Autres commentaires*

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

2.12 *De la détermination de l'OFAC sur les oppositions*

A titre préliminaire, ledit Office entend apporter la précision suivante à l'attention de la requérante, suite aux remarques formulées par cette dernière dans son mémoire du 2 août 2007 à propos de la nature de la construction en tant que le présent projet serait une installation annexe.

La longue et constante pratique de l'OFAC en la matière, à savoir celle de considérer que la construction d'un hangar sur aérodrome constitue une installation d'aérodrome au sens de la loi sur l'aviation ne souffre d'aucune exception en la

matière. De surcroît, la législation fédérale confie à l'OFAC le soin de déterminer la procédure applicable. Le choix dudit Office est donc correct.

2.12.1 Réponse à l'opposition de XX

S'agissant de l'opposition formée par XX, dûment représentée par un mandataire qualifié et dans les temps, celle-ci est à priori recevable sur la forme. Sur le fond, l'OFAC rejette celle-ci et entend répondre aux arguments soulevés comme suit.

En ce qui concerne l'exigence d'une appréciation globale, l'OFAC rappellera qu'il s'est employé à traiter les différents dossiers depuis la coordination comme un tout, chaque projet faisant néanmoins l'objet d'une décision spécifique.

Le fait que la requérante décide de déposer plusieurs projets en même temps ne change rien, la loi ne formulant pas d'exigence en la matière. Il n'y a donc pas lieu d'y revenir, pas plus que sur la décision de l'autorité de céans de considérer les différents projets relatifs à Payerne comme un tout du point de vue du RIE, étant précisé que celui-ci comporte des chapitres spécifiques à chaque projet.

L'OFAC n'a ainsi pas failli dans l'évaluation du RIE, confiée dans le cas présent à l'OFEV. Ce dernier confirme dans son évaluation du RIE que « le trafic aérien de Speedwings n'est pas matière de cette procédure laquelle se limite à l'approbation des infrastructures. L'évaluation ci-après a un caractère informatif et est motivée par les propos relatifs au trafic aérien Speedwings faits dans le RIE. Pour le reste [l'edit Office se réfère] à la procédure d'approbation du règlement d'exploitation » (rapport de l'OFEV du 1^{er} novembre 2007, p. 12).

Il poursuit en indiquant que « les 1'500 mouvements attribuables à Speedwings sont inclus dans le potentiel des 8'400 vols civils annuels, lesquels ont servi de base pour les calculs du bruit dans la procédure d'approbation du règlement d'exploitation. La courbe d'immission du règlement d'exploitation basée sur ces 8'400 mouvements démontre que l'exploitation civile seule permet un respect des VP au droit de toutes les habitations » (op. cit.).

Pour ce qui relève de la prétendue insuffisance du rapport des impacts sur l'environnement soulevée par XX, l'autorité spécialisée en la matière a confirmé le contenu dudit rapport. Cela étant, elle peut pallier les éventuelles déficiences de celui-ci en exigeant que la décision soit assortie de charges que l'OFAC a analysées point par point et reprend s'il les estiment pertinentes. Dès lors, et sur cet aspect, l'OFAC ne peut que renvoyer aux explications qui précèdent, en rappelant d'emblée qu'il n'écartera pas les exigences de l'office spécialisé sans raison valable et pertinente. Au demeurant, les griefs portant sur le bruit militaire ne sont pas pertinents dans le cas d'espèce.

A propos de la modification du caractère notable de l'installation, d'ailleurs consacrée par la fiche par installation PSIA « Payerne » adoptée par le Conseil fédéral dans sa séance du 7 décembre 2007, force est de constater que l'argumentaire exposé par XX concerne le règlement d'exploitation et non pas l'approbation des plans pour la halle Speedwings SA. Dès lors, l'OFAC entend développer sa réponse dans le cadre de sa décision sur le règlement d'exploitation qui suivra.

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

2.12.2 Réponse à l'opposition de ZZ

S'agissant de l'opposition formée par ZZ, celle-ci est *prima facies* recevable sur la forme. Sur le fond, l'OFAC rejette celle-ci et entend répondre aux arguments soulevés comme suit.

L'argument selon lequel une construction ne saurait être approuvée tant et aussi longtemps que le règlement d'exploitation n'est pas approuvé doit être écarté. L'art. 27c OSIA signale que « dans la mesure où 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 de l'approbation des plans ».

Dans le cas d'espèce, force est d'admettre que l'approbation des plans pour la halle de Speedwings SA entraîne une modification certaine de l'exploitation de l'aérodrome. Cela étant, cette modification ne pourra intervenir que lorsque la construction sera achevée, soit dans plusieurs mois. Dans ce contexte, il faut considérer que les deux procédures sont coordonnées puisque la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation va être prochainement rendue, aussitôt les derniers aspects relatifs à la sécurité notamment analysés. Une fois le règlement d'exploitation approuvé, celui-ci s'applique immédiatement à l'aérodrome dont les infrastructures autorisées sont devenues opérationnelles dans l'intervalle.

Cette seconde opposition doit donc être rejetée.

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, sous réserve des exigences et conditions susmentionnées.

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

Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans.

3. Des frais

Les frais relatifs à la présente décision d'approbation des plans s'établissent en conformité avec l'art. 53 de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC; RS 748.112.11) sur la base des art. 2, al. 1 et 5 de l'ancienne ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (aOTA). Les charges pour le traitement et la décision d'approbation des plans consécutive à la demande du 1^{er} mai 2007, se montent à une taxe globale de CHF 6'000.—. Celle-ci est mise à la charge de la COREB, requérante.

4. De la communication

La présente décision est publiée dans la Feuille fédérale.

Elle est notifiée par pli recommandé à la requérante de même qu'aux opposants. Par ailleurs, une copie est adressée par pli simple aux autorités cantonales et fédérales qui ont participé à la procédure.

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile OFAC,

vu la demande du 1^{er} mai 2007 de la Communauté régionale de la Broye,

décide l'approbation des plans pour la construction de la halle Speedwings SA.

1. De la portée

L'approbation des plans autorise la COREB, sous réserve des exigences mentionnées ci-dessous, à réaliser les travaux liés au projet de halle Speedwings SA, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de demande et sur les plans ci-après :

- plan pour enquête, parcelle n° 5064, échelle 1 :1'000, 27 mars 2008 ;
- plan de situation, échelle 1 :200, 27 novembre 2007, AP-SP-204.1 ;
- plan niveau 0/ canalisation, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-205 ;
- plan niveau 0 et niveau 1, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-206 ;
- plan niveau 2 et niveau 3, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-207 ;
- plan façade nord-ouest et façade sud-est, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-208 ;
- plan façade sud-ouest et façade nord-est, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-209 ;
- plan coupe C2 et C1, échelle 1 :200, 10 décembre 2006, AP-SP-210.

2. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

2.1 Exigences spécifiques liées à l'aviation

- Les aides visuelles requises (balisage, éclairage, marquage) seront installées aux abords du nouveau hangar et approuvées par l'OFAC. La COREB s'assurera que les références visuelles nécessaires (balisage existant, obstacles) sont disponibles pour la conduite de vols VFR en toute sécurité.
- Un éclairage fixe de signalisation du bâtiment (obstacle), qui sera commandé depuis la tour de contrôle, doit être mis en place.
- La COREB présentera un plan avec la limite *airside/ landside* corrigée.
- La COREB remettra un descriptif des activités déployées par elle ou par Speedwings SA dans les soixante jours avant le début des travaux.
- L'amortisseur de bruit présentera toutes les garanties en terme de déflexion du flux des réacteurs. La COREB se chargea d'en apporter le complément deux

mois avant le début des travaux.

- Un plan détaillé des aides visuelles (marquage, balisage, panneautage) basé sur les principes de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI sera fourni à l'OFAC pour examen et approbation deux mois avant le début des travaux.
- Tout obstacle sera annoncé à l'OFAC.

2.2 Exigences techniques

- La coordination et l'accord préalable des Forces aériennes pour l'installation de grues ou d'engins de travail dépassant la hauteur à prévoir du bâtiment pendant la phase de construction sont nécessaires. La coordination aura lieu au moins un mois avant la mise en place projetée.
- Lesdits engins devront être marqués.
- Les feux de chantier sont strictement interdits.

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

En sus des mesures préconisées par le RIE qui devront être mises en place, il y a lieu de tenir compte des charges énoncées ci-dessous.

2.3.1 Nature et paysage

- La COREB évaluera sur la base d'un bilan la nécessité de prendre des mesures complémentaires de compensation écologique, conformément au protocole de coordination du PSIA (version définitive du 30.03.07, pp. 14-15).
- La COREB mettra en place un suivi environnemental de la phase de réalisation selon la norme VSS 640 610a.
- Les surfaces de compensation serontensemencées selon les instructions du service cantonal de protection de la nature, en favorisant les écotypes régionaux.
- Les prairies maigres seront fauchées une fois par an, à partir de la mi-juin seulement.
- La COREB assumera les éventuels coûts de remplacement de valeurs paysagères détruites par le projet.
- En cas de mise en place de végétation buissonnante le long de clôtures, celle-là sera placée en périphérie de la clôture afin de guider la faune.

2.3.2 Protection des eaux

- Les eaux usées de type domestique seront acheminées vers la station de pompage (STAP) des Aéro pôles.
- Le déversement des eaux pluviales dans les eaux superficielles se fera après rétention dans un bassin à construire à cet effet.
- L'évacuation des eaux de chantier devra tenir compte de la recommandation SIA

431 *Evacuation et traitement des eaux de chantier.*

- Un plan régional d'évacuation des eaux du bassin de la Petite Glâne, sera établi en collaboration avec tous les intervenants (SESA-VD, SEN-FR, autoroute, communes du bassin versant, aérodrome militaire).

2.3.3 Protection des sols

- La COREB engagera un pédologue ayant suivi le cours de protection des sols sur les chantiers.
- Les emprises provisoires de chantier devront être limitées aux zones recouvertes par la suite.
- Les excédents de terre végétale devront être réutilisés pour des aménagements de parcelles agricoles.
- Les décapages ne devraient être effectués qu'en bonnes conditions météo sur sol relativement sec et avec des engins à basse pression au sol. Les tas de terre végétale ne doivent pas dépasser 2.5 mètres de haut. La couche récupérable se limitera à l'horizon Ap.
- La réutilisation des excédents de terre végétale en dehors du site pour des aménagements de parcelles agricoles doit faire l'objet de mise à l'enquête et d'autorisations spéciales de l'Etat sauf si elles ont été prévues dans le cadre d'AF.

2.3.4 Protection de l'air

- Les mesures de niveau B prévues dans la *Directive concernant la protection de l'air sur les chantiers*. En l'occurrence, l'exploitant devra suivre les mesures V3 à V6, M1 à M16, T1 à T13, G1 à G9, A1 et A2, B1 à B4

2.3.5 Protection en matière de bruit

- Les mesures de niveau A prévues par la *Directive sur le bruit des chantiers* du 2 février 2000 sont à appliquer. Dans ce contexte, il rappelle que les mesures prévues par le RIE sont à respecter et à réaliser le cas échéant.
- Les locaux d'exploitation respecteront les exigences accrues de la norme SIA 181/2006 de la Société Suisse des ingénieurs et des architectes.
- Les locaux à usage sensible au bruit doivent être équipés d'un système de ventilation mécanique permettant d'aérer ces locaux sans avoir besoin d'ouvrir les fenêtres. Ces mesures seront également prises pour l'appartement de gardiennage.

2.3.6 Déchets

- La recommandation SIA 430 *Gestion des déchets de chantier* est à respecter.

2.3.7 Agriculture

- La direction des travaux devra appliquer strictement les principes de la protection des sols sur le chantier et notamment les recommandations de reconstitution et de remise en culture.
- Toutes les infrastructures agricoles existantes qui pourraient, de façon directe ou indirecte, subir des dépréciations lors des travaux seront à remettre dans leur état initial.

2.4 Exigence liée à la législation douanière

- La halle devra disposer de locaux appropriés à disposition de la police et de la douane pour le contrôle des personnes et des bagages.

2.5 Exigences liées à la protection contre l'incendie

- Pour tous contacts avec l'ECA, le numéro de référence 1998/D/1593-05 et 06 doit être spécifié.
- Les prescriptions de protection incendie de l'Association des établissements cantonaux d'assurance contre les incendies (AEAI) édition 2003, mentionnées par le règlement du 14 septembre 2005 concernant les prescriptions sur la prévention des incendies doivent être appliquées.
- Ne peuvent sans autorisation spéciale être construits, reconstruits, agrandis, transformés ou modifiés dans leur destination, les constructions et les ouvrages nécessitant des mesures particulières de protection contre les dangers d'incendie et d'explosion ainsi que contre les dommages causés par les forces de la nature.
En outre, il appartient à la Municipalité de surveiller l'application de ces mesures particulières et de contrôler la conformité de l'exécution avec le dossier mis à l'enquête.
- Les mesures de prévention des incendies prévues sur les plans, dans le questionnaire 43, le descriptif, etc. doivent être réalisées.
- Le système porteur hors sol de la construction doit être de résistance R 60 (icb) (rez-de-chaussée et étages) à l'exception du dernier niveau.
- Toutes les mesures de compartimentage coupe-feu figurant sur les plans du Concept de protection incendiée cité plus haut doivent être réalisées.
- La cuisine doit constituer un compartiment coupe-feu EI 30 (icb). Un tablier de protection fixé au plafond, de qualité incombustible ou en verre E30, d'une hauteur de 50 cm au moins sera mis en place au droit des portes et liaisons ouvertes.
- Les liquides inflammables doivent être entreposés dans un local constituant un compartiment de résistance EI 90 (icb), avec porte EI 30-S homologuée étanche.

- Chaque cage d'escalier doit constituer un compartiment coupe-feu REI 60 (icb). Les accès seront fermés par des portes EI 30-C / E 30-C homologuées équipées de ferme-portes.
- Chaque corridor et voie d'évacuation doivent constituer un compartiment coupe-feu EI 60 avec revêtements incombustibles du côté de la voie d'évacuation et portes EI 30 / E 30 homologuées par rapport aux locaux adjacents.
- Les portes situées sur les voies d'évacuation doivent s'ouvrir dans le sens de fuite; elles doivent être utilisables immédiatement en tout temps et sans recours à des moyens auxiliaires.
- Au 3^{ème} étage, la longueur de l'éventuelle coursive doit être limitée à 20 mètres au maximum.
- Les portes coulissantes et tournantes automatiques dans les voies d'évacuation doivent permettre une évacuation en toutes circonstances.
- Chaque gaine technique doit constituer un compartiment coupe-feu EI 60. Ses accès doivent être fermés par des portes ou des portillons EI 30 homologués. Elle doit être aérée directement à l'air libre ou être cloisonnée horizontalement.
- Le passage des installations techniques au travers des dalles et parois doit être étanche aux gaz et aux fumées. Pour les conduites combustibles, un dispositif d'obturation EI 30 homologué doit être mis en place.
- Au niveau des murs coupe-feu, la toiture doit être interrompue par un matériau incombustible sur une largeur de 2 mètres, de manière à empêcher la propagation de l'incendie.
- En toiture, l'isolation doit être divisée en section de 1'200 m² au maximum par des bandes isolantes incombustibles d'une largeur de 2 mètres.
- L'emploi de matériaux combustibles pour les revêtements, l'isolation et l'aménagement intérieur, doit être conforme aux exigences de la *Directive Utilisation de matériaux de construction combustibles*.
- L'ensemble des locaux sera doté d'une installation de détection assurant une protection totale; cette installation, réalisée par une firme agréée, doit être reliée au Centre de Traitement des Alarmes (CTA) de l'ECA à Pully.
- Des boutons-poussoirs raccordés sur l'alarme-feu externe doivent être installés à chaque niveau, à proximité des issues.
- Si pour des raisons d'exploitation les portes coupe-feu restent ouvertes, leur fermeture automatique doit être asservie à l'alarme-feu.
- Si pour des raisons d'exploitation les issues de secours sont verrouillées, leur déverrouillage doit être asservi à l'alarme-feu et/ou évacuation.
- L'arrêt des éventuelles installations de ventilation et de climatisation doit être asservi à l'alarme feu.
- L'ascenseur doit être doté d'un dispositif de rappel asservi à l'alarme-feu ramenant automatiquement la cabine au niveau d'intervention du Service du feu.
- Les modalités de transmission de l'alarme feu doivent être fixées d'entente avec la centrale d'alarme-feu.

- L'acheminement de l'alarme-feu à la centrale doit être effectué en classe : C3 (intervalle de surveillance de ligne : 5 heures).
- L'annonce, les plans et le descriptif du système de protection automatique demandé ci-dessus doivent être soumis à l'ECA pour approbation AVANT le début des travaux.
- Le désenfumage de la cage d'escalier doit être assuré par un exutoire de fumée (section d'ouverture : 5 % de la surface de la cage, mais au moins 0,5 m²) placé au niveau de la toiture, avec commande manuelle située au niveau de l'entrée.
- L'aération sur l'extérieur de la cage d'ascenseur doit avoir une section ouverte de 5 % de la surface de la cage, mais au maximum 0,16 m².
- L'atelier et les hangars doivent être équipés d'exutoires de fumées et chaleur à commande d'ouverture automatique (hydraulique, mécanique ou pneumatique) asservie à l'alarme-feu. L'ouverture et la fermeture à commande manuelle placée à proximité d'une issue doivent aussi être possibles.
- Des ouvertures en partie basse (portes, fenêtres,...) pour l'apport d'air frais, d'une surface totale au moins équivalente à celle des exutoires, doivent être réalisées.
- Le système de ventilation de la cuisine doit être indépendant de tout autre système. L'ensemble des gaines et ventilateurs doit être confiné dans une enveloppe EI 60 (icb) au-delà du compartiment "cuisine" jusqu'à l'extérieur ou munie d'un clapet coupe-feu installé au droit dudit compartiment.
- Les corridors, dégagements et issues de secours ainsi que les locaux ouverts aux visiteurs doivent être dotés d'un éclairage de sécurité.
- Les issues de secours et les voies d'évacuation doivent être signalées d'une façon continue, visible et compréhensible, au moyen de flèches et de panneaux lumineux normalisés.
- L'ensemble du bâtiment doit être doté d'une installation de protection contre la foudre.
- Le projet d'installation de paratonnerre doit être soumis à l'ECA AVANT le début des travaux en utilisant les formulaires prévus à cet effet (consulter un installateur autorisé par l'ECA).
- Le dépôt de liquides inflammables F1/F2 doit être doté d'une aération par 2 orifices inobturables, placés face à face et conduisant directement à l'extérieur; l'un deux doit être situé au maximum à 10 cm au-dessus du sol, l'autre en partie supérieure et la dimension de chaque orifice doit représenter au moins 20 cm² par m² de surface du sol.
Cette aération peut aussi être réalisée par une ventilation indépendante assurant un renouvellement d'air de 3 à 5 fois par heure avec bouches d'aspiration placées au plus à 10 cm au-dessus du niveau du sol.
Le local dans lequel les liquides inflammables F1/F2 sont manipulés ou transvasés doit être équipé d'une ventilation indépendante assurant un renouvellement d'air de 10 volumes par heure avec bouches d'aspiration placées au plus à 10 cm au-dessus du niveau du sol.
- Les installations électriques des locaux où des liquides inflammables F1/F2 sont stockés ou manipulés doivent être de type anti-explosion conformément au feuillet d'information de la SUVA Pro 2153.

- Le complexe doit être pourvu d'un dispositif d'alerte (moyen acoustique, optique ou autre) permettant d'informer d'une part le personnel en cas d'alarme feu et d'autre part toutes les personnes occupant le bâtiment en cas d'ordre d'évacuation.
- L'emplacement et le nombre des bornes hydrantes, les accès au bâtiment, les cheminements autour de celui-ci ainsi que le plan d'intervention tenant compte des caractéristiques du complexe, de son exploitation et des installations d'alarme, doivent être définis en collaboration avec l'Inspecteur régional du service de défense contre l'incendie et le Commandant du service du feu local avant la mise en service du bâtiment.
- La défense incendie intérieure doit être assurée par des postes incendie complétés par des extincteurs adaptés aux risques. Ces moyens doivent être placés à proximité d'issues donnant directement sur l'extérieur et/ou à l'accès de cages d'escalier. Ils doivent être accessibles en tout temps.
- Les moyens figurant sur les plans du Concept de protection incendie cité plus haut doivent être complétés comme suit :
 - o des postes incendies doivent être prévus à chaque étage des cages d'escalier E2, E3 et E4,
 - o chaque poste incendie doit être complété par un extincteur,
 - o au rez, le poste incendie prévu dans la cage d'escalier E1 doit être déplacé vers le tableau incendie.
- Tous les moyens de défense incendie (extincteurs, postes incendie, etc.) doivent être signalés d'une façon très visible et compréhensible par des panneaux normalisés.
- Compte tenu de son unique issue, la capacité de la salle de conférence est limitée à 50 personnes au maximum.
- Une instruction permanente à l'usage du personnel et des hôtes sur le comportement à adopter en cas d'incendie doit être instaurée, notamment : exercices d'alarme, d'évacuation et d'extinction. Des consignes doivent être affichées à la réception, dans les chambres et vers les issues.
- Le mandataire doit transmettre les mesures d'exploitation et d'organisation citées sous chiffres 74 à 75 à l'utilisateur. Référence : 1998/D/1593-05 + 06/MB/saf.

2.6 Exigences liées à la protection des travailleurs

- L'employeur est tenu de prendre 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 pour protéger la santé et assurer la sécurité des travailleurs.
- Les locaux de travail permanents, c'est-à-dire occupés à mi-temps ou davantage, doivent disposer d'un éclairage naturel suffisant ($1/8^{\text{ème}}$ de la surface du sol pour les locaux nouvellement construits) et permettant la vue horizontale sur l'extérieur, en conformité avec l'art. 28 RLATC et les art. 15 et 24 OLT3 (RS 822.113). Les ouvertures en façade seront dimensionnées selon ce critère pour les locaux suivants: bureau 10 et atelier 32 au niveau 0, bureaux techniques et secrétariat 19 au niveau 1.

- Des balustrades d'au moins 1 mètre de hauteur seront installées du côté du vide sur les terrasses et coursives.
- La largeur utile des escaliers sera d'au moins 1.20 m. Ils seront munis de balustrades du côté du vide; la hauteur de ces balustrades sera d'au moins 0.9 m, mesurée à partir de l'arête avant des marches. Les escaliers d'une largeur inférieure à 1.50 m placés entre deux parois seront pourvus d'au moins une main courante. Les escaliers plus larges devront être munis d'une main courante de chaque côté.
- Calculé pour une journée de travail de 8 heures, le niveau sonore continu équivalent LEX ne doit pas dépasser 85 dB(A) dans les locaux techniques, 65 dB(A) dans les locaux administratifs et 50 dB(A) dans les locaux abritant des activités essentiellement intellectuelles nécessitant une grande concentration. Ces valeurs limites seront diminuées de 10 dB(A) en cas d'exigences accrues. Une attention similaire sera apportée aux locaux de repos et cafétérias.
- L'air contenant des odeurs, des gaz, des vapeurs, des brouillards, des fumées, des poussières, des copeaux ou d'autres polluants analogues dans des proportions qui le rendent préjudiciable à la santé, explosif ou particulièrement inflammable doit être aspiré efficacement le plus près possible de la source de pollution. Les installations de ventilation et d'aspiration doivent être conçues de manière que l'air pollué ne puisse revenir dans les locaux de travail ni s'introduire dans d'autres locaux.
- Les petites quantités (jusqu'à environ 100 litres) de liquides facilement inflammables (diluants, benzine, et autres produits ayant un point éclair inférieur à 55 °C) peuvent être entreposées dans des armoires de sécurité ou des compartiments d'armoires construits avec des matériaux non ou difficilement combustibles, équipés d'un bac de rétention et des signalisations correspondantes. Si de plus grosses quantités sont entreposées, un local de stockage séparé, à l'épreuve du feu et ventilé, sera prévu à cet effet.
- Des équipements de travail ne peuvent être employés que dans la mesure où ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des travailleurs, s'ils sont utilisés avec soin et conformément à leur destination. Ces exigences sont considérées comme remplies si pour ces équipements des déclarations de conformité selon art. 7 de l'OSIT (RS 819.11) ainsi que des instructions (notices d'instructions, manuels de services et instructions d'entretien) sont disponibles.
- Pour tout contact ultérieur avec le SDE-CMTPT, les références sont les suivantes :
1530 / 70. / MAL

3. De la taxe

La taxe de CHF 6'000.— relative à la décision d'approbation des plans est à la charge de la requérante.

4. Des oppositions

Compte tenu des explications qui précèdent, l'opposition formée par XX et

l'opposition formée par ZZ sont rejetées.

5. De l'étude de l'impact sur l'environnement (EIE)

L'évaluation du rapport de l'impact sur l'environnement (RIE) par l'OFEV figure en annexe et fait partie intégrante de la présente décision.

6. De la communication

La présente décision est notifiée par pli recommandé en un exemplaire à :

- Communauté régionale de la Broye, COREB, Rose de la Broye, 1470 Lully
- XX, p.a. ZZ, Avocat
- ZZ

La présente décision est transmise par pli simple en un exemplaire à :

- SG-DDPS, 3003 Berne
- Forces aériennes, Aéroport militaire de Payerne, 1530 Payerne
- OFEV, 3003 Berne
- ARE, 3003 Berne
- OFAG, 3003 Berne
- OFT, 3003 Berne
- OFROU, 3003 Berne
- AFD, 3003 Berne
- Service de la mobilité, avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne
- Service des transports et de l'énergie, rue Joseph-Piler 13, case postale, 1701 Fribourg
- Municipalité de Payerne, Hôtel-de-Ville, 1530 Payerne

Office fédéral de l'aviation civile

Raymond Cron, Directeur

Yves Noirjean, chef de projet
Section Plan sectoriel et installations

Annexe: Evaluations de l'OFEV des 1^{er} novembre et 21 décembre 2007.

Voie de droit

La présente décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de trente jours suivant sa notification. Il sera adressé au Tribunal administratif fédéral, Case postale, 3000 Berne 14. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties et, en cas de publication dans une feuille officielle, le jour suivant celle-ci.

Le mémoire de recours indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant ou de son mandataire. La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyens de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.