



3003 Berne, le 13 mai 2016

---

## **Aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne**

### **Approbation des plans**

Modification des plans de la Halle Speedwings approuvés le 2 avril 2008

---

## **A. En fait**

### **1. De la demande**

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Pour rappel, le 2 avril 2008, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a accordé à la Communauté régionale de la Broye (COREB), exploitant civil de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne (ci-après : le requérant), une décision d'approbation des plans pour réaliser le projet de la Halle Speedwings SA, destinée au stationnement d'aéronefs, à leur maintenance et à l'aménagement de divers locaux administratifs. Cette décision a fait l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif fédéral puis du Tribunal fédéral. Ce dernier tribunal a rejeté le recours en date du 18 août 2010.

La construction projetée n'a pas été réalisée et le requérant a déposé le 2 juin 2015 auprès de l'OFAC une demande de modification des plans approuvés en 2008.

#### *1.2 Description du projet*

La longueur de la nouvelle construction sera de 177 m (au lieu des 135 m prévus initialement), sa largeur de 44 m (au lieu de 36 m) et sa hauteur de 12,60 m (au lieu de 14,70 m). Par ailleurs, le projet est déplacé d'environ 300 m au sud-ouest de son emplacement initial.

L'affectation de la nouvelle construction sera similaire au projet initial et permettra d'y stationner environ 6 aéronefs et d'effectuer de la maintenance légère. La construction abritera également divers locaux pour l'administration, pour la restauration et l'accueil des passagers ainsi que pour les activités de l'exploitant civil de l'aérodrome de Payerne, notamment les formalités douanières et la gestion des opérations civiles.

A l'extérieur, une surface de manœuvre pour les avions, une route d'accès de 5 m de large pour les véhicules automobiles ainsi qu'un parking visiteurs et personnel (totalisant 76 places de parc) seront créés. A noter que les activités d'essais moteurs seront abandonnées.

#### *1.3 Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant à la société Speedwings SA une consolidation de son développement en Suisse, en ligne avec les objectifs de la Commune de Payerne pour l'ouverture de l'aérodrome à l'aviation civile.

#### 1.4 Contenu de la demande

Dans la mesure où le projet modifié a des dimensions différentes et un emplacement légèrement modifié, l'ensemble des documents approuvés le 2 avril 2008 ont été remplacés ou mis à jour par les documents suivants :

- Lettre du requérant et explications du projet, du 2 juin 2015 ;
- Concept environnemental applicable aux dossiers Aéroports I et II, Principes d'aménagements, de juin 2015 ;
- Chapitre 1 :
  - Notice explicative, document n° APP2-DP-001, établi par Speedwings et CPSA, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Notice d'impact sur l'environnement, document n° APP2-DP-002, établi par Triform, du 29 mai 2015 ;
- Chapitre 2 : Formulaire de demande de permis de construire, documents n° APP2-DP-003, contenant les documents suivants :
  - Plan de géomètre n° 315/58 pour la parcelle 5061 (future parcelle 5607), du 28 mai 2015, échelle 1:1'000 ;
  - Formulaire de demande de permis de construire du Canton de Vaud, rempli le 28 mai 2015 ;
  - Formulaire ECA 43 « Mesures de prévention des incendies », rempli le 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Formulaire 51 « Locaux occupant des travailleurs », rempli le 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Formulaire 64 « Eaux résiduelles, matières dangereuses, déchets spéciaux » ;
  - Formulaire 67 « Obstacle à la navigation aérienne », rempli le 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Formulaire 71 « Gestion des eaux et des déchets de chantier », rempli le 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Dossier contenant les formulaires relatifs au domaine de l'énergie : EN-2b, EN-3, EN-4, EN-5, EN-VD, EN-VD-72, rapport Minergie ;
  - Questionnaire « Stationnement » pour dossiers CAMAC, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Fiche de calcul CUBE, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Fiche de calcul SBP, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 3 : Plan d'implantation n° APP2-548-DP100-C, échelle 1:500, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 4 : Plan des canalisations n° APP2-548-DP101-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 5 :
  - Plan du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP110-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Plan des étages n° APP2-548-DP111-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 6 : Plan en coupes n° APP2-548-DP130-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 7 : Plan des façades n° APP2-548-DP-140-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin

2015 ;

- Chapitre 8 :
  - Plan de sécurité du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP109.1-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Plan de sécurité des étages n° APP2-548-DP109.2-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 9 : Evaluation de l'impact des opérations pour Payerne, document n° APP2-DP-200-a, du 27 octobre 2014 ;
- Chapitre 10 : Images / Perspectives, document n° APP2-DP-300-a, du 1<sup>er</sup> juin 2015.

Le dossier de la demande a été complété le 28 août 2015 par le document suivant :

- Rapport de prédimensionnement relatif à la sécurité parasismique des aérodromes et installations de la navigation aérienne, du 25 août 2015, accompagné de l'annexe suivante :
  - Convention d'utilisation, du 25 août 2015.

Le dossier de la demande a été complété le 9 octobre 2015 par les documents suivants :

- Concept standard de protection incendie, élaboré le 4 octobre 2015 par Ignis Salutem SA ;
- Formulaire ECA 43 « Mesures de prévention des incendies », rempli le 8 octobre 2015 qui annule et remplace le formulaire ECA 43 « Mesures de prévention des incendies », rempli le 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Plan de sécurité du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP109.1-E, échelle 1:200, du 22 septembre 2015 qui annule et remplace le plan de sécurité du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP109.1-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Plan de sécurité des étages n° APP2-548-DP109.2-E, échelle 1:200, du 22 septembre 2015 qui annule et remplace le plan de sécurité des étages n° APP2-548-DP109.2-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015.

Le dossier de la demande a été complété le 25 janvier 2016 par les plans suivants :

- Plan de sécurité du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP109.1-F, échelle 1:200, du 20 janvier 2016 qui annule et remplace le plan de sécurité du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP109.1-E, échelle 1:200, du 22 septembre 2015 ;
- Plan de sécurité des étages n° APP2-548-DP109.2-F, échelle 1:200, du 20 janvier 2016 qui annule et remplace le plan de sécurité des étages n° APP2-548-DP109.2-E, échelle 1:200, du 22 septembre 2015.

Le dossier de la demande a été complété le 28 avril 2016 par le document suivant :

- Plan des façades n° APP2-548-DP-140-F, échelle 1:200, du 3 mars 2016 qui annule et remplace le plan des façades n° APP2-548-DP-140-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015.

### 1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

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

## 2. **De l'instruction**

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

Le dossier est traité par l'OFAC.

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

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

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

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

### 2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l'enquête publique, l'OFAC n'a pas reçu d'oppositions au projet.

### 2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- SG-DDPS, premier préavis du 24 septembre 2015, deuxième préavis du 24 novembre 2015 et troisième préavis du 11 avril 2016 ;

- AFD, préavis du 28 août 2015 et compléments du 2 février 2016 ;
- SEM, préavis du 16 septembre 2015 ;
- ESTI, préavis du 4 avril 2016 ;
- Canton de Fribourg, SMO, préavis du 10 septembre 2015 ;
- Canton de Vaud, DGMR, préavis de synthèse du 2 octobre 2015, comprenant les préavis des services spécialisés suivants :
  - Direction générale de l'environnement englobant les préavis des services suivants :
    - Géologie, sols et déchets (DGE-GEODE/SOLS) ;
    - Géologie, sols et déchets (DGE-GEODE/GD) ;
    - Eaux souterraines - Hydrogéologie (DSE/DGE-EAU/HG) ;
    - Protection et qualité des eaux, Assainissement urbain et rural (DTE/DGE/DIREV/AUR) ;
    - Surveillance, inspection et assainissement, Assainissement industriel (DTE/DGE/DIREV/AI) ;
    - Surveillance, inspection et assainissement, Inspection des citernes (DTE/DGE/DIREV/CIT) ;
    - Ressources en eau et économie hydraulique (DTE/DGE/DIRNA/EH) ;
    - Direction de l'énergie (DTE/DGE/DIREN) ;
    - Air, climat et risques technologiques (DSE/DGE-DIREV/ARC) ;
    - Biodiversité et paysage (DTE/DGE/DIRNA/BIODIV) ;
    - Commission interdépartementale de coordination pour la protection de l'environnement (DTE/DGE/CIPE) ;
  - Service de la sécurité civile et militaire englobant les préavis des services suivants :
    - Protection civile (DIS/SSCM/PCI) ;
    - Affaires militaires (DIS/SSCM/AM) ;
  - Service du développement territorial englobant les préavis des services suivants :
    - Aménagement communal (SDT/AC) ;
    - Améliorations foncières (DTE/SDT/AF) ;
  - Direction générale de la mobilité et des routes englobant les préavis des services suivants :
    - Division planification (DGMR-P) ;
    - Division management (DIRH/DGMR/MT) ;
  - Service de la promotion économique et du commerce, Unité économie régionale (DECS/SPECO/UER) ;
  - Service de l'emploi, Contrôle du marché du travail et protection des travailleurs (DECS/SDE) ;
  - Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA) ;
  - Municipalité de Payerne.
- Canton de Vaud, DGMR, lettre d'accompagnement pour le préavis du service

suivant :

- Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA), préavis du 9 décembre 2015, qui annule et remplace celui contenu dans le préavis de synthèse de la DGMR du 2 octobre 2015 ;
- Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA), préavis du 28 janvier 2016, qui annule et remplace celui 9 décembre 2015 ;
- OFEV, préavis du 13 janvier 2016.

Un examen spécifique à l'aviation a été effectué par les services internes de l'OFAC en date du 18 janvier 2016.

#### 2.4 *Observations finales*

Par envois du 25 janvier, 28 janvier, 8 avril et 16 avril 2016, l'OFAC a fait parvenir les prises de position mentionnées ci-dessus au requérant en l'invitant à lui faire part de ses éventuelles observations finales. Dans les délais impartis, le requérant n'a pas formulé de remarque particulière.

L'instruction du dossier s'est achevée le 28 avril 2016.

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

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

Pour les aérodromes civils, l'art. 37 al. 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) prévoit que les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'art. 2 OSIA précise que les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne l'OFAC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les champs d'aviation, c'est-à-dire les aérodromes dont l'exploitant ne bénéficie pas d'une concession au sens de l'art. 36a LA.

Dans le cas présent, le projet vise à modifier les plans d'une halle affectée au stationnement d'aéronefs civils et à des activités administratives. Dans la mesure où une telle halle sert à l'exploitation civile d'un aérodrome militaire avec utilisation civile, il s'agit d'une installation d'aérodrome au sens de l'OSIA dont la réalisation doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, l'OFAC car l'exploitant civil de l'aérodrome de Payerne n'est pas titulaire d'une concession.

#### *1.2 Procédure applicable*

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

La procédure ordinaire d'approbation des plans en particulier est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA et ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est no-

tamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, les conditions pour appliquer la procédure simplifiée ne sont pas respectées de sorte que la procédure ordinaire d'approbation des plans est requise. En effet, la modification de la halle initialement approuvée prévoit son déplacement et partant une altération sensible de l'aspect extérieur du site.

### 1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'al. 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est pas nécessaire.

## **2. Au fond**

### 2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, techniques, spécifiques à l'aviation, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ou l'exploitation de l'aérodrome.

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

## 2.2 *Justification*

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

## 2.3 *Responsabilité de l'exploitante*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. En vertu de l'art. 17 OSIA, l'exploitante est chargée de créer les conditions d'une utilisation correcte du champ d'aviation et de l'exploiter conformément aux dispositions légales et au règlement d'exploitation.

## 2.4 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)*

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

Le présent projet est situé sur une parcelle qui se trouve à l'extérieur du périmètre PSIA, le jouxtant immédiatement. Ainsi, une modification du périmètre est nécessaire pour l'englober.

Pour ce faire, une nouvelle coordination entre les autorités concernées a été menée et a abouti le 14 juillet 2015 à un complément au protocole de coordination existant. La fiche par installation sera formellement adoptée par le Conseil fédéral lors de la 12<sup>ème</sup> série d'adoption des fiches PSIA prévue pour le début de l'année 2017.

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

## 2.5 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

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

En l'occurrence, l'objet de la présente demande est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

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

Le projet concerne le développement d'une infrastructure dédiée à l'aviation civile, plus particulièrement à l'aviation d'affaires, et à accueillir le siège de la société. Il est situé à l'intérieur du périmètre du Plan partiel d'affectation (PPA) « Aéroport I » sur la future parcelle n° 5607, issue par morcellement de la parcelle n° 5061, propriété de la Commune de Payerne. Le terrain se trouve à proximité directe de la piste de l'aérodrome. La future parcelle est affectée en zone d'activités. Elle jouxte la zone de verdure qui affecte les rives du Fossé neuf.

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

Le projet Speedwings prévoit 76 places de stationnements aménagées sur le côté opposé à la piste d'aviation, le long d'un chemin d'accès débouchant sur la route de Morens.

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

- Gestion des circulations et du stationnement : accès des employés et accès publics, livraisons.
- Equipements et infrastructures communes : conception et gestion commune.
- Aspect sécuritaires : aires accessibles au public, aires sécurisées, etc.
- Intégration paysagère : les deux PPA prévoient des aires de verdure, principalement le long du Fossé Neuf. Le projet Speedwings laisse une bande verdure de 9,50 mètres le long de ce cours d'eau, alors que le PPA prévoit 10 mètres. Cette réduction de la zone de verdure n'est pas significative, mais elle montre que le projet est très contraint par le règlement et qu'il est difficile de trouver l'espace nécessaire pour le stationnement. Un concept global de stationnement, de circulation, couplé avec une conception paysagère pourrait être une piste de réflexion.

Au vu de ce qui précède, l'autorité de céans constate que les autorités spécialisées du Canton de Vaud n'ont pas émis d'objections ou d'exigences précises en lien avec le projet Speedwings mais uniquement des remarques générales et globales sur

l'ensemble de la gestion du site Aéroport qui est, pour rappel, situé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre PSIA. Ces remarques ne seront donc pas reprises comme charges dans le dispositif de la présente décision d'approbation des plans mais ont toutefois été transmises à l'exploitant dans le cadre des observations finales.

Pour le surplus, l'autorité de céans précise que le thème du stationnement et de la mobilité a fait l'objet de remarques plus techniques et spécifiques qui seront développées ci-dessous (B.2.13.1 Stationnement et mobilité p. 27).

## 2.6 *Exigences spécifiques liées à l'aviation*

L'art. 3 al. 1<sup>bis</sup> 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 aéroports. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette procédure d'approbation des plans, les services internes de l'OFAC ont effectué un examen spécifique à l'aviation et en ont consigné les résultats dans un document daté du 18 janvier 2016, annexé à la présente décision. Ce document formule 27 exigences qui ont été transmises au requérant. Ce dernier ne les a pas contestées. Ces exigences sont justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées en tant que charges dans le dispositif de la présente décision.

## 2.7 *Exigences militaires*

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

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

Les exigences précitées ont été à nouveau communiquées au requérant et une nouvelle rencontre entre les parties intéressées a permis d'apporter des informations relatives aux dernières exigences. Finalement, le SG-DDPS a formulé une troisième et

dernière prise de position sur la construction projetée en date du 11 avril 2016. Ce dernier document formule des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous. Dans le cadre des observations finales, les exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

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

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

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

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

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

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

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

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

La réalisation du projet doit correspondre aux plans et à la structure de façade du bâtiment tels que présentés et acceptés en séance du 28 janvier 2016 par le DDPS (Team de projet Mals Plus) et consignés sur le plan du 3 mars 2016.

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

- La prise en compte du risque en cas d'avitaillement des avions devant les hangars. Sur ce point, l'OFAC précise que le présent projet ne prévoit pas un tel avitaillement. En effet, l'avitaillement se fera sur le tarmac civil principal.
- La conformité des emplacements de lavage des avions. Sur ce point, l'OFAC précise que le présent projet, contrairement au projet initial, ne prévoit pas de lavage des avions.
- Le stationnement des aéronefs dans les hangars avec du carburant dans les réservoirs n'est pas mentionné. L'OFAC confirme ce point et rappelle au requérant qu'il est de sa responsabilité d'exploiter la construction conformément au dossier déposé.
- L'emplacement de la partie technique (ondulateurs) de l'installation des panneaux photovoltaïques sur le toit. L'OFAC est conscient de ce point qui a été traité dans le cadre de l'examen aéronautique.
- Les remarques du SG-DDPS concernant le rapport d'impact sur l'environnement et le concept environnement applicables aux dossiers Aéroport I et II. Pour rappel, ces documents figuraient dans le dossier de demande d'approbation des plans pour la construction d'une voie de roulage et d'un tarmac pour l'aviation civile. Ces documents avaient fait, lors de leur mise à l'enquête publique, l'objet de remarques du SG-DDPS. En substance, le SG-DDPS avait rappelé avoir dû réaliser d'importantes surfaces de compensation écologique et des surfaces de revalorisation. Ces surfaces ne peuvent pas être également désignées par l'exploitant civil comme surface de compensation écologique. Sur ce point, l'OFAC précise que la présente procédure d'approbation des plans se concentre uniquement sur un seul projet, celui de la halle Speedwings, et qu'il ne convient dès

lors pas à ce stade d'examiner les mesures environnementales de l'ensemble du site. A noter par ailleurs que le concept environnemental de l'ensemble de l'Aéropole est en cours d'adaptation et qu'un exemplaire du projet actuel a été inséré dans le dossier de la présente demande. La remarque du SG-DDPS précitée devra donc être prise en compte lors de la validation de la mise à jour du concept environnemental qui fera l'objet d'une procédure ad hoc, distincte de celle appliquée pour le présent projet. A noter pour le surplus que ce projet a spécifiquement fait l'objet d'une étude environnementale qui a été analysée par les services spécialisés cantonaux et fédéraux et dont les résultats seront détaillés ci-dessous.

## 2.8 *Exigences liées aux douanes*

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

L'AFD a rappelé que toutes les personnes et marchandises qui arrivent depuis l'étranger, respectivement quittent le territoire suisse, par le tarmac doivent passer par la zone de contrôle douanier.

Cette autorité a toutefois constaté qu'en raison des voies de fuites représentées sur les plans de sécurité il sera possible d'échapper aux contrôles douaniers, en particulier car les portes qui leur sont liées seront équipées d'un dispositif d'urgence dont l'activation permettra en tout temps de les ouvrir. L'évacuation de l'ensemble du bâtiment ne devra donc pas se faire en traversant cette zone.

Concernant spécifiquement la zone dédiée à l'entrée et la sortie du pays, il sera prévu, selon discussions avec le requérant, que les portes soient utilisées manuellement par le personnel compétent de l'AFD. Ainsi, les entrées et sorties illégales pourront être évitées.

Pour le surplus, l'AFD a estimé que les détails relatifs aux locaux des fouilles corporelles et de détention devront encore être optimisés dans le cadre de l'élaboration des plans d'exécution car l'emplacement exact des portes et l'équipement précis de ces locaux sont importants pour l'exécution des tâches des collaborateurs de l'AFD et ont un impact sur leur sécurité. Ainsi, l'AFD a souhaité être consultée dans le cadre de la conception des détails et pouvoir faire part de son avis.

Ces exigences ont été transmises au requérant qui, par courrier électronique du 10

novembre 2015, a indiqué avoir modifié le sens de fuite de l'évacuation d'urgence du bâtiment pour que les locaux des douanes ne soient plus traverser et avoir mis à jour les plans. De plus, le requérant a indiqué que la zone de douane sera équipée d'un système de verrouillage/déverrouillage des portes dont le contrôle sera effectué conjointement avec le personnel de l'AFD. Les modalités concrètes pourront être précisées lors de la réalisation du projet, en collaboration avec l'AFD.

Le 4 décembre 2015, l'AFD a pris note du courrier électronique précité et a requis des informations supplémentaires relatives à l'existence d'un système de badge et/ou de vidéosurveillance. L'autorité de céans a recueilli ces informations auprès du requérant puis les lui a transmises. En substance, le requérant a confirmé qu'un système de badge et qu'un système de caméra de surveillance seront installés dans le cadre de l'exploitation générale de cette halle. Ils permettront ainsi accessoirement de garantir à l'AFD que le passage des personnes de la zone tarmac à la zone publique (et vice-versa) soit contrôlé efficacement. Les modalités concrètes pourront être précisées lors de la réalisation du projet, en collaboration avec l'AFD.

Au vu de ce qui précède, force est de constater que toutes les exigences en matière de douane ont été prises en compte autant que possible à ce stade de la procédure. Concernant l'exigence relative à l'absence de voies de fuite traversant la zone de contrôle douanier, il ressort clairement du nouveau plan de sécurité du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP109.1-F du 20 janvier 2016, remis à l'autorité le 25 janvier 2016, qu'elle a été prise en compte. Dans la mesure où ce plan sera formellement approuvé, aucune charge sur ce point ne sera insérée dans le dispositif de la présente décision. En revanche, les trois autres exigences de l'AFD, à savoir celle liée à un système de badge et de vidéosurveillance, celle liée la participation du personnel de l'AFD à la gestion des portes de la zone de contrôle douanier ainsi que celle liée à la participation de l'AFD à la planification de détails étant importantes mais ne pouvant pas figurées sur les plans approuvés, trois charges correspondantes seront insérées dans le dispositif de la présente décision.

A noter également que ces modifications des voies de fuites ont été présentées aux autorités cantonales spécialisées en matière de protection contre les incendies qui ne s'y sont pas opposées.

## 2.9 *Exigences liées à la circulation transfrontalière des personnes*

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

Le SEM rappelle que, depuis le 29 mars 2009, les aéroports – étant des frontières extérieures Schengen de la Suisse – sont tenus de mener leurs activités conformément aux dispositions de l'acquis de Schengen dès qu'il y a des vols en provenance ou à destination d'Etats tiers. De ce fait, l'adaptation des infrastructures de l'aéroport et/ou des processus opérationnels doit systématiquement respecter ces dernières.

Le SEM constate que l'aérodrome de Payerne n'est pas classifié comme une frontière extérieure Schengen de la Suisse. De ce fait, les exigences du code frontières Schengen à l'infrastructure ne sont pas applicables. Ainsi, dans de tels aérodromes, il n'est pas nécessaire de mettre en place des structures destinées à la séparation physique entre le flux de passagers de vols intérieurs et d'autres vols.

Il est évident que, dans le cas contraire où un aéroport est une frontière extérieure Schengen en Suisse, toutes les mesures nécessaires afin de séparer physiquement les flux de passagers sur les vols intérieurs des flux de passagers sur les autres vols doivent être prises. De telles mesures devraient se retrouver dans des procédures documentées ou encore mieux, dans une infrastructure en conséquence. De juger si dans le cas présent ces conditions sont remplies ne fait pas partie de cette procédure.

Le SEM consent – en mettant expressément en avant le fait que Payerne n'est pas une frontière extérieure Schengen de la Suisse – aux plans de la halle Speedwings.

Sur la base de ce qui précède, l'OFAC confirme que l'aérodrome de Payerne n'est pas une frontière extérieure Schengen de la Suisse et prend note du fait que le SEM n'a pas émis d'exigences relatives à la circulation des personnes à l'intérieur de l'espace Schengen.

## 2.10 *Exigences liées au courant fort*

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

Dans le cadre de ce projet, il est prévu d'installer des panneaux solaires sur la toiture de la halle. Les documents de la demande d'approbation sont incomplets pour que l'ESTI puisse évaluer ce projet. Néanmoins, selon le chiffre 1.2 de la convention du 2 février 2015 entre l'OFAC et l'ESTI, les installations électriques pourront être directement approuvées par l'ESTI subséquemment dans le cadre d'une procédure indépendante.

Considérant ce qui précède, l'ESTI préavise le projet en formulant les charges et conditions suivantes à intégrer dans la présente décision d'approbation des plans.

L'exploitant devra faire une demande par écrit à l'ESTI pour l'installation photovoltaïque et joindre les documents suivants :

- Formulaire de demande TD2 ;
- Description de l'installation ;
- Extrait de carte à l'échelle 1:25000 ;
- Plan de situation à l'échelle 1:500 ;
- Plan de disposition (plan de montage, disposition et emplacement des modules PV et onduleur) ;
- Schéma de principe ;
- Fiche de données techniques de l'onduleur ;
- Fiche de données techniques des modules PV ;
- Copie du permis de construire (dans ce cas copie de la présente décision d'approbation de l'OFAC) ;
- Copie de la demande IAP signée par le service électrique.

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

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

##### 2.11.1 Déchets et substances

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

Le volume de la construction dépasse 3'500 m<sup>3</sup> SIA. Par conséquent, il a exigé que le Questionnaire particulier 71 "Gestion des déchets de chantier" devra être complété en ligne (« Portail e-VD » sur [www.vd.ch](http://www.vd.ch)) 15 jours avant le début des travaux et à posteriori (synthèse).

##### 2.11.2 Protection des sols

Pour ce thème, aucune exigence n'a été formulée, que ce soit par le Canton de Vaud ou par l'OFEV. En effet, le 29 juin 2001, la Commune de Payerne a déjà octroyé un permis de construire pour effectuer l'équipement de plusieurs parcelles situées à l'intérieur et autour de l'actuel périmètre d'aérodrome, faisant partie de la

zone industrielle Aérople I et II. Tel que cela ressort de la « Notice d'impact sur l'environnement, Annexe 2 Evacuation des eaux, concept de gestion des eaux pluviale et des eaux usées », page 3, certains des travaux, notamment de remblai pour réguler les eaux pluviales, ont été réalisés et force est d'admettre que l'ensemble des sols sur lesquels le projet qui fait l'objet de la présente décision sera érigé ont effectivement déjà été manipulés de sorte qu'une protection particulière en la matière n'est pas nécessaire.

#### 2.11.3 Améliorations foncières

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

Les collecteurs communaux construits avec des subventions type "améliorations foncières" devront être maintenus dans leurs fonctions (déplacement, reconstruction possible en accord avec la Commune territoriale et/ou le propriétaire privé, le cas échéant). Idem pour les chemins touchés par les travaux.

#### 2.11.4 Protection des eaux souterraines

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

Le projet de construction d'une halle pour stationner des aéronefs et aménager divers locaux se situe en secteur  $A_u$  de protection des eaux. Dans un tel secteur, il est interdit de mettre en place des installations au-dessous du niveau piézométrique moyen de la nappe (ordonnance sur la protection des eaux, OEaux, RS 814.201, Annexe 4, Point 211, al 2) et seules des eaux pluviales non altérées peuvent être infiltrées sans prétraitement. Selon les documents soumis, le projet respecte les conditions émises ci-dessus.

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

Le projet étant en secteur  $A_u$  de protection des eaux, le point bas des constructions doit se situer au moins 1 m au-dessus de la nappe. L'OFEV constate que les ouvrages prévus ne comprennent pas de construction en sous-sol et ils restent au-dessus de la nappe. Les eaux souterraines ne seront donc guère touchées et il n'est prévu aucun stockage d'hydrocarbures sur la parcelle de Speedwings.

Le projet peut être approuvé si les mesures intégrées figurant dans la Notice d'impact sur l'environnement sont appliquées.

#### 2.11.5 Prétraitement des eaux usées et déchets

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

Selon la notice d'impact sur l'environnement (Triform, mai 2015) et le plan des canalisations (DP101-C, juin 2015), les eaux résiduaires de la cuisine du restaurant seront prétraitées par un décanteur et un séparateur de graisses tandis que les hangars avions seront sécurisés par un décanteur et un séparateur d'hydrocarbures raccordés aux eaux usées. Le projet prévoit également le prétraitement des eaux du parking avant déversement dans le bassin de rétention des eaux pluviales.

Considérant ce qui précède, le Canton de Vaud exige ce qui suit.

Les séparateurs d'hydrocarbures sécurisant le parking doivent être dimensionnés sur la base d'un débit d'au moins 3 l/s/m<sup>2</sup> pour fonctionner correctement.

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

Selon le questionnaire n° 64, les liquides polluants seront stockés au-dessus d'un bac de rétention.

Seuls les liquides chimiquement compatibles peuvent être retenus dans un même compartiment.

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

#### 2.11.6 Traitement des eaux usées et eaux claires

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

Toutes les eaux usées produites à l'intérieur des bâtiments devront être raccordées à la station d'épuration centrale. Le dimensionnement des collecteurs EU en aval devra être vérifié. A noter que le projet prévoit une augmentation importante d'activité sur le site Aéroport I, créant ainsi un apport conséquent d'eaux usées à la station d'épuration. Cette dernière date de 1967 (des aménagements ultérieurs ont été faits en 2003) et sa capacité est proche d'être atteinte. La Commune de Payerne doit avancer dans sa réflexion sur l'avenir de son épuration, en particulier dans l'étude d'une station d'épuration régionale, en collaboration avec les communes environnantes, avec comme objectif la mise en place d'une solution dans un délai à moyen terme. L'OFAC précise que cette remarque, adressée, à la Commune de Payerne, ne concerne pas directement le requérant et ne sera ainsi pas reprise comme charge dans le dispositif de la présente décision.

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

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

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

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

## 2.11.7 Nature, biodiversité et paysage

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

Le projet consiste à réaliser un bâtiment d'exploitation d'aviation civile à proximité de l'aérodrome militaire sur le territoire de la Commune de Payerne, dans l'Aéropôle I. Le bâtiment et les aménagements extérieurs tiennent compte des prescriptions du PPA en matière de végétalisation des toits et de la mise en place de surfaces vertes.

L'entier du site est régi par un concept environnemental qui couvre également les dossiers Aéroports I et II. Le concept est en cours d'actualisation et doit encore être présenté au canton pour approbation. Le présent préavis n'engage pas le Canton de Vaud sur d'éventuelles remarques sur le concept révisé qui devra être accepté.

Considérant ce qui précède, le Canton de Vaud préavise favorablement la réalisation du projet tel que présenté.

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

Il est prévu d'aménager deux bandes vertes qui longent le bâtiment au nord et au sud, l'une de 1'005 m<sup>2</sup>, l'autre de 426 m<sup>2</sup>. La toiture (> 7'700 m<sup>2</sup>) sera végétalisée de manière extensive et 600 m<sup>2</sup> de panneaux solaires y seront installés. En ce sens, le projet respecte le PPA Aéroports I.

Le projet ne touche aucun inventaire fédéral des paysages ou des biotopes. Aucun biotope digne de protection selon l'art. 18 al. 1bis de la loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451) n'est touché. Les surfaces agricoles touchées sont exploitées intensivement.

Il faut néanmoins noter que l'aérodrome de Payerne est traversé sur un axe nord-

sud par un corridor à faune régional rejoignant les corridors suprarégionaux FR10 et FR11. De nombreuses mesures de compensation ont été planifiées lors de dossiers précédents, afin de consolider ce corridor. Une branche du Réseau écologique national (REN) forme un continuum humide grâce au « Fossé neuf » et au canal des « Avanturies ». Le projet ne touche pas directement ces surfaces mais se situe dans la continuité.

Les documents du dossier ne mentionnent pas clairement s'il est nécessaire de clôturer le site, toutefois le document joint au dossier à titre informatif « Concept environnemental applicable aux dossiers Aéro pôles I et II » (version provisoire de juin 2015) mentionne la pose de clôtures pour tous les projets sur Aéro pôle I et II, ce qui soustrairait les surfaces vertes du périmètre à la moyenne et petite faune. Ce concept, encore provisoire, propose toute une série de mesures d'aménagement : toitures végétalisées extensives avec système de rétention des eaux, gestion extensive selon l'ordonnance sur les paiements directs versés dans l'agriculture (OPD ; RS 910.13) des zones de verdure, choix d'essences arbustives indigènes et de station, concept d'éclairage, pose de buses pour la faune sous les clôtures, dalles de béton trouées pour les parkings. Ces mesures amènent toutes une certaine qualité écologique à la nouvelle zone industrielle et permettent de répondre au ménagement du paysage et de la nature demandé par l'art. 3 LPN.

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

- Toutes les mesures mentionnées au point 4.2 du « Concept environnemental applicable aux dossiers Aéro pôle I et II. Principes d'aménagements » (COREB, juillet 2015, A. Maibach Sàrl, version provisoire) concernant le projet devront impérativement être mises en œuvre.
- L'installation d'une éventuelle clôture devra être accompagnée de la pose de buses de 60 cm sous la clôture. En effet, cela permet les échanges de moyenne et petite faune entre l'extérieur et l'intérieur de la clôture (mesures de protection, de reconstitution ou de remplacement selon l'art. 18 al. 1er LPN).

#### 2.11.8 Protection de l'air

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

Les prescriptions fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1) sont à respecter. Les points mentionnés ci-dessous sont les plus importants.

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

tier faisant l'objet de la présente autorisation.

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

Durant la phase d'exploitation, le projet ne remettra pas en cause le respect des valeurs limites d'immissions pour les poussières fines et le dioxyde d'azote.

#### 2.11.9 Bruit et vibrations

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

Les exigences en matière de lutte contre le bruit de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) ainsi que celles décrites dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) sont applicables.

En matière d'exposition au bruit de l'aérodrome, le Canton de Vaud relève que le nouveau bâtiment sera soumis à une exposition supérieure à celle exigée par l'OPB concernant le bruit de l'aviation. Toutefois, en application de l'art. 1 al. 3 OPB, il est à considérer que les locaux d'exploitation (chambre de repos, bureaux, etc.) sont directement liés à l'exploitation de l'aérodrome et que, par conséquent, les exigences de l'OPB ne sont pas directement applicables. Toutefois, afin de protéger ces locaux contre les nuisances sonores, il est demandé que les mesures suivantes de protection contre le bruit soient respectées, comme décrites dans l'étude acoustique du bureau Acustica du 24 octobre 2014 :

- le bâtiment devra respecter les exigences accrues de la norme SIA 181/2006 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (protection contre le bruit dans le bâtiment) ;
- les locaux à usage sensible au bruit devront être équipés d'un système de ventilation mécanique permettant d'aérer ces locaux sans avoir besoin d'ouvrir les fenêtres.

En ce qui concerne l'utilisation accrue des voies de communication, le Canton de Vaud relève que le dimensionnement de l'offre en places de stationnement est de 76 places générant un trafic journalier moyen de 152 mouvements. Les conclusions du rapport d'impact montrent que les exigences de l'art. 9 OPB (utilisation accrue des voies de communication) sont respectées.

Enfin, concernant le bruit de l'exploitation, l'annexe 6 de l'OPB fixe les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers (bruits d'exploitation). Ces

valeurs limites sont aussi valables pour le bruit causé par les ateliers de réparations, les entreprises d'entretien et d'exploitation situées sur les aérodromes. Dans le cas de cette nouvelle installation, les niveaux d'évaluation mesurés dans le voisinage ne devront pas dépasser les valeurs de planification (art. 7 OPB).

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

Concernant la phase de réalisation, la Directive sur le bruit de chantier (DBC) de l'OFEV, niveau de mesures A, devra être appliquée.

Concernant la phase d'exploitation, le présent projet est sans impact sur la génération de bruit de l'aviation, laquelle a été consignée dans l'approbation du Règlement d'exploitation du 27 septembre 2013 et l'approbation de la Modification du règlement civil pour les vols IFR du 11 juin 2015. Les 1'500 mouvements prévus de Speedwings s'inscrivent dans le potentiel PSIA de 8'400 mouvements, respectivement dans l'exposition au bruit admissible selon art. 37a OPB approuvée dans les décisions précitées. Sur ce dernier point, l'OFAC confirme que le présent projet n'a aucun impact sur le bruit admissible approuvé car les activités liées à ce projet s'y conforment pleinement.

Pour le reste, l'OFEV soutient les exigences du Canton de Vaud relatives aux mesures construction de protection contre le bruit à l'intérieur du bâtiment projeté.

#### 2.11.10 Danger naturels

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

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

#### 2.11.11 Protection contre les séismes

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

La convention d'utilisation ainsi que le rapport de prédimensionnement traitent l'ensemble de la structure porteuse (partie administrative et hangar). La structure porteuse présente diverses irrégularités tant en plan qu'en élévation (grande excentricité des éléments stabilisateurs, grandes charges en toiture (locaux techniques), zones en porte-à-faux au-dessus des places de parc, combinaison de divers matériaux pour la structure porteuse). De ce fait, un dimensionnement par la méthode de force de remplacement n'est pas permis. De plus, le coefficient de comportement « q » ne peut être admis à 2,0 que si la structure en bois respecte les exigences pour un type de structure B, sinon le coefficient de comportement minimal de 1,5 doit être admis. Finalement, la structure ne présente pas un concept régulier comme recommandé selon le tableau 26 de la norme SIA 261. La grande torsion doit du moins être prise en compte dans le dimensionnement et risque de produire des dommages plus importants en cas de séisme, également en raison des éléments non-structuraux.

En focalisant l'évaluation uniquement sur la sécurité des personnes qui se concentrent en majeure partie dans la partie administrative du bâtiment et non sur les biens ou l'exploitation (hangar), la sécurité structurale semble pouvoir être satisfaite par un dimensionnement correct. Néanmoins, il est de l'intérêt propre du requérant d'améliorer le concept parasismique du bâtiment pour éviter des dommages excessifs en cas de séisme.

Selon le rapport de prédimensionnement (ch. 3) et la convention d'utilisation (ch. 6.1), la responsabilité et le dimensionnement des éléments non-structuraux pertinents pouvant, en cas de défaillance, mettre en danger des personnes ou porter préjudice à l'exploitation ne sont pas définis.

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

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

#### 2.11.12 Substances et préparations dangereuses

Pour ce thème, le Canton de Vaud a rappelé que les prescriptions de la loi sur la protection contre les substances et les préparations dangereuses (loi sur les produits chimiques, LChim ; RS 813.1) et ses ordonnances sont réservées et doivent être respectées. Le Canton de Vaud a également indiqué ce qui suit en matière

d'installations frigorifiques.

Une modification significative de l'annexe 2.10 « Fluides frigorigènes » de l'ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (ORRChim ; RS 814.81) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2013. L'obligation d'autorisation des installations de froid et des pompes à chaleur fonctionnant avec des substances stables dans l'air a été supprimée. C'est pourquoi la plate-forme pour la délivrance des autorisations [www.pebka.ch](http://www.pebka.ch) a été désactivée. Ainsi, la mise sur le marché d'installations stationnaires contenant des substances stables dans l'air a été limitée à certaines applications en fonction de la puissance de réfrigération (ORRChim, annexe 2.10, ch. 2.1, al. 3). Toutefois, l'OFEV peut délivrer des dérogations (ORRChim, annexe 2.10, ch. 2.2, al. 5). Toutes les informations se trouvent à l'adresse suivante : <http://www.bafu.admin.ch/Fluides-frigorigenes>. Des informations complémentaires peuvent également être obtenues auprès de la DGE/DIREV-ARC, Ch. des Boveresses 155, 1066 Epalinges - tél. 021 - 316 43 60 - réf. MM. B. Dubey ou S. Steiger.

Cela étant précisé, les annonces pour les installations stationnaires contenant plus de 3 kg de substances stables dans l'air ne peuvent plus être effectuées par la plate-forme [www.pebka.ch](http://www.pebka.ch) depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2013 et seront dans le futur à annoncer uniquement auprès du Bureau suisse de déclaration des installations productrices de froid et des pompes à chaleur (SMKW) à Maur ([www.smkw.ch](http://www.smkw.ch)). Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse Internet <http://www.bafu.admin.ch/chemikalien/01415/01426/index.html?lang=fr>.

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

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

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

L'autorité de céans rappelle qu'en vertu de l'art. 37 al. 3 LA, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Aucune autorisation re-

levant du droit cantonal n'est requise. Au sens de l'art. 37 al. 4 LA, le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

Au vu de ce qui précède, l'autorité de céans constate que les services cantonaux spécialisés ont examiné le projet en cause et ont estimé que, sur le fond, les conditions à l'octroi des autorisations précitées sont respectées. Toutefois, dans la mesure où, selon le droit fédéral, aucune autorisation cantonale n'est formellement nécessaire, il n'est pas nécessaire d'octroyer de telles décisions, étant entendu que la présente décision d'approbation des plans couvre toute les autorisations nécessaires.

## 2.12 *Exigences liées à la protection des travailleurs*

La conformité du projet aux normes édictées en matière de protection des travailleurs a été examinée par le Canton de Vaud. Son service spécialisé, à savoir le Service de l'emploi (SDE), a émis 17 exigences techniques, consignées aux pages 14 et 15 de la prise de position de synthèse du Canton de Vaud du 2 octobre 2015 qui est annexée à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

## 2.13 *Exigences techniques cantonales*

La conformité du projet aux normes cantonales et communales a été examinée par différents services du Canton de Vaud. Ces autorités ont émis des remarques et exigences qui seront développées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, les exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi intégrées sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

### 2.13.1 Stationnement et mobilité

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

#### a) Stationnement

Tout d'abord, il convient de rappeler que l'aménagement des places de stationnement au sein du périmètre du PPA « Aéroport I » ne doit pas péjorer l'installation d'une future entreprise au sein du PPA « Aéroport II ». Un décompte du nombre de places de stationnement devra être tenu pour chaque parcelle par la Commune. De façon générale, il est recommandé de préciser la gestion du stationnement ainsi que

de l'accessibilité à l'échelle du site de l'Aérôpole et ce afin de garantir la coordination de l'ensemble des projets de construction déposés dans le périmètre.

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

Le projet prévoit actuellement 76 places de stationnement. Il est colloqué en « type de localisation E » selon la norme en vigueur. Sur la base du questionnaire 68 transmis avec le dossier de la demande, le Canton de Vaud n'a pas de remarques.

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

En matière de stationnement des vélos, le Canton de Vaud rappelle qu'en application de l'article 40a du RLATC, le nombre de places de stationnement pour vélos doit être fixé sur la base de la norme correspondante de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (actuellement VSS 640065).

Le projet prévoit actuellement 8 places de stationnement pour vélos. Le Canton de Vaud estime que les aménagements pour le stationnement des vélos sont en nombre insuffisant et devraient être redimensionnés afin de se conformer à la réglementation en vigueur.

Le Canton de Vaud rappelle qu'il est de la compétence de l'autorité communale de statuer sur le nombre de places définitif qui peut être autorisé. Sur ce dernier point, l'autorité de céans rappelle encore que, dans la mesure où, selon le droit fédéral, aucune autorisation cantonale n'est formellement nécessaire, il n'est pas nécessaire que l'autorité communale statue sur ce point, étant entendu que la présente décision d'approbation des plans couvre toute les autorisations nécessaires. Cela étant précisé, force est de constater que le nombre de places de stationnement des vélos semble ne pas être suffisant et ne peut, actuellement, pas encore être définitivement

fixé. Pour ce faire, l'autorité de céans formule comme exigence que le requérant analyse la situation et les possibilités d'augmenter ou non le nombre de places de stationnement des vélos et lui présente le résultat de cette analyse dans un délai de deux mois dès l'entrée en vigueur de la présente décision, pour examen par les autorités spécialisées du Canton de Vaud. Une charge y relative sera insérée dans le dispositif de la présente décision.

b) Mobilité

Conformément au Plan directeur cantonal (Mesure A25 Politique de stationnement et plans de mobilité) ainsi qu'au Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges (Plan OPAIR, fiche MO-9 Plans de mobilité d'entreprise) et dans le but de limiter la génération de trafic routier induite par la planification, le Canton de Vaud recommande l'établissement de plans de mobilité d'entreprise ou de site. Ce principe sera inscrit dans le rapport explicatif d'aménagement selon l'art. 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1).

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

- Contacter le responsable mobilité durable de la division management des transports, Département des infrastructures et des ressources humaines, Direction générale de la mobilité et des routes, division management des transports, Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne, 021/316.73.73, [info.dgmr-obilite@vd.ch](mailto:info.dgmr-obilite@vd.ch) ;
- Consulter le site : [www.vd.ch/dgmr](http://www.vd.ch/dgmr) onglet Dossiers : Promotion des mobilités durables : Mobilité d'entreprise.

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

### 2.13.2 Protection contre les incendies

La conformité du projet aux normes de protection contre les incendies a été examinée par le Canton de Vaud, par le biais de l'Établissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels (ECA). Cet établissement a émis plusieurs exigences, contenues dans le préavis de synthèse du Canton de Vaud du 2 octobre 2015, qui ont été transmises au requérant. Au vu des exigences, le requérant a apporté des compléments en date du 9 octobre 2015, qui ont été transmis à l'ECA.

Le 9 décembre 2015, l'ECA a formulé une nouvelle prise de position, annulant et

remplaçant sa première prise de position. Le requérant en a pris connaissance et a adapté son projet en conséquence. Les adaptations ont également pris en compte les exigences de l'AFD (cf. ci-dessus chapitre 2.8 Exigences liées aux douanes). L'ECA a consulté une dernière fois les plans adaptés et a indiqué ce qui suit.

Le concept de protection incendie version 1.0 du 4 octobre 2015 ainsi que les plans de protection incendie sont acceptés et doivent être appliqués sous réserve des points correctifs et complémentaires suivants :

- Les vitrages situés dans les voies d'évacuation verticales doivent être de résistance EI 60.
- Les murs des voies d'évacuation verticales situées contre le local « Hangar à avions » doivent être de résistance REI 60.
- Dans les unités d'utilisation « Bureaux » au rez-de-chaussée et 1<sup>er</sup> niveau, l'évacuation ne peut se faire au travers de plus d'un local voisin.
- Les deux issues de secours de la salle de conférence située au 2<sup>ème</sup> niveau doivent être munies d'une signalisation de secours.
- Contrairement au point 7.2 du concept de protection incendie, un chargé de sécurité en protection incendie doit être nommé.

#### 2.14 *Autres exigences*

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

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

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation. La prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur. Au cours de la vérification des exigences cantonales/communales, toute divergence sera portée à la connaissance de l'OFAC, lequel statuera.

#### 2.15 *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 per-

tinentes. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage notamment.

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

### **3. Des émoluments**

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11). En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant le montant.

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

### **4. De la notification et de la communication**

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

La présente décision n'est pas publiée dans la Feuille fédérale.

## C. Décision

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 2 juin 2015 de la COREB,

décide de modifier les plans de la Halle Speedwings approuvés le 2 avril 2008.

### 1. De la portée

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

- Chapitre 3 : Plan d'implantation n° APP2-548-DP100-C, échelle 1:500, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 4 : Plan des canalisations n° APP2-548-DP101-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 5 :
  - Plan du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP110-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
  - Plan des étages n° APP2-548-DP111-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 6 : Plan en coupes n° APP2-548-DP130-C, échelle 1:200, du 1<sup>er</sup> juin 2015 ;
- Chapitre 7 : Plan des façades n° APP2-548-DP-140-C, échelle 1:200, du 3 mars 2016 ;
- Chapitre 8 :
  - Plan de sécurité du rez-de-chaussée n° APP2-548-DP109.1-F, échelle 1:200, du 20 janvier 2016 ;
  - Plan de sécurité des étages n° APP2-548-DP109.2-F, échelle 1:200, du 20 janvier 2016.

### 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 27 exigences consignées dans l'examen spécifique à l'aviation du 18 janvier 2016, annexé à la présente décision, devront être respectées.

## 2.2 Exigences militaires

- Les projecteurs pour éclairer le tarmac ne devront pas éblouir les avions atterrissant depuis l'ouest (piste 05) ou depuis l'est (piste 23). Ces projecteurs, dont l'axe d'éclairage devra être tourné vers le bas, devront limiter l'éclairage exclusivement au tarmac et éviter d'éblouir ou de gêner les pilotes en approche ou circulant sur la piste et voies de roulage.
- Les véhicules d'intervention du feu et les véhicules de déneigement des pistes et voies de circulation devront être mentionnés dans la liste des véhicules autorisés à accéder au taxiway.
- Les bâtiments devront être équipés de feux d'obstacles conformes aux normes ou recommandations OACI ; ils seront synchronisés avec les feux d'obstacles du site aéroportuaire militaire et commandés à distance depuis la tour de contrôle. Le nombre exact et leur emplacement seront à définir en collaboration avec l'OFAC et les Forces aériennes.
- L'éclairage des enseignes lumineuses et publicitaires devra être dirigé du haut vers le bas afin d'éviter toute pollution lumineuse vers le ciel.
- L'exploitation de grues ou autres engins de levage devra obligatoirement faire l'objet d'une demande selon les prescriptions de l'OFAC. Une copie de la demande devra être envoyée au Commandement de la Base aérienne de Payerne en même temps qu'au Service cantonal concerné pour préavis et préparation de la publication militaire. La demande doit être déposée au moins 4 semaines avant l'installation de la grue. Une analyse de l'influence de la grue sur les systèmes d'approche ILS établie par Skyguide fera partie intégrante de la demande.
- Les grues et autre engins de levage seront signalés de jour comme de nuit avec des marquages et des feux d'obstacles.
- En cas d'enfoncement de pieux pour les fondations des bâtiments, une annonce préalable de ces travaux devra être envoyée au Commandement de la Base aérienne. Si des vibrations importantes doivent être constatées, une coordination spéciale sera mise en place avec le Commandement de la Base aérienne durant les travaux.
- Les entreprises de transport ne pourront pas traverser la piste à l'endroit des barrières de Morens ni utiliser les routes agricoles contournant l'aérodrome par le sud-ouest lors de la réalisation de la construction projetée.
- L'installation des panneaux solaires de Speedwings doit faire l'objet d'une série de tests de compatibilité avec les installations radar, de navigation et de télécommunication des Forces aériennes avant leur mise en service définitive. Cette mise en service aura lieu sous réserve de corrections nécessaire que les tests pourraient mettre en lumière.
- La réalisation du projet doit correspondre aux plans et à la structure de façade du bâtiment tels que présentés et acceptés en séance du 28 janvier 2016 par le DDPS (Team de projet Mals Plus) et consignés sur le plan du 3 mars 2016.

### 2.3 Exigences liées aux douanes

- Des systèmes de badge et de vidéosurveillance seront installés.
- La zone de douane sera équipée d'un système de verrouillage/déverrouillage des portes dont le contrôle sera effectué conjointement avec le personnel de l'AFD. Les modalités concrètes pourront être précisées lors de la réalisation du projet, en collaboration avec l'AFD.
- L'AFD devra être consultée dans le cadre de la conception des détails et pouvoir faire part de son avis, principalement pour les détails relatifs aux locaux des fouilles corporelles et de détention.

### 2.4 Exigences liées au courant fort

- L'exploitante devra faire une demande par écrit à l'ESTI pour l'installation photovoltaïque et joindre les documents suivants :
  - Formulaire de demande TD2 ;
  - Description de l'installation ;
  - Extrait de carte à l'échelle 1:25000 ;
  - Plan de situation à l'échelle 1:500 ;
  - Plan de disposition (plan de montage, disposition et emplacement des modules PV et onduleur) ;
  - Schéma de principe ;
  - Fiche de données techniques de l'onduleur ;
  - Fiche de données techniques des modules PV ;
  - Copie du permis de construire (dans ce cas copie de la présente décision d'approbation de l'OFAC) ;
  - Copie de la demande IAP signée par le service électrique.

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

#### 2.5.1 Déchets et substances

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

#### 2.5.2 Améliorations foncières

- Les collecteurs communaux construits avec des subventions type « améliorations foncières » devront être maintenus dans leurs fonctions (déplacement, reconstruction possible en accord avec la Commune territoriale et/ou le propriétaire privé, le cas échéant). Idem pour les chemins touchés par les travaux.

### 2.5.3 Protection des eaux souterraines

- Les mesures intégrées figurant dans la Notice d'impact sur l'environnement seront appliquées.

### 2.5.4 Prétraitement des eaux usées et déchets

- Les séparateurs d'hydrocarbures sécurisant le parking devront être dimensionnés sur la base d'un débit d'au moins 3 l/s/m<sup>2</sup> pour fonctionner correctement.
- L'entretien des ouvrages de prétraitement des eaux sera obligatoire et devra être confié à une entreprise de vidange spécialisée.
- Seuls les liquides chimiquement compatibles pourront être retenus dans un même compartiment.
- Les déchets spéciaux (p. ex. huiles usées, batteries, contenu des décanteurs / séparateurs d'hydrocarbures) devront être remis à une entreprise d'élimination autorisée.

### 2.5.5 Traitement des eaux usées et eaux claires

- Toutes les eaux usées produites à l'intérieur des bâtiments devront être raccordées à la station d'épuration centrale.
- Le dimensionnement des collecteurs EU en aval devra être vérifié.
- Les eaux claires ne doivent parvenir en aucun cas à la station d'épuration centrale. Il est pris note que les mesures de rétention sont limitées par la contrainte de protection contre le péril aviaire.
- Les raccordements EU+EC devront satisfaire aux exigences du système séparatif ainsi qu'aux dispositions des normes SN 592'000.
- Il y aura lieu de contrôler les branchements jusqu'à l'intérieur des bâtiments, afin d'exclure la possibilité d'inversions entre les canalisations d'eaux usées et d'eaux claires.

### 2.5.6 Nature, biodiversité et paysage

- Toutes les mesures mentionnées au point 4.2 du « Concept environnemental applicable aux dossiers Aéroport I et II. Principes d'aménagements » (COREB, juillet 2015, A. Maibach Sàrl, version provisoire) concernant le projet devront impérativement être mises en œuvre.
- L'installation d'une éventuelle clôture devra être accompagnée de la pose de buses de 60 cm sous la clôture.

### 2.5.7 Air

- La Directive Air Chantiers devra être appliquée.

- Sur le chantier, les machines et les appareils équipés de moteurs diesel devront être dotés de systèmes de filtres à particules (SFP) en fonction de leur puissance, conformément aux recommandations de la liste des filtres (OFEV, Suva) ou de filtres de même efficacité.
- Durant la phase d'exploitation, le projet ne remettra pas en cause le respect des valeurs limites d'immissions pour les poussières fines et le dioxyde d'azote.

#### 2.5.8 Bruit

- Le bâtiment devra respecter les exigences accrues de la norme SIA 181/2006 (protection contre le bruit dans le bâtiment).
- Les locaux à usage sensible au bruit devront être équipés d'un système de ventilation mécanique permettant d'aérer ces locaux sans avoir besoin d'ouvrir les fenêtres.
- Les niveaux d'évaluation mesurés dans le voisinage ne devront pas dépasser les valeurs de planification de l'annexe 6 de l'OPB.
- Concernant la phase de réalisation, la Directive sur le bruit de chantier (DBC) de l'OFEV, niveau de mesures A, devra être appliquée.

#### 2.5.9 Danger naturels

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

#### 2.5.10 Protection contre les séismes

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

#### 2.5.11 Substances et préparations dangereuses

- Les prescriptions de la LChim et ses ordonnances sont réservées et doivent être respectées.
- Les installations de froid et des pompes à chaleur stationnaires contenant plus de 3 kg de substances stables dans l'air seront annoncées auprès du Bureau suisse de déclaration des installations productrices de froid et des pompes à chaleur (SMKW) à Maur.

## 2.6 Exigences liées à la protection des travailleurs

- Les 17 exigences listées aux pages 14 et 15 de la prise de position du Canton de Vaud du 2 octobre 2015, annexée à cette décision, devront être respectées.

## 2.7 Exigences techniques cantonales

### 2.7.1 Stationnement et mobilité

- Le requérant devra analyser la situation et les possibilités d'augmenter ou non le nombre de places de stationnement des vélos et présenter à l'OFAC le résultat de cette analyse dans un délai de deux mois dès l'entrée en vigueur de la présente décision, pour examen par les autorités spécialisées du Canton de Vaud.

### 2.7.2 Protection contre les incendies

- Les vitrages situés dans les voies d'évacuation verticales doivent être de résistance EI 60.
- Les murs des voies d'évacuation verticales situées contre le local « Hangar à avions » doivent être de résistance REI 60.
- Dans les unités d'utilisation « Bureaux » au rez-de-chaussée et 1<sup>er</sup> niveau, l'évacuation ne peut se faire au travers de plus d'un local voisin.
- Les deux issues de secours de la salle de conférence située au 2<sup>ème</sup> niveau doivent être munies d'une signalisation de secours.
- Contrairement au point 7.2 du concept de protection incendie, un chargé de sécurité en protection incendie doit être nommé.

## 2.8 Autres exigences

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

### 3. Des émoluments

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

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

### 4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Communauté régionale de la Broye (COREB), Rue de Savoie 1, 1530 Payerne (avec les plans approuvés et les annexes).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Secrétariat général du DDPS (SG-DDPS), Territoire et environnement, Maulberstrasse 9, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Administration fédérale des douanes (AFD), Section Exploitation, Monbijoustrasse 40, 3003 Berne ;
- Secrétariat d'Etat aux migrations (SEM), Section Bases Frontières, Quellenweg 6, 3003 Berne-Wabern ;
- Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI), ESTI Romandie, Route de Montena 75, 1728 Rossens ;
- Canton de Vaud, Département des infrastructures et des ressources humaines, Direction générale de la mobilité et des routes, Avenue de l'Université 5, 1014 Lausanne.

(sig.)

Christian Hegner  
Directeur

(sig.)

Alexandre Triverio, juriste  
Section Plan sectoriel et installations

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

**Annexes**

- Examen spécifique à l'aviation du 18 janvier 2016 ;
- Préavis de synthèse du Canton de Vaud du 2 octobre 2015.

**Voie de droit**

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

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