



3003 Berne, le 3 décembre 2025

Aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne

Modification du règlement d'exploitation

Extension des heures d'exploitation et des contingents

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 15 janvier 2025, la Communauté régionale de la Broye (COREB) (ci-après : la requérante), exploitante de la partie civile de l'aérodrome de Payerne, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande de modification de son règlement d'exploitation.

1.2 Description de la demande

La requête vise à modifier le règlement d'exploitation sur différents points, à savoir 1) étendre les heures d'ouverture et les contingents, 2) compléter la liste des jours fériés, 3) illustrer les trajectoires de vol (inchangées) sur un fond de carte schématique selon les standards actuels ainsi que 4) mettre à jour certains éléments factuels. Le tableau ci-dessous résume les modifications amenées au règlement d'exploitation au niveau des heures d'ouverture et des contingents.

	Règlement en vigueur du 31.07.2019	Projet de nouveau règlement du 15.01.2025
Lundi à vendredi	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre horaire de base : 07h30-20h00, pas de décollage entre 12h00-13h15 sauf si les vols sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien • Contingents : 19h00–20h00 : 34 mvts/mois • Exceptions: 20h00-22h00, 8 mvts/mois 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre horaire de base : 07h00-19h00 • Cadre horaire étendu : 06h00-07h00 (moyennant accord de la Base aérienne militaire) et 19h00-22h00, contingenté à 600 mvts/an
Samedi	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre horaire de base : 09h00-12h00 et 13h30-17h00 contingenté à 34 mvts/mois • Exceptions: 17h00-22h00, 8 mvts/mois (à déduire du contingent de 34 mvts/mois) 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre horaire étendu : 08h00-22h00 contingenté à 500 mvts/an, pas de décollage entre 12h00 et 13h00 sauf si les vols sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien
Dimanche et jours fériés	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre horaire de base : pas de trafic le dimanche • Exceptions pour les jours fériés: 10h00-12h00 et 13h30-20h00, contingenté à 4 mvts par jour férié considéré 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre horaire étendu : 10h00-12h00 et 13h30-20h00, contingenté à 200 mvts/an

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant d'optimiser les installations existantes, de flexibiliser les horaires pour répondre à la demande croissante et renforcer l'attractivité de la région. Les horaires d'exploitation avaient été fixés sur la base d'hypothèses bien avant la mise en service des installations et sont restés inchangés depuis la création de l'aérodrome civil ; selon l'exploitant, les horaires d'exploitation actuels pousseraient certains opérateurs à déplacer leurs activités. Le requérant estime qu'il est essentiel de maximiser l'utilisation des infrastructures pour garantir une réponse efficace à la demande de l'aviation d'affaires.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 15 janvier 2025 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 15 janvier 2025 ;
- Un dossier de demande de modification du règlement d'exploitation composé des annexes suivantes :
 - Annexe 1 : règlement d'exploitation avec le suivi des modifications – avant / après, non daté ;
 - Annexe 2 : justification des modifications, non daté ;
 - Annexe 3 : nouveau règlement d'exploitation du 15.01.2025 ;
 - Annexe 4 : étude de bruit Bächtold & Moor, prévisions pour 2030, daté du 29.11.2024 ;
 - Annexe 5 : étude d'impact sur les corridors faunistiques, Bureau NATURA SA, version 2 datée du 10.12.2024.

2. **De l'instruction**

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

L'instruction liée à la présente demande de modification du règlement d'exploitation est menée par l'OFAC.

Le 18 février 2025, le Canton de Vaud, soit pour lui le Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH), a été appelé à se prononcer. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux vaudois impliqués et des communes vaudoises concernées. Le même jour, le Canton de Fribourg, soit pour lui la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME), a été appelé à se prononcer. Le Service de la mobilité (SMo) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commen-

taires des services cantonaux fribourgeois impliqués et des communes fribourgeoises concernées.

Le 18 février 2025, le secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) a également été consulté.

Par courrier du 5 juin 2025, Skyguide a été appelé à se prononcer.

Enfin, en date du 10 juin 2025, l'OFAC a requis l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a consulté ses services internes.

La demande de modification du règlement d'exploitation a été mise à l'enquête publique pendant 30 jours, du 5 mars 2025 au 4 avril 2025, par publication dans la Feuille des avis officielle du Canton de Vaud (FAO) du 28 février 2025 et, aux mêmes dates, dans la Feuille officielle du Canton de Fribourg (FO) du 28 février 2025.

La modification du règlement d'exploitation a nécessité au préalable une adaptation de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne du 28 juin 2017. Cette procédure s'est déroulée parallèlement à la modification du règlement d'exploitation dans le cadre de la 20^{ème} série de fiches PSIA, adoptée par le Conseil fédéral le 29 octobre 2025. Le chapitre 2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique* de la section B ci-après détaille la démarche de l'adaptation de ladite fiche PSIA.

2.2 Oppositions

Durant la mise à l'enquête publique, l'OFAC a reçu douze oppositions, dont six se fondent sur une lettre type, cela est spécifié dans la liste des oppositions reçues ci-après. Cette lettre type s'exprime sur le projet d'adaptation de la fiche PSIA, dont l'information/participation de la population s'est déroulée parallèlement à la mise à l'enquête publique de la modification du règlement d'exploitation, et il y est également employé le terme « opposition ». Dans ce contexte ambigu quant à savoir dans quelle procédure considérer cette lettre type (procédure PSIA ou procédure de modification du règlement d'exploitation), l'OFAC a considéré cette lettre type comme une opposition dans le cadre de la présente procédure. En effet, cela permet aux opposants de prendre part à la procédure, ce qui ne serait pas le cas si cette lettre type avait été traitée dans le cadre de la procédure PSIA. Cela étant précisé, les oppositions suivantes ont donc été reçues :

- Opposition de A. (lettre type) du 15 mars 2025 ;

- Opposition de B. et C. (lettre type) du 24 mars 2025 ;
- Opposition de D. et E. (lettre type) du 24 mars 2025 ;
- Opposition de F. et G. (lettre type) du 24 mars 2025 ;
- Opposition de H. et I. (lettre type) du 25 mars 2025 ;
- Opposition de J. et K. (lettre type) du 25 mars 2025 ;
- Opposition de L. et M. du 27 mars 2025 ;
- Opposition de N. du 28 mars 2025 ;
- Opposition de O. et P. du 29 mars 2025 ;
- Opposition de Q. du 3 avril 2025 ;
- Opposition de R. du 3 avril 2025 ;
- Opposition de l'association S. du 3 avril 2025.

L'entreprise T., par courrier du 3 avril 2025, a formulé une prise de position positive, en précisant qu'elle souhaite des horaires d'exploitation encore plus larges que ceux qui font l'objet de la présente demande de modification du règlement d'exploitation, et de faire évoluer les contingents en fonction de la demande. T. mentionne que sa prise de position ne s'oppose pas au projet mis en consultation. Ainsi, cette prise de position positive n'est pas traitée plus avant dans le cadre de la présente décision.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Service interne de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), section Environnement (LEUW), 3 avril 2025 ;
- Service interne de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), section Aéro-dromes et obstacles à la navigation aérienne (SIAP), examen aéronautique du 15 avril 2025 ;
- Canton de Fribourg, Service de la mobilité (SMo), préavis de synthèse du 16 avril 2025 comprenant les préavis des services cantonaux spécialisés suivants :
 - Préavis du Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) du 18 mars 2025 ;
 - Préavis du Service des ponts et chaussées (SPC) du 20 février 2025 ;
 - Préavis du Service de l'environnement (SEn) du 11 mars 2025 ;
 - Préavis du Service de la mobilité (SMo) du 25 mars 2025 ;
 - Préavis de la Section agriculture et Grangeneuve du 25 février 2025 ;
 - Préavis du Service des biens culturels (SBC) du 20 février 2025 ;
 - Préavis du Service des forêts et de la nature (SFN) du 19 mars 2025 ;
 - Préavis du Service archéologique (SAEF) du 24 février 2025 ;
 - Préavis du Service de la géoinformation (SGeo) du 11 mars 2025 ;
 - Préavis du Service de l'énergie (SdE) du 20 février 2025 ;
 - Préavis de l'Etablissement cantonal d'assurance des bâtiments (ECAB) du 19 février 2025 ;

- Préavis de la Commission d'accessibilité (CA) du 17 mars 2025 ;
- Préavis de la Commission des dangers naturels (CDN) du 4 mars 2025 ;
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), Secrétariat général, Territoire et environnement, du 28 mai 2025 ;
- Canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), préavis de synthèse des services cantonaux spécialisés et des communes consultées du 2 juin 2025 :
 - Préavis de la Direction de l'environnement industriel, urbain et rural, Division Aire, climat et risques technologiques (DGE/DIREV/ARC) ;
 - Préavis de la Direction des ressources et du patrimoine naturels, Division Biodiversité et paysage (DGE/DIRNA/BIODIV) ;
 - Préavis de la Direction générale du territoire et du logement, Direction de l'aménagement (DGTL/DAM) ;
 - Préavis de la Commune de Corcelles-près-Payerne du 26 mai 2025 ;
 - Préavis de la Commune de Grandcour du 13 mars 2025 ;
 - Préavis de la Commune de Missy du 26 mai 2025 ;
 - Préavis de la Commune de Payerne du 8 mai 2025 ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), 4 juillet 2025 ;
- Skyguide, 7 juillet 2025.

2.4 Réponse de la requérante sur les oppositions

Les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ainsi que les oppositions ont été transmises à la requérante le 8 juillet 2025, en l'invitant à formuler ses éventuelles observations jusqu'au 31 août 2025. Par courrier du 29 août 2025, la requérante a fait parvenir ses remarques à l'OFAC. A la lecture de celles-ci, il apparaît que la requérante ne conteste aucune des exigences formulées par les autorités spécialisées.

2.5 Observations finales

L'ensemble des prises de position, des oppositions ainsi que les observations de la requérante du 29 août 2025 a été transmis auprès des opposants en date du 4 septembre 2025 en les invitant à prendre position le cas échéant jusqu'au 6 octobre 2025.

Par courrier du 29 septembre 2025, U., représentant les opposants O. et P. dans la phase des observations finales, a souhaité recevoir le dossier mis à l'enquête publique étant donné que la commune avait refusé de transmettre une copie papier durant la mise à l'enquête publique du dossier. Par e-mail du 30 septembre 2025,

l'OFAC a transmis ledit dossier. Par courrier du 2 octobre 2025, U. a requis une prolongation de délai au 5 novembre 2025 pour livrer ses observations finales. Cette prolongation de délai a été accordée, sans possibilité de nouvelle prolongation.

Les parties suivantes ont adressé leurs observations finales :

- A., 28 septembre 2025 ;
- O. et P., représentés par U., 1^{er} novembre 2025.

L'instruction du dossier s'est achevée le 11 novembre 2025.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 36c al. 2 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation telles qu'elles résultent du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et, le cas échéant, de la décision d'approbation des plans ; il doit notamment définir l'organisation de l'aérodrome et les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome. L'art. 23 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) ajoute que le règlement d'exploitation régit tous les aspects opérationnels de l'aérodrome et contient notamment les prescriptions sur l'organisation de l'aérodrome, les heures d'ouverture ou l'utilisation des installations de l'aérodrome par les passagers, les aéronefs et les véhicules terrestres ainsi que par les autres usagers. L'art. 36d LA définit comme modifications importantes du règlement celles qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit. Au sens de l'art. 36c al. 3 LA, l'exploitant soumet le règlement d'exploitation à l'approbation de l'OFAC.

En l'espèce la demande du requérant vise à étendre les heures d'exploitation ainsi que les contingents qui limitent le nombre de mouvements effectués durant les heures de l'horaire élargi. La liste des jours fériés est modifiée de même que certains éléments factuels qui sont mis à jour. Enfin, les trajectoires de vol, inchangées, sont illustrées sur un fond de carte schématique selon les standards actuels. Attendu que ces modifications doivent être contenues dans le règlement d'exploitation, ces modifications doivent être adoptées par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, l'OFAC.

1.2 Procédure applicable

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

Le potentiel du nombre de mouvements étant maintenu à 8'400 mouvements annuels et la composition moyenne de la flotte ainsi que le nombre de mouvements durant la période jour selon l'Annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ;

RS 814.41) n'étant pas changés, les modifications prévues de l'exploitation civile n'ont pas d'impacts sur l'exposition au bruit selon l'OPB.

Dans le cas d'espèce, les heures d'exploitation ainsi que les contingents étant élargis (en matinée, à midi et en soirée), les modifications apportées au règlement d'exploitation auront des répercussions sur l'exposition des riverains au bruit, la répartition des mouvements durant la journée étant modifiée. Il s'agit ainsi d'une modification importante du règlement d'exploitation, de sorte que les entités et personnes intéressées doivent pouvoir s'exprimer à ce sujet.

1.3 *Recevabilité des oppositions*

Selon les art. 36d al. 4 et 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 en charge du dossier pendant le délai de mise à l'enquête.

L'art. 6 PA énonce qu'ont qualité de parties les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisations ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision. Ainsi, les personnes dont les droits ou les obligations ne sont pas directement modifiés par la décision prise par l'autorité n'ont la qualité de partie que si elles disposent d'un moyen de droit.

Concrètement, disposent d'un moyen de droit les personnes qui ont la qualité pour recourir conformément à l'art. 48 PA. En particulier, la qualité pour recourir est reconnue à une personne qui est spécialement atteinte par la décision attaquée (al. 1 let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou sa modification (al. 1 let. c).

Selon la formule consacrée par la jurisprudence, l'intérêt digne de protection consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant, en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée occasionnerait. Cet intérêt doit être direct et concret ; en particulier, le recourant doit se trouver, avec la décision entreprise, dans un rapport suffisamment étroit, spécial et digne d'être pris en considération. Il doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que l'ensemble des administrés¹.

La jurisprudence prévoit que le voisin direct de la construction ou de l'installation litigieuse a en principe la qualité pour recourir. Le critère de la distance constitue certes un indice essentiel, mais il n'est pas à lui seul déterminant ; s'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions – bruit,

¹ ATF 137 II 40 consid. 2.3.

poussières, vibrations, lumières ou autres – atteignant spécialement les voisins, même situés à une certaine distance, ces derniers peuvent aussi se voir reconnaître la qualité pour recourir². S'agissant des immissions qui s'étendent sur de grandes surfaces, le Tribunal fédéral a reconnu que la qualité pour agir pouvait s'étendre à un cercle de personnes très large, comme par exemple pour l'exploitation d'un aéroport, sans qu'il s'agisse pour autant d'un recours populaire³. *A contrario*, comme il est admis par la jurisprudence, ont également qualité pour agir les personnes concernées par une diminution du bruit.

Lorsqu'il s'agit d'une association, elle a qualité pour recourir à titre personnel lorsqu'elle remplit les conditions posées à l'art. 48 al. 1 PA. De même et conformément à la jurisprudence, une association jouissant de la personnalité juridique peut, sans être elle-même touchée dans ses intérêts propres par la décision entreprise, être admise à agir au nom de ses membres, pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense de leurs intérêts, que ceux-ci soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun des membres ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel. Elle ne peut toutefois se prévaloir de motifs d'intérêt public quand bien même elle aurait un but statuaire idéal⁴.

Pour le surplus, la recevabilité des oppositions doit également être analysée au regard de l'art. 21 al. 1 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 consulaire suisse le dernier jour du délai au plus tard.

En l'espèce, l'OFAC a reçu douze oppositions dans le cadre de la mise à l'enquête publique, provenant de onze particuliers et d'une association.

Les onze particuliers, qui ont adressé par courrier leur opposition auprès de l'OFAC dans le délai légal, sont domiciliés à Bussy (FR), Corcelles-près-Payerne (VD), Cugy, (FR) Morens (FR) et Seiry (FR), se situant dans le périmètre des activités de l'exploitation civile de l'aérodrome de Payerne. Partant, leur opposition est recevable.

Concernant l'opposition de la section de l'association S., il est à relever ce qui suit. En application de l'art. 48 al. 2 PA précité, l'art. 55 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) aménage le droit de recours pour certaines organisations de protection de l'environnement. Conformément à l'art. 55 al. 3 LPE, la liste de ces organisations figure dans l'ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement

² ATF 140 II 214 consid. 2.3 ; Arrêt du Tribunal fédéral 1C_609/2018 du 4 décembre 2018 consid. 2.1.1 et réf. cit.

³ ATF 136 II 281 consid. 2.3.1.

⁴ ATF 137 II 40 consid. 2.6.4 ; Arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3825/2015 du 16 mars 2016 consid. 1.3.2.1 et réf. cit.

ainsi que de la protection de la nature et du paysage (ODO ; RS 814.076) qui mentionne expressément l'association S. L'autorité de céans précise que la section de l'association S. est au bénéfice d'une procuration de l'association S. en qualité d'organisation autorisée à faire recours selon l'art. 55 de la LPE. Partant, son opposition est recevable.

Les griefs invoqués dans lesdites oppositions seront traités ci-après.

1.4 *Qualité pour déposer la demande*

En vertu de l'art. 36c al. 3 LA, l'exploitant soumet le règlement d'exploitation à l'approbation de l'OFAC. Cette disposition s'applique par analogie à une modification du règlement d'exploitation.

En l'espèce, la présente demande de modification du règlement d'exploitation a été déposée par la Communauté régionale de la Broye (COREB), exploitante de la partie civile de l'aérodrome de Payerne.

2. Au fond

2.1 *Conditions d'approbation*

L'article 25 OSIA énonce que les modifications du règlement d'exploitation sont approuvées lorsque :

- a. le contenu répond aux objectifs et aux exigences du PSIA ;
- b. les conditions mises à l'octroi de la concession d'exploitation (...) sont remplies ;
- c. les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées ;
- d. le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi ;
- e. (...) les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique (...) ;
- f. les conditions permettant de garantir la sécurité (...) sont remplies.

2.2 *Justification*

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

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

2.3.1 Fondements généraux

La condition préalable à l'approbation du règlement d'exploitation est notamment que les dispositions du PSIA soient respectées (art. 25 al. 1 let. a OSIA). Il convient donc de se pencher, ci-après, sur la fiche PSIA de Payerne qui a dû être adaptée en vue de la présente demande de modification du règlement d'exploitation.

Pour mémoire, la base légale du PSIA est la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700). Elle oblige la Confédération, les cantons et les communes à planifier et à coordonner leurs tâches ayant des effets sur l'organisation du territoire (art. 2 al. 1 LAT). L'obligation de planifier est concrétisée pour la Confédération à l'art. 13 LAT. Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – dont la révision totale a été approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aéroport.

La fiche PSIA de Payerne a été adoptée le 7 décembre 2007 et a été depuis lors adaptée à trois reprises : le 17 décembre 2014, le 28 juin 2017 et enfin le 29 octobre 2025 en vue de la présente modification du règlement d'exploitation.

Il convient dès lors d'examiner la dernière adaptation de la fiche PSIA de Payerne et, en particulier, de vérifier que tous les intérêts ont été pris en compte dans la pesée des intérêts.

2.3.2 Pesée des intérêts

Dans le cadre du processus PSIA, des discussions approfondies ont eu lieu entre la Confédération⁵, les Cantons de Vaud et Fribourg, les communes concernées⁶ ainsi que l'exploitant, sur les demandes de l'exploitant qui touchent aux horaires d'exploitation, à la fonction de l'installation, à l'infrastructure, au périmètre d'aéroport ainsi qu'à leurs conséquences. Ci-après, seule la thématique liée aux horaires d'exploitation est développée, les autres thématiques ne faisant pas l'objet de la présente procédure.

⁵ Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Office fédéral du développement territorial (ARE), office fédéral de l'environnement (OFEV), Office fédéral de l'agriculture (OFAG) et Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS).

⁶ Les communes vaudoises et fribourgeoises touchées par l'exposition au bruit civil et militaire de l'aéroport de Payerne, telles que fixées dans la fiche PSIA, ont été impliquées. Il s'agit des communes suivantes : Corcelles-près-Payerne (VD), Grandcour (VD), Missy (VD), Payerne (VD), Estavayer (FR), Cugy (FR), Les Montets (FR), Lully (FR), Sévaz (FR) et Vallon (FR).

Pour mémoire, les horaires d'exploitation, fixés dans le règlement d'exploitation lors de l'ouverture de l'exploitation civile à Payerne, n'ont pas été modifiés depuis la première version du règlement d'exploitation du 27 septembre 2013. Ils sont définis par un cadre horaire de base (lundi à vendredi ouverture de 7h30 à 20h00, le samedi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00), complété par un contingent du lundi au vendredi avec un maximum de 34 mouvements par mois entre 19h00 et 20h00. Le samedi, l'ensemble des mouvements accomplis est limité à 34 par mois. A cela s'ajoutent des autorisations spéciales, listées dans un journal, qui peuvent être délivrées pour les périodes suivantes : 1) du lundi au vendredi, entre 20h00 et 22h00 pour un maximum de 8 mouvements par mois, à déduire du contingent de 34 mouvements 2) le samedi, entre 17h00 et 22h00 pour un maximum de 8 mouvements par mois, à déduire du contingent de 34 mouvements 3) les jours fériés, entre 10h00 et 12h00 et entre 13h30 et 20h00 pour un maximum de 4 mouvements par jour considéré.

L'exploitant explique, dans le dossier mis à l'enquête publique, que l'horaire d'exploitation actuel pousse certains opérateurs à déplacer leurs activités. De manière plus précise, l'horaire de base (du lundi au vendredi, non soumis à un contingent) est avancé de 30 minutes le matin (7h00 au lieu de 7h30) afin de mieux répondre à la demande des usagers ayant des rendez-vous d'affaires dans la région.

L'horaire étendu (soumis à des contingents) comprend la plage horaire 06h00-07h00 du lundi au vendredi afin d'accueillir des vols transatlantiques qui jusqu'à présent posent à l'aéroport de Genève pour ensuite être repositionnés à l'aérodrome de Payerne ou alors qui attendent en vol l'ouverture de l'aérodrome. L'horaire étendu du lundi au vendredi comprend également les plages horaires 19h00-22h00. Le contingent de 600 mouvements annuels s'applique à tous les mouvements effectués le matin de 06h00 à 07h00 et de 19h00 à 22h00 du lundi au vendredi. Ce contingent de 600 mouvements annuels ne s'applique donc pas uniquement aux mouvements effectués le soir entre 19h00-22h00, comme cela est exprimé de manière erronée dans le document de demande de modification du règlement d'exploitation « Annexe 2 : justification des modifications, non daté ». Le samedi, l'horaire étendu s'applique avec des mouvements autorisés dès 8h00, au lieu de 9h00 actuellement, jusqu'à 22h00 avec un quota de 500 mouvements annuels ; cela doit permettre d'améliorer la connectivité des entreprises résidentes ainsi qu'à la région. Pour le dimanche et les jours fériés, faisant partie également de l'horaire étendu, un maximum de 200 mouvements annuels peuvent se dérouler entre 10h00 et 12h00 et 13h30 et 20h00. Cette ouverture durant le dimanche et les jours fériés répond au besoin de flexibilité pour l'aviation d'affaires, pour les activités de maintenance aéronautique ainsi que pour les départs à l'étranger pour des rendez-vous d'affaires ayant lieu tôt le lundi matin.

La liste des jours fériés, durant lesquels des restrictions s'appliquent, a été complétée par 4 jours fériés (Fête Dieu, 15 août Assomption, Toussaint et Immaculée conception). De cette manière, les jours fériés des cantons de Vaud et de Fribourg sont pris en compte, le nombre de jours fériés s'élevant désormais à 13.

Comme indiqué par l'exploitant, des discussions ont été menées entre la COREB et Swiss aeropol SA et les représentants des communes riveraines, et ensuite avec la Confédération (DDPS, OFAC et OFEV), depuis 2021 afin de mieux répondre aux besoins tout en tenant compte des intérêts des riverains. La COREB, de concert avec les communes riveraines dont le territoire est touché par la courbe de bruit des avions 60 dB(A), a signé une convention d'objectifs en 2022. Cette dernière définit un cadre d'exploitation plus large que ce que la pesée des intérêts a permis d'établir dans le cadre du processus de coordination PSIA. En effet, l'élargissement des heures d'exploitation et des quotas a été délimité selon le cadre défini par la Directive de l'OFEV, de l'OFAC et du SG-DDPS concernant l'utilisation des aérodromes militaires par l'aviation civile (co-utilisation civile) de 2007 (version originale : Wegleitung BAFU, BAZL, GS-VBS betreffend der Zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen, 2007). Avec cette directive, les instances fédérales posent le cadre avec lequel elles entendent apprécier et autoriser la co-utilisation civile d'aérodromes militaires. La marge de manœuvre pour élargir les heures d'exploitation ainsi que les quotas s'est donc réalisée à l'intérieur du cadre que permet la Directive de 2007.

Dans le cadre du processus PSIA, il a été précisé que toute augmentation au-delà de l'exploitation définie selon le nouveau règlement implique une réflexion globale sur l'exploitation des aérodromes militaires avec utilisation civile et en particulier une adaptation de la Partie conceptuelle du PSIA. Au vu du potentiel PSIA actuellement disponible pour l'exploitant, à quoi s'ajoutent l'élargissement des heures d'exploitation et l'augmentation des contingents, un retour d'expérience sur les prochaines années permettra d'affiner les besoins futurs pour Payerne. L'ensemble des partenaires au processus de coordination a ainsi accepté les modifications prévues au règlement d'exploitation qui font l'objet de la présente procédure.

Par conséquent, la fiche par objet de Payerne, dont l'adaptation a été adoptée par le Conseil fédéral en date du 29 octobre 2025, reflète le résultat de la pesée des intérêts menée durant le processus de coordination. La présente procédure doit permettre ainsi de mettre en œuvre le résultat de cette pesée des intérêts menée par les autorités dans le cadre du processus PSIA. Le projet de modification du règlement d'exploitation est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

2.4 Exigences spécifiques à l'aviation

Les modifications du règlement d'exploitation sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

L'art. 3 al. 2 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 aérodrômes. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un examen spécifique à l'aviation en date du 15 avril 2025, annexé à la présente décision, et dans lequel il a formulé l'exigence suivante.

- Au plus tard, un mois après l'entrée en vigueur de la nouvelle version du Règlement d'exploitation, la demande de modification des publications aéronautiques aura été transmise au service compétent de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch). Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre l'entrée en vigueur des nouveaux horaires et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).

Le 8 juillet 2025, cette exigence a été transmise au requérant qui ne l'a pas contestée. L'OFAC l'estime justifiée et proportionnée ; elle est ainsi intégrée à la présente décision, sous forme de charge.

Le service interne Environnement (LEUW) n'a pas formulé de remarque.

Skyguide a été consulté et le projet d'extension des heures d'ouverture de l'aérodrome civil a été analysé avec le commandement de la base aérienne. Skyguide préavise le projet de la manière suivante.

Les adaptations des heures d'ouverture civiles sont tenues de se conformer au cadre des prestations des services du contrôle aérien commandées par les forces aériennes (Leistungsvereinbarung Luftwaffe – Skyguide). Les points suivants sont à prendre en compte :

- 1) En semaine de 6h00 à 7h00 : cette prestation doit être coordonnée au préalable avec le commandement de la base aérienne et Skyguide Payerne.
- 2) Samedi de 8h00 à 22h00 : des pauses régulières ainsi qu'une pause de midi doivent être garanties pour le personnel du contrôle aérien, tactiquement au moyen

de l'outil PPR (*Prior Permission Required*).

- 3) Dimanche de 13h30 à 20h00 : des pauses régulières doivent être garanties pour le personnel du contrôle aérien, tactiquement au moyen de l'outil PPR.

2.5 Exigences liées à l'aménagement du territoire

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également à l'aménagement du territoire. Le projet n'ayant pas d'impact sur l'aménagement du territoire, cette condition est en conséquence remplie.

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

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par les autorités cantonales vaudoises, par le biais de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), ainsi que par les autorités fribourgeoises, par le biais du Service de la mobilité (SMo), et également par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Les autorités précitées ont toutes rendues un préavis favorable, certaines comprenant des exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème.

2.6.1 Nature et paysage

Le Service des forêts et de la nature (SFN) du Canton de Fribourg a émis les conditions suivantes :

1. Les mesures de compensation doivent être maintenues et développées en faveur des habitats naturels et de la faune locale.
2. Le suivi d'impact sur la faune doit être poursuivi et les mesures doivent être adaptées en fonction des conclusions.

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) préavise favorablement le projet avec les demandes suivantes :

1. La COREB doit prendre toutes les mesures possibles afin de renforcer les mesures de compensation en faveur de la flore et de la faune sauvages, ainsi que pour améliorer la fonctionnalité des corridors faunistiques.
Justification : protection suffisante des mammifères et des oiseaux sauvages contre les dérangements selon l'art. 7 al. 4 de la loi sur la chasse (LChP ; RS 99.0). La fonctionnalité des corridors faunistiques doit être assurée et ne doit pas être compromise par d'autres utilisations (art. 8c de l'ordonnance sur la chasse [OChP ; RS 922.01]).

2. Les demandes 1 et 2 formulées dans le préavis du SFN du Canton de Fribourg du 19 mars 2025 (voir ci-dessus) relatives aux mesures de compensation et au suivi de la faune doivent être mises en œuvre.

Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

En dehors des autorités citées aux points *B.2.7 Exigences* liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et *B.2.8 Exigences techniques cantonales*, les autres autorités cantonales et communales ayant pris position (cf. ci-dessus point A.2.3 Prises de position), soit, du côté des autorités vaudoises, la Direction de l'environnement industriel, urbain et rural, Division Aire, climat et risques technologiques (DGE/DIREV/ARC), la Direction des ressources et du patrimoine naturels, Division Biodiversité et paysage (DGE/DIRNA/BIODIV), la Direction générale du territoire et du logement, Direction de l'aménagement (DGTL/DAM), la Commune de Corcelles-près-Payerne, la Commune de Grandcour, la Commune de Missy, la Commune de Payerne, et, du côté des autorités fribourgeoises le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA), le Service des ponts et chaussées, le Service de l'environnement (SEn), le Service de la mobilité (SMo), la Section agriculture et Grangeneuve, le Service des biens culturels (SBC), le Service archéologique (SAEF), le Service de la géoinformation (SGeo), le Service de l'énergie (SdE), l'Etablissement cantonal d'assurance des bâtiments (ECAB), la Commission d'accessibilité (CA), la Commission des dangers naturels (CDN), n'ont pas formulé d'exigences.

2.7 Détermination de l'OFAC sur les oppositions

Dans le cadre de la mise à l'enquête publique, douze oppositions ont été adressées contre la modification du règlement d'exploitation civil de l'aérodrome de Payerne. Les griefs sont repris ici, augmentés des conclusions de l'autorité, à la lumière des prises de position analysées ci-avant et de la prise de position du requérant sur le sujet.

- 2.7.1 Oppositions de A. du 15 mars 2025, de B. et C. du 24 mars 2025, de D. et E. du 24 mars 2025, de F. et G. du 24 mars 2025, de H. et I. du 25 mars 2025 et de J. et K. du 25 mars 2025

En préambule, il est à noter que ces oppositions se fondent sur un même modèle de courrier faisant référence à l'adaptation de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne, voir à

cet égard la section A. *En fait*, chapitre 2.2 *Oppositions*. Les griefs issus de ce modèle d'opposition sont traités ci-dessous.

- a. Tout d'abord, il est demandé le maintien des horaires actuels d'exploitation de l'aviation civile professionnelle et l'interdiction des vols de loisirs.

Détermination de l'OFAC : concernant la demande de l'exploitante d'élargir les heures d'exploitation ainsi que les quotas, l'autorité de céans la considère justifiée, selon le cadre déterminé qui a été fixé. Sur ce point, voir le chapitre ci-avant 2.3.2 *Pesée des intérêts*. Pour ce qui est de l'interdiction des vols de loisirs, la dernière adaptation de la fiche PSIA indique ce qui suit dans la partie « Indications contraignantes » : « *La partie civile est destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers* ». L'activité aérienne de loisirs, selon les termes de la fiche PSIA, est donc interdite et répond par conséquent à la demande formulée dans l'opposition.

- b. Ensuite, il est demandé un engagement clair à ne pas étendre les heures de vol en soirée, le week-end et les jours fériés.

Détermination de l'OFAC : sur ce point, l'autorité de céans renvoie au chapitre ci-avant 2.3.2 *Pesée des intérêts*. Dans le cadre de la présente procédure, la Confédération, les autorités vaudoises et fribourgeoises ont émis des préavis positifs.

- c. Il est également demandé une étude d'impact actualisée prenant en compte l'arrivée des F-35 et les effets cumulés du bruit civil et militaire.

Détermination de l'OFAC : la fiche PSIA indique ce qui suit dans la partie « Indications contraignantes » : « *L'exposition civile fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015, qui correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), et l'exposition totale serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré par le DDPS* ». Avec le nouvel avion de l'armée, le cadastre d'exposition au bruit nécessitera d'être actualisé, comme indiqué dans la fiche PSIA. Par ailleurs, l'autorité de céans précise que la partie militaire de l'aérodrome est de la compétence du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS).

- d. Enfin, il est demandé une compensation pour les nuisances écologiques et la dévaluation des biens immobiliers dues à l'aviation et les activités qui en découlent.

Détermination de l'OFAC : il existe une compensation écologique pour les aérodromes ; elle découle des dispositions de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN, art. 18 al 1 et 18b) ainsi que de l'Ordonnance sur la protection

de la nature et du paysage (OPN, art. 13, 14 et 15). Le principe est inscrit dans le Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aviation (PSIA) et dans la Conception paysage suisse (Objectif 13.G). Un concept de compensation écologique est en cours d'élaboration pour la partie civile de l'aérodrome de Payerne. Pour la partie militaire, une série de mesures sont fixées dans le programme NPA (Nature, paysage et armée). Enfin, l'exploitation civile de l'aérodrome se déroule dans le cadre légal. En outre, les valeurs limites au niveau de l'exposition au bruit sont respectées ; en tant que champ d'aviation, l'exposition au bruit civile de l'aérodrome ne peut dépasser les valeurs limites d'exposition au bruit, que ce soient les valeurs de planification (VP) ou les valeurs limites d'immissions (VLI). Ainsi, les adaptations prévues au règlement d'exploitation ne modifient pas la situation de manière disproportionnée pour donner droit à une indemnisation.

2.7.2 Opposition de L. et M. du 27 mars 2025

Les griefs exprimés sont les suivants.

- a. Opposition est formulée contre l'extension des heures d'exploitation les weekends et les jours fériés car elle engendrerait une intensification significative des nuisances sonores liées aux mouvements aériens, notamment l'utilisation des génératrices embarquées (APU) et le bruit des véhicules au sol pour la préparation des pistes.

Détermination de l'OFAC : concernant l'extension des heures d'exploitation, l'autorité de céans renvoie au chapitre ci-avant 2.3.2 *Pesée des intérêts*. Concernant le bruit des véhicules au sol ainsi que l'utilisation des génératrices embarquées (APU), il convient de considérer ce qui suit. En raison de la distance qui sépare l'aérodrome des zones habitées, le bruit des véhicules à moteur sur le terrain de l'aérodrome et l'utilisation d'APU ne constituent pas un problème pertinent au regard de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (bruit industriel et commercial). L'utilisation d'APU peut certes être gênante dans certains cas, mais elle ne pose pas de problème fondamental. A cet égard, l'exploitant a défini des règles précises qui figurent à l'*Annexe 4 – Mesures antibruit* au chapitre 10. *Génératrices embarquées (APU)* de son règlement d'exploitation. Ces règles démontrent la priorisation que l'exploitant entend suivre dans l'utilisation des différents équipements d'alimentation des avions ainsi que des périodes maximales d'utilisation. La question des génératrices embarquées avait déjà été traitée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation *Exploitation civile pour le trafic « vol à vue »* du 27 septembre 2013.

- b. Les opposants ont acheté leur propriété, sise à moins de 600 m de l'aérodrome, avant que l'aérodrome militaire de Payerne ne s'ouvre aux vols civils. Ils sont d'avis que la modification du règlement d'exploitation telle qu'envisagée perturbera la tranquillité de leur environnement, de leur qualité de vie, et qu'il y aura un impact négatif

sur la valeur immobilière de leur bien. Ils craignent que le bruit constant des génératrices embarquées affecte leur santé à long terme. Au cas où l'extension des heures d'exploitation venait à être mise en place, ils sollicitent une indemnisation pour les nuisances subies ainsi qu'une prise en charge de la perte de valeur de leur bien immobilier.

Détermination de l'OFAC : l'exploitation civile de l'aérodrome se déroule dans le cadre légal. En outre, les valeurs limites d'immissions (VLI) au niveau de l'exposition au bruit sont respectées ; en tant que champ d'aviation, l'exposition au bruit civile de l'aérodrome ne peut dépasser ces valeurs limites. Ainsi, les adaptations prévues au règlement d'exploitation ne modifient pas la situation de manière disproportionnée pour donner droit à une indemnisation.

2.7.3 Opposition de N. du 28 mars 2025

Les griefs exprimés sont les suivants.

- a. Dans son premier grief, N. estime que dans le contexte actuel des tensions internationales, la priorité est de maintenir une aviation militaire forte qui ne soit pas à la merci des mouvements civils.

Détermination de l'OFAC : l'ouverture de l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile est fixée dans la partie conceptuelle du PSIA et concrétisée à travers la convention entre le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) et la Communauté régionale de la Broye (COREB) de 2007. L'extension des heures d'ouverture ainsi que des quotas tels que demandés par la COREB a été coordonnée avec le DDPS. Pour le surplus, le règlement d'exploitation indique ce qui suit à l'*Annexe 3- Conditions d'utilisation*, chapitre 3. *Priorité donnée à l'activité militaire – coordination – fermeture pour travaux* : « Même après l'octroi de l'autorisation par la COREB, la priorité des opérations sera donnée à l'aviation militaire et aux autres besoins que la Confédération pourrait déclarer prioritaires [...] ». Cette disposition répond par conséquent à la demande formulée dans l'opposition.

- b. Dans son deuxième grief, N. précise que trois aérodromes régionaux entièrement civils sont ouverts 7/7 à moins de 45 km à vol d'oiseau et deux aéroports internationaux avec douane à moins de 100 km à vol d'oiseau.

Détermination de l'OFAC : l'infrastructure aéronautique suisse est fixée dans la partie conceptuelle du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique de 2020. Elle forme un système qui comprend différents types d'installations ; les aérodromes militaires utilisés à la fois par le trafic militaire et par le trafic civil complètent ce système. La

partie conceptuelle indique également que l'accroissement de la demande en prestations de trafic aérien et les nouveaux besoins en transport doivent d'abord être couverts au moyen des aérodrômes existants. Le potentiel des capacités existantes à l'aide de mesures techniques ou touchant l'exploitation et les constructions doit être entièrement exploité avant de construire de nouvelles installations. La demande d'élargissement des heures d'ouverture et des quotas s'inscrit dans cette logique.

- c. N. mentionne, dans son troisième grief, qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas de contrôle de douane systématique, si bien que les contrôles sont faits de manière très sporadique, ce qui ouvre des possibilités à toutes sortes d'infraction.

Détermination de l'OFAC : la compétence en matière de douane, y compris sur les aérodrômes, revient à l'Office fédéral de la douane et des frontières (OFDF).

- d. Dans ses quatrième et cinquième griefs, N. déclare que le règlement de proximité pour l'autorisation d'atterrir n'est pas respecté car le trafic de l'aéropôle de Payerne n'est souvent pas lié à des activités économiques régionales. Comme les mouvements ne concernent pas uniquement la Broye, l'aéropôle de Payerne fait de la concurrence déloyale vis-à-vis des autres aérodrômes régionaux.

Détermination de l'OFAC : l'*Annexe 3 – Conditions d'utilisation* du règlement d'exploitation indique ce qui suit : « L'utilisation de l'aérodrome civil de Payerne est destinée en priorité aux vols civils et aux transports de marchandises liées aux activités économiques des entreprises régionales ». La notion « régionale » ne se limite pas à la Broye. Dans le courrier de demande de l'exploitant du 15 janvier 2015, il est indiqué que « l'aérodrome de Payerne, ouvert à l'aviation civile, répond à une forte demande de mobilité, notamment pour les entreprises utilisatrices domiciliées presque exclusivement dans les cantons de Vaud, Fribourg, Neuchâtel et Berne ». Le réseau aéronautique tel que fixé dans la partie conceptuelle du PSIA répond à différents besoins, qui peuvent être endossés par différents aérodrômes et pouvant les mettre ainsi en situation de concurrence.

- e. N. constate dans son sixième grief que les créneaux horaires de l'aéropôle de Payerne sont actuellement loin d'être tous utilisés (environ 2000 mouvements pour 2024 pour un potentiel de 8400 mouvements) ce qui ne justifie pas, selon elle, une augmentation des horaires d'exploitation et des contingents des mouvements civils.

Détermination de l'OFAC : le projet est justifié par le requérant comme permettant d'optimiser les installations existantes, de flexibiliser les horaires pour répondre à la demande croissante et renforcer l'attractivité de la région. Le requérant estime qu'il est essentiel de maximiser l'utilisation des infrastructures pour garantir une réponse efficace à la demande de l'aviation d'affaires. Avec cette flexibilisation, les contin-

gents doivent être adaptés afin que les nouveau créneaux horaires laissent suffisamment de marge de manœuvre pour accueillir les besoins de l'aviation d'affaires.

- f. Dans son septième grief, N. exprime qu'une partie de ses impôts sert actuellement à soutenir une structure sans projets concrets (aucune expansion depuis 2016), structure qui bénéficie déjà selon elle d'avantages octroyés par l'aérodrome militaire de Payerne. En 2024, les vols civils ne financent toujours pas l'activité du parc. Les communes concernées devront passer à la caisse afin de renforcer le financement de l'aéropôle de Payerne. Selon elle, il s'agit d'un gouffre financier dont bénéficient quelques élites.

Détermination de l'OFAC : la question du financement de la partie civile de l'aérodrome de Payerne n'est pas liée au projet qui fait l'objet de la présente décision.

- g. N. déclare dans son huitième grief que la catégorie d'avion E OACI, mentionnée en page 7 (avion d'envergure entre 52m et 65m et de plus de 180 tonnes) n'est pas adaptée à la piste militaire de l'aérodrome de Payerne car au vue du poids de ces avions, la piste se dégraderait plus rapidement, ce qui engendrerait des coûts supplémentaires.

Détermination de l'OFAC : cette information est contenue dans le projet d'adaptation de la fiche PSIA de Payerne qui a été mise en information auprès de la population parallèlement à la mise à l'enquête publique du dossier pour l'élargissement des heures d'exploitation et des quotas. Le projet d'adaptation de la fiche PSIA de Payerne ne fait pas partie des pièces du dossier mis à l'enquête publique pour la présente procédure.

- h. Le neuvième grief de N. concerne la compensation écologique qui aurait démontré ses limites. Elle déclare que c'est à l'exploitant de supporter les conséquences de ses activités et non la commune. Selon son grief, il y aurait un conflit à l'extrémité sud-ouest et à l'est du tarmac civil avec les surfaces d'assolement et l'aéropôle de Payerne s'obstinerait à vouloir s'agrandir.

Détermination de l'OFAC : le concept de compensation écologique, découlant des dispositions de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN, art. 18 al 1 et 18b), ainsi que l'agrandissement du périmètre d'aérodrome civil ne font pas partie des pièces du dossier qui a été mis à l'enquête publique pour la présente procédure.

- i. Enfin, dans son dixième grief, N. mentionne que la Confédération considère que l'exploitation civile selon les horaires actuels d'exploitation provoque une modification notable de l'installation au sens de l'article 2. Ce paragraphe est biffé (comme d'autres).

Elle se demande si c'est l'aéroport qui édicte de nouveaux règlements ou la Confédération.

Détermination de l'OFAC : cette information est contenue dans le projet d'adaptation de la fiche PSIA de Payerne qui a été mise en information auprès de la population parallèlement à la mise à l'enquête publique du dossier pour l'élargissement des heures d'exploitation et des quotas. Le projet d'adaptation de la fiche PSIA de Payerne ne fait pas partie des pièces du dossier mis à l'enquête publique pour la présente procédure.

2.7.4 Opposition de O. et P. du 29 mars 2025

Les griefs exprimés sont les suivants.

- a. Dans leur premier grief, O. et P. font part des conséquences majeures qu'auraient une extension des horaires sur la qualité de vie et la valeur de leur bien immobilier.

Détermination de l'OFAC : la qualité de vie des riverains a été intégrée dans les discussions qui ont été menées pour délimiter l'extension des horaires. Ceci est traduit dans le projet de règlement d'exploitation qui limite les mouvements, par des quotas, durant les heures sensibles. L'autorité de céans renvoie au chapitre ci-avant 2.3.2 *Pensée des intérêts*. Enfin, l'exploitation civile de l'aérodrome se déroule dans le cadre légal. En outre, les valeurs limites au niveau de l'exposition au bruit sont respectées, que ce soient les valeurs de planification (VP) ou les valeurs limite d'immissions (VLI) ; en tant que champ d'aviation, l'exposition au bruit civile de l'aérodrome ne peut dépasser ces valeurs limites. Ainsi, les adaptations prévues au règlement d'exploitation ne modifient pas la situation de manière disproportionnée pour donner droit à une indemnisation.

- b. Dans leur deuxième grief, ils sont d'avis que la démarche d'augmenter les vols civils semble plus relever d'un désir de la COREB que d'un réel besoin de la population locale. Ils regrettent qu'il n'y ait pas eu de votation au niveau communal ou d'une soirée informative. Ils sont d'avis que la procédure de mise à l'enquête publique, avec consultation du dossier dans les locaux de l'administration, décourage notamment les démarches d'opposition.

Détermination de l'OFAC : il est du bon vouloir de l'exploitant d'organiser une séance d'information à l'attention de la population. La procédure qui a été menée, avec mise à l'enquête publique et possibilité de consulter le dossier, répond au cadre légal en vigueur.

- c. Dans leur troisième grief, ils questionnent l'utilité que des personnes puissent atterrir

à Payerne samedi et dimanche y compris, sans aucun jour férié.

Détermination de l'OFAC : comme expliqué ci-avant, au chapitre 2.3.2 *Pesée des intérêts*, le samedi, l'horaire étendu s'applique avec des mouvements autorisés dès 8h00, au lieu de 9h00 actuellement, jusqu'à 22h00 avec un quota de 500 mouvements annuels ; cela doit permettre d'améliorer la connectivité des entreprises résidentes ainsi qu'à la région. Pour le dimanche et les jours fériés, faisant partie également de l'horaire étendu, un maximum de 200 mouvements annuels peuvent se dérouler entre 10h00 et 12h00 et 13h30 et 20h00. Cette ouverture durant le dimanche et les jours fériés répond au besoin de flexibilité pour l'aviation d'affaires, pour les activités de maintenance aéronautique ainsi que pour les départs à l'étranger pour des rendez-vous d'affaires ayant lieu tôt le lundi matin. La liste des jours fériés, durant lesquels des restrictions s'appliquent, a été complétée par 4 jours fériés. De cette manière, les jours fériés des cantons de Vaud et de Fribourg sont pris en compte, le nombre de jours fériés s'élevant désormais à 13.

- d. Dans leur troisième grief, ils sont d'avis qu'en cas de réunion d'affaires dans la Broye, les aérodrômes de Lausanne et Belp sont à une heure de train ou trente minutes en voiture. Ils s'interrogent si l'aviation civile doit être pléthorique en Suisse romande.

Détermination de l'OFAC : l'infrastructure aéronautique suisse est fixée dans la partie conceptuelle du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique de 2020. Elle forme un système qui comprend différents types d'installations ; les aérodrômes militaires utilisés à la fois par le trafic militaire et par le trafic civil complètent ce système. La partie conceptuelle indique également que l'accroissement de la demande en prestations de trafic aérien et les nouveaux besoins en transport doivent d'abord être couverts au moyen des aérodrômes existants. Le potentiel des capacités existantes à l'aide de mesures techniques ou touchant l'exploitation et les constructions doit être entièrement exploité avant de construire de nouvelles installations. La demande d'élargissement des heures d'ouverture et des quotas s'inscrit dans cette logique.

- e. Dans leur quatrième grief, ils évoquent l'augmentation des nuisances sonores dues à l'aérodrome militaire qui ne cesse de se poursuivre en raison notamment des fermetures de Sion et Meiringen. Ils mentionnent également les nuisances attendues par le futur avion militaire F-35. S'ils concèdent que les vols civils sont nettement moins bruyants que les vols militaires, leur impact vient tout de même s'ajouter aux vols militaires.

Détermination de l'OFAC : la fiche PSIA indique ce qui suit dans la partie « Indications contraignantes » : « *L'exposition civile fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015, qui correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), et l'exposition totale serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui*

doit être élaboré par le DDPS ». Avec le nouvel avion de l'armée, le cadastre d'exposition au bruit nécessitera d'être actualisé, comme indiqué dans la fiche PSIA.

2.7.5 Opposition de Q. du 3 avril 2025

L'opposition est motivée par le fait que les riverains sont contraints de subir énormément de nuisances sonores issues de l'aérodrome et ceci sans dédommagements.

Détermination de l'OFAC : l'exploitation civile de l'aérodrome se déroule dans le cadre légal. En outre, les valeurs limites au niveau de l'exposition au bruit sont respectées, que ce soient les valeurs de planification (VP) ou les valeurs limite d'immissions (VLI) ; en tant que champ d'aviation, l'exposition au bruit civile de l'aérodrome ne peut dépasser ces valeurs limites. Ainsi, les adaptations prévues au règlement d'exploitation ne modifient pas la situation de manière disproportionnée pour donner droit à une indemnisation.

2.7.6 Opposition de R. du 3 avril 2025

L'opposition est motivée par les nuisances subies (dont notamment exploitation et développement des activités aéronautiques civiles à Payerne, charge sur l'environnement, pollution de l'air, santé physique et psychique préétablie, empreinte environnementale). Il est demandé un plafonnement du bruit au niveau actuel et le maintien actuel des horaires de vol de l'exploitation civile de Payerne.

Détermination de l'OFAC : la qualité de vie des riverains a été intégrée dans les discussions qui ont été menées pour délimiter l'extension des horaires. Ceci est traduit dans le projet de règlement d'exploitation qui limite les mouvements, par des quotas, durant les heures sensibles. L'autorité de céans renvoie au chapitre ci-avant 2.3.2 *Pesée des intérêts*.

2.12.7 Opposition de l'association S. du 3 avril 2025

Les griefs exprimés sont les suivants.

- a. Dans son premier grief, l'association S. évoque la dégradation de la qualité de vie et de santé de la population des riverains suite à l'élargissement des heures d'exploitation ; elle souhaite un cadre plus restreint.

Détermination de l'OFAC : la qualité de vie des riverains a été intégrée dans les discussions qui ont été menées pour délimiter l'extension des horaires. Ceci est traduit

dans le projet de règlement d'exploitation qui limite les mouvements, par des quotas, durant les heures sensibles. L'autorité de céans renvoie au chapitre ci-avant 2.3.2 *Pensée des intérêts* pour plus de détails.

- b. Dans son deuxième grief, l'association S. fait mention de l'accord nécessaire de la base aérienne pour les vols civils du lundi au vendredi entre 6h00 et 7h00. A cet égard, elle demande que des critères clairs soient définis, en termes d'urgence, de priorité et d'impossibilité de se déplacer en train ou avec un mode alternatif pour le trajet considéré, en vue de limiter l'impact climatique des vols civils.

Détermination de l'OFAC : le projet de règlement d'exploitation mentionne, à l'*Annexe 2 – Horaires d'exploitation*, que les mouvements effectués dans le cadre horaire étendu entre 06h00 et 07h00 le matin du lundi au vendredi nécessitent l'accord exprès de la Base aérienne. Cet accord, pour cette tranche horaire spécifique, est à comprendre en lien avec la priorité donnée à l'activité militaire. En effet, l'*Annexe 3 – Conditions d'utilisation* du projet de règlement d'exploitation indique ce qui suit au chapitre 3. *Priorité donnée à l'activité militaire – coordination – fermeture pour travaux* : « Même après l'octroi de l'autorisation d'utilisation par la COREB, la priorité des opérations sera donnée à l'aviation militaire et aux autres besoins que la Confédération pourrait déclarer prioritaires ». Les critères souhaités par l'association S. ne correspondent pas à la raison d'être de cet accord, qui répond à des besoins organisationnels entre trafic civil et trafic militaire.

- c. Dans son troisième grief, l'association S. apprécierait qu'il soit organisé un bilan intermédiaire (séance d'information, bilan climatique, sondage auprès des riverains et des entreprises, rencontre avec les associations environnementales) dans les deux à trois ans suivant l'entrée en force de l'élargissement des heures d'exploitation afin d'évaluer la pertinence de ces modifications et des éventuelles adaptations nécessaires.

Détermination de l'OFAC : les modifications prévues du règlement d'exploitation ont fait l'objet d'une analyse par les autorités fédérales et cantonales concernées (Vaud et Fribourg) et le résultat montre qu'elles sont conformes et peuvent être mises en œuvre. Dans sa prise de position du 29 août 2025 sur les oppositions, l'exploitante indique qu'il a été mis en place depuis le début de l'année 2025 un suivi des plaintes civiles qui peuvent être formulées via le site Internet de Payerne. Cette mesure, notamment, doit permettre de garantir une cohabitation harmonieuse avec la population et suivre l'évolution des éventuels impacts du projet. Dans tous les cas, l'OFAC effectue régulièrement un monitoring du bruit afin de s'assurer que l'exposition au bruit est respectée.

2.8 Détermination de l'OFAC sur les observations finales

Le 4 septembre 2025, l'OFAC a invité toutes les parties à la procédure à formuler leurs observations finales. 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.

2.9.1 Observations finales de A. du 28 septembre 2025

A. confirme maintenir son opposition. Il précise en outre qu'il souhaite qu'une liste des mouvements civils avec date et heure soit publiée et accessible pour contrôle.

Détermination de l'OFAC : l'ANNEXE 2- *Horaires d'exploitation*, au point 2. *Cadre horaire étendu* du règlement d'exploitation prévoit ce qui suit : « *Les dérogations exceptionnelles doivent être dûment justifiées et seront communiquées mensuellement à l'OFAC* ». En outre, et de manière générale, les données liées notamment aux mouvements doivent être fournies à l'autorité selon la Directive sur la collecte et la fourniture de données de l'OFAC, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

2.9.2 Observations finales de U., pour le compte de O. et P., du 1^{er} novembre 2025

Dans le cadre de la mise à l'enquête publique, O. et P. ont adressé leur opposition auprès de l'OFAC, voir à cet effet le traitement de leur opposition au chapitre 2.8.4 ci-avant. Il ressort que leur opposition se fonde sur des éléments généraux du dossier (conséquences majeures qu'auraient une extension des horaires sur la qualité de vie et la valeur de leur bien immobilier ; considérations sur la procédure de mise à l'enquête publique ; utilité de pouvoir atterrir à Payerne le dimanche, le samedi sans au-

cun jour férié ; questionnement sur la nécessité de l'exploitation de plusieurs aéroports régionaux accessibles entre eux en une heure de train ou trente minutes en voiture ; augmentation des nuisances sonores dues à l'aérodrome militaire qui ne cesse de se poursuivre en raison notamment des fermetures de Sion et Meiringen). L'autorité de céans s'est déterminée sur ces griefs, qui ne remettent pas en cause les pièces du dossier qui a été mis à l'enquête publique.

Dans le cadre des observations finales, O. et P. ont mandaté le bureau U.; ce dernier a requis, auprès de l'autorité de céans, les pièces du dossier mis à l'enquête publique, dans la mesure où ses clients s'étaient vu refuser d'avoir une copie du dossier à l'administration communale où ce dossier était mis à disposition. Dans ce cas de figure, l'autorité de céans a transmis une copie du dossier à U. qui a par la suite requis une prolongation de délai d'un mois, ce qui lui a été accordé par courrier du 7 octobre 2025. Cette correspondance rappelait également que dans le cadre des observations finales, il était attendu que la prise de position se limiterait aux arguments avancés dans l'opposition du 29 mars 2025 formulée par O. et P.

Les observations finales transmises par courrier du 1^{er} novembre 2025 font tout d'abord l'examen, de manière circonstanciée, de toutes les prises de position qui ont été rendues dans le cadre de la procédure. Il s'ensuit une appréciation critique du projet, au vu des préavis rendus, se focalisant sur le calcul du bruit réalisé par le bureau Bächtold & Moor du 29.11.2024 ainsi que sur l'expertise évaluant l'impact de l'adaptation des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques FR-10 et FR-11_VD03 réalisée par le bureau Natura le 10.12.2024. Les observations finales s'achèvent sur une conclusion générale et demande, entre autres (1) la production complète des fichiers et tableaux de calcul IMMPAC du calcul du bruit (2) la réalisation d'une contre-expertise acoustique indépendante (3) la production du plan de monitoring faunistique actualisé et (4) une détermination de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) sur la compatibilité du cumul civil/militaire avec la méthodologie prescrite par les annexes 5 et 8 OPB.

Par courrier du 11 novembre 2025, l'autorité de céans a informé les parties prenantes que la phase d'instruction était terminée. L'autorité de céans a considéré être en possession de toutes les pièces pour rendre une décision. Elle n'a donc pas donné suite aux demandes (1) à (4) formulées dans les observations finales du bureau U., et ce pour les raisons suivantes.

Les observations finales permettent aux parties d'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.

Sur cette base, l'autorité de céans relève que les observations finales formulées en 79 points se focalisent principalement sur deux pièces du dossier qui avait été mis à l'enquête publique, à savoir l'étude de bruit et l'expertise sur les corridors faunistiques. Les observations finales analysent de manière critique les prises de position des diverses autorités pour remettre en question la validité des deux études citées ci-avant. Comme précisé antérieurement, l'opposition de O. et P. n'ont remis en question ni l'étude de bruit, ni l'expertise sur les corridors faunistiques dans leur opposition. Ainsi, l'OFAC considère que les doléances exprimées dans le cadre des observations finales présentent de nouveaux griefs et de nouvelles conclusions, élargissant de fait le spectre des thématiques qui ne figurent pas dans l'opposition.

Néanmoins, l'autorité de céans entend répondre aux observations finales formulées en se focalisant uniquement sur les points essentiels, à savoir sur les thèmes de l'exposition au bruit et des corridors faunistiques.

Pour ce qui est de l'exposition au bruit tout d'abord, il s'agit de rappeler que le bruit admissible civil, au sens de l'art. 37a OPB, est fixé dans la décision du 11 juin 2015 concernant l'introduction de procédures d'approche et de départ aux instruments de l'aérodrome de Payerne. La demande d'élargir les heures d'ouverture ainsi que les quotas ne modifie pas le bruit admissible. En effet, les 8'400 mouvements civils annuels étant maintenu et la composition de la flotte ainsi que le nombre de mouvements durant la période jour selon Annexe 5 de l'OPB n'étant pas modifiés, les modifications prévues n'ont pas d'impacts sur l'exposition au bruit. Le calcul du bruit réalisé par le bureau Bächtold & Moor du 29.11.2024 a été mis au dossier de mise à l'enquête afin de documenter qu'il n'y avait pas d'impacts au niveau de l'exposition au bruit, pour information uniquement. Ceci étant précisé, l'élargissement des heures d'ouverture, de jour, et les nouveaux quotas, touchent de nouvelles plages horaires. Dans ce contexte, il a été jugé, de la part de l'autorité de céans, de mettre en place un processus de coordination rassemblant l'ensemble des parties prenantes afin d'en analyser l'acceptabilité. Comme développé dans la partie *B. En droit*, chapitre 2.3.2 *Pesée des intérêts*, le résultat du processus de coordination a mené à réduire l'élargissement des heures d'ouverture ainsi que les quotas tels qu'ils avaient été souhaités par l'exploitant et les communes riveraines. Les quotas mis en place visent donc à maîtriser les occurrences du bruit dans les nouvelles plages horaires.

Concernant l'expertise sur les corridors faunistiques, cette dernière a été analysée par les services compétents des Cantons de Vaud et de Fribourg ainsi que de l'OFEV.

Comme il ressort des prises de position, des remarques ont été formulées et sont reprises comme charges dans le dispositif de la présente décision. Celles-ci demandent notamment que le suivi d'impact sur la faune soit poursuivi et que les mesures soient adaptées en fonction des conclusions. A cet égard, l'insuffisance de la prise en compte des effets de la faune, tel que formulé dans les observations finales, n'est pas fondée.

Sur cette base, les observations finales de U., pour le compte de O. et P., du 1^{er} novembre 2025, doivent être rejetées, pour autant que l'on puisse entrer en matière.

2.9 Conclusion sur les oppositions et les observations finales

L'autorité de céans a examiné ci-dessus l'ensemble des éléments invoqués dans les oppositions et les observations finales. Aucun de ces éléments ne permet de s'opposer à l'approbation de la modification du règlement d'exploitation. Partant, les oppositions sont rejetées, pour autant que l'on puisse entrer en matière.

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de l'audition. Les prises de position des autorités fédérales, 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, la modification du règlement d'exploitation civil remplit les prescriptions légales relatives à son approbation. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation de la modification du règlement d'exploitation peut être octroyée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11) et sont mis à la charge du requérant. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront fixés dans une décision ultérieure de l'OFAC. Celle-ci inclura également les émoluments relatifs au préavis de l'OFEV du 3 juillet 2025, qui ont été fixés dans le préavis en question et s'élèvent à 200,00 francs.

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

4. De la notification et de la communication

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

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans la FAO (VD) et la FO (FR).

C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 15 janvier 2025 de la Communauté régionale de la Broye (CO-REB),

décide de ce qui suit :

1. De la portée

Le projet de modification du règlement d'exploitation du 15 janvier 2025, comprenant les annexes 1 à 5, **est approuvé**.

Il est précisé que le contingent de 600 mouvements annuels pour l'horaire étendu du lundi au vendredi s'applique pour les plages horaires 06h00-07h00 et 19h00-22h00.

2. Oppositions

Les oppositions sont entièrement rejetées, pour autant que l'on puisse entrer en matière.

3. Des charges

3.1 Exigences spécifiques à l'aviation

- Au plus tard, un mois après l'entrée en vigueur de la nouvelle version du Règlement d'exploitation, la demande de modification des publications aéronautiques aura été transmise au service compétent de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch). Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre l'entrée en vigueur des nouveaux horaires et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*).
- Les adaptations des heures d'ouverture civiles sont tenues de se conformer au cadre des prestations des services du contrôle aérien commandées par les forces aériennes (Leistungsvereinbarung Luftwaffe – Skyguide). Les points suivants sont à prendre en compte :
 - 1) En semaine de 6h00 à 7h00 : cette prestation doit être coordonnée au préalable avec le commandement de la base aérienne et Skyguide Payerne.
 - 2) Samedi de 8h00 à 22h00 : des pauses régulières ainsi qu'une pause de midi

doivent être garanties pour le personnel du contrôle aérien, tactiquement au moyen de l'outil PPR (*Prior Permission Required*).

- 3) Dimanche de 13h30 à 20h00 : des pauses régulières doivent être garanties pour le personnel du contrôle aérien, tactiquement au moyen de l'outil PPR.

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

- Les mesures de compensation doivent être maintenues et développées en faveur des habitats naturels et de la faune locale.
- Le suivi d'impact sur la faune doit être poursuivi et les mesures doivent être adaptées en fonction des conclusions.
- Les deux charges ci-dessus, relatives aux mesures de compensation et au suivi de la faune, doivent être mises en œuvre.
- La COREB doit prendre toutes les mesures possibles afin de renforcer les mesures de compensation en faveur de la flore et de la faune sauvages, ainsi que pour améliorer la fonctionnalité des corridors faunistiques.

4. **Des émoluments**

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée. L'émolument, qui comprendra également les frais éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant.

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

5. **De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Communauté régionale de la Broye (COREB), Rue de Savoie 1, CP 84, 1530 Payerne (avec les annexes) ;
- A. ;
- B. et C. ;
- D. et E. ;
- F. et G. ;
- H. et I. ;
- J. et K. ;
- L. et M. ;
- N. ;
- O. et P., représentés par U. ;

- Q. ;
- R. ;
- l'association S.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Secrétariat général DDPS, Territoire et environnement, 3003 Berne ;
- Canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne ;
- Canton de Fribourg, Service de la mobilité, Grand-Rue 32, 1701 Fribourg ;
- Commune de Corcelles-près-Payerne, Route de Bitternaz 13, 1562 Corcelles-près-Payerne ;
- Commune de Grandcour, Case postale 35, 1543 Grandcour ;
- Commune de Missy, Route des Vernettes 2, 1565 Missy ;
- Municipalité de Payerne, Case postale 112, 1530 Payerne ;
- Skyguide – Swiss Air Navigation Services Ltd, Aérodrome Militaire, 1530 Payerne.

Office fédéral de l'aviation civile

Francine Zimmermann
Vice-directrice

Ludovic Schneeberger
Section Plan sectoriel et installations

(Annexe et voie de droit sur la page suivante)

Annexes

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 15 avril 2025
- Règlement d'exploitation du 15 janvier 2025, approuvé le 3 décembre 2025

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties. Le délai ne court pas du 18 décembre au 2 janvier inclusivement.

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