

3003 Berne, le 28 juillet 2006

---

## **Aérodrome d'Ecuvillens**

Approbation des plans

Installation définitive d'un abri léger pour avion  
(aéro-bulle)

**Demande de**

**l'Aérodrome Régional Fribourg-Ecuvillens, société coopérative**

## **Décision**

---

31-06-2102'ECU/ pog

# 1 EN FAIT

---

## 1.1 Du contexte et de la demande d'approbation des plans

Le 9 mai 2001, le comité directeur de l'Aérodrome Régional Fribourg-Ecuvillens (AREF) a déposé une demande d'approbation des plans, pour la construction provisoire d'un abri léger démontable pour un aéronef, auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Par décision du 2 octobre 2001, le DETEC a approuvé les plans pour la construction provisoire de l'aéro-bulle puisque celle-ci devait être démontée au plus tard le 31 mars 2005.

En avril 2005, l'abri était toujours en place de sorte que l'OFAC a mis l'exploitante en demeure de se conformer à la décision susmentionnée. Après plusieurs échanges d'écritures quant aux alternatives envisageables dans le but de maintenir cet abri, l'utilisateur, par le biais de la société exploitante de l'aéroport, a déposé un dossier d'approbation des plans pour l'installation définitive de l'aéro-bulle le 28 novembre 2005, complété le 28 décembre de la même année et présenté personnellement à l'Office en début d'année 2006.

Les documents afférents à la demande d'approbation des plans sont les suivants:

- lettres de demande d'approbation des plans des 28 novembre et 28 décembre 2005 ;
- copie de la décision du DETEC du 2 octobre 2001 ;
- photographie aérienne de l'aérodrome avec la construction concernée ;
- matrice d'identification des impacts sur l'environnement ;
- plan de situation pour enquête ;
- descriptif technique de l'abri léger ;
- permis de construire, fiche de requête 1 ;
- permis de construire, fiche technique 2.1 et 2.2, 2.3 ;
- permis de construire, préavis communal 3 ;
- courrier de Monsieur Jacques Galley du 27 juin 2006 (octroi d'une dérogation de distance aux limites).

## 1.2 De la description du projet

La capacité offerte par l'aérodrome d'Ecuvillens en termes de places pour avions dans les hangars est relativement restreinte. La construction de cette aéro-bulle était à l'origine à durée limitée puisque la société exploitante devait construire un nouveau hangar à avions, conformément à la concession de construction du 8 septembre 1997. Jusqu'à présent, la situation financière de l'exploitante n'a pas permis de mener à terme un tel projet.

Dans ces conditions, le groupe Bonanza HB-Ell emmené par Monsieur G n'a d'autre choix que de demander aujourd'hui l'installation définitive de cet abri pour y parquer son avion, à défaut d'espace disponible dans les hangars de l'aérodrome.

### **1.3 De la procédure d'instruction : auditions et publication**

Le 9 février 2006, le Canton de Fribourg, soit pour lui le Service des transports et de l'énergie, et les organes fédéraux suivants :

- Office fédéral de l'environnement (OFEV) ;
- Office fédéral du développement territorial (ARE) ;

ont été appelés à se prononcer.

Le Service cantonal susmentionné du Canton de Fribourg a assuré la coordination de la procédure en sollicitant l'avis des services cantonaux impliqués et de la Commune concernée.

La demande d'approbation des plans a été publiée le 24 février 2006 dans la Feuille officielle du Canton de Fribourg, à la suite de quoi, aucune opposition n'a été formulée.

La procédure d'instruction s'est achevée le 21 juin 2006 à la réception de la prise de position de l'ARE. L'OFEV et l'ARE ont accordé un préavis favorable au projet. Quant au Canton de Fribourg, il préavise également favorablement le projet, sous réserve du respect des conditions émises par certains de ses Services.

## 2 CONSIDERANTS

---

### 2.1 A la forme

#### 2.1.1 De l'autorité compétente

En vertu de l'article 7 alinéa 1 de la loi sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), l'autorité examine d'office si elle est compétente.

Il ressort de l'article 36a alinéa 1 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) qu'une concession est requise pour tout aérodrome ouvert à l'aviation publique (aéroport). Conformément à l'article 3a de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) et au renvoi au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), il en découle que l'installation aéronautique de Fribourg-Ecuvillens est un aéroport au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation.

L'art. 37 al. 1 LA 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'alinéa 2 de l'article susmentionné poursuit en désignant le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports.

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

L'art. 2 OSIA décrit les installations d'aérodrome comme des « constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée ».

Dans le cas d'espèce, la demande vise l'installation définitive d'un abri léger pour avion en bordure de la voie de roulage. Un tel projet constitue une approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

**Par conséquent, le DETEC est l'autorité compétente en l'espèce.**

#### 2.1.2 De la procédure applicable

La procédure ordinaire d'approbation des plans est prévue aux articles 37 à 37h LA ainsi qu'aux articles 27a à 27h OSIA, tandis que la procédure simplifiée est réglée à l'article 37i LA.

Bien que d'apparence modeste, l'installation définitive d'un tel abri léger constitue une construction relativement conséquente pour un terrain d'aviation comme celui de Fribourg-Ecuvillens puisqu'elle en modifie l'aspect extérieur et touche les intérêts de plusieurs propriétaires fonciers.

Conformément à l'article 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), « la modification d'une installation mentionnée dans l'annexe de la présente ordonnance est soumise à une EIE si elle consiste en une transformation ou un agrandissement consi-

dérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation ; et [si] elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation (art. 5) ».

Cela étant, la construction de l'aéro-bulle ne saurait être assimilée à une transformation ou un agrandissement considérable entraînant une modification notable du mode d'exploitation de l'installation concernée. L'OFEV n'a pas manqué de confirmer ce point de vue.

**Par conséquent, le DETEC considère que la demande formulée doit être soumise à la procédure ordinaire d'approbation des plans et qu'une EIE n'est pas nécessaire.**

### **2.1.3 Des auditions et de la publication**

Conformément à l'art. 37d LA et 27e OSIA, la demande est transmise au Canton concerné pour qu'il procède à la publication de celle-ci et remette son avis dans les trois mois. Selon l'art. 62a de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; RS 172.010), les Offices fédéraux compétents sont également amenés à se prononcer.

Par courrier du 9 février 2006 de l'OFAC, le Canton de Fribourg de même que l'OFEV et l'ARE ont été invités à se prononcer. La demande a été publiée dans la feuille officielle du Canton de Fribourg le 24 février 2006. Ce dernier a simultanément distribué le dossier aux différents services et à la Commune qu'il a jugé conséquent de consulter. Finalement, les autorités fédérales et cantonales ont adressé leurs préavis à l'OFAC.

**Dans ces conditions, le DETEC admet que la procédure de publication et d'audition s'est déroulée conformément au droit fédéral.**

## **2.2 Au fond**

### **2.2.1 De la justification du projet**

Ce projet s'inscrit dans le souci de régulariser l'installation de l'aéro-bulle précédemment autorisée de manière provisoire, et dans le but d'assurer une sécurité optimale pour l'ensemble des utilisateurs de l'aérodrome de Fribourg-Ecuvillens. Il répond en outre au besoin de places pour parquer les avions sur l'installation.

### **2.2.2 Des conditions d'approbation**

En vertu de l'art. 27d al. 1 et 2 OSIA :

«<sup>1</sup> Les plans sont approuvés [par l'autorité compétente] lorsque le projet :

- a. est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA.
- b. satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation, aux exigences techniques, ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

<sup>2</sup> les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entraient pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome ».

Au surplus, l'art. 27e OSIA précise que l'autorité chargée d'approuver les plans évalue les avis des cantons et des services spécialisés et statue également sur les oppositions.

C'est ce que le DETEC entend reprendre ci-dessous.

## **2.2.3 De la prise de position du DETEC en tant qu'autorité compétente**

### *2.2.3.1 Objectifs et exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)*

Le présent projet n'entraîne aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. La fiche par installation adoptée le 30 janvier 2002 comprend la construction d'une telle aéro-bulle qui se trouve dans le périmètre de l'aérodrome. Il a été démontré que le présent objet est sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome.

**Au vu de ce qui précède, la concordance du projet avec le cadre fixé par le PSIA est assurée.**

### *2.2.3.2 Exigences spécifiques à l'aviation et les exigences techniques*

L'art. 3 OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 10 et 14<sup>1</sup> de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago ; RS 0.748.0) directement applicables aux aérodromes, tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). De plus, l'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet sous l'angle de l'aviation.

Les services compétents ont conclu que les exigences spécifiques aux infrastructures aéronautiques étaient remplies. Toutefois, l'abri léger se trouve à 24.7 mètres de l'axe de la voie de circulation, ce qui constitue une distance inférieure aux séparations minimales prescrites par l'OACI. Celle-ci admet toutefois des distances plus petites dans certains cas. Dans ces conditions, l'emplacement est acceptable, mais il s'impose que :

- L'AIP soit adapté en mentionnant que la voie de circulation ne peut être utilisée que pour des appareils de lettre de code A et que les pilotes doivent prêter une attention particulière durant le roulage en raison de séparations inférieures aux minima de l'OACI.

En outre, la fonction essentielle de l'aéroport ainsi que son utilisation ne s'en trouveront pas modifiées ; le projet n'a aucun impact sur les zones de sécurité et n'entrave pas la sécurité du trafic aéroportuaire.

**Dans le domaine des exigences spécifiques à l'aviation, le projet est satisfaisant au regard du droit interne et international sous réserve de la condition susmentionnée.**

### *2.2.3.3 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.

Dans le cas d'espèce, le Service des constructions et de l'aménagement du Canton de Fribourg relève que si « la construction en soi est conforme à l'objectif de la zone (...), son implantation ne respecte pas la zone constructible fixée par le plan du quartier (...). Pour être conforme, l'abri devrait respecter une distance de 15 m par rapport à l'art. 353a et non seulement 2,00m ». Toutefois, le propriétaire de la parcelle n° 353A (Commune Ecuwillens, plan 9, La Léchire) Monsieur Jacques Galley a accordé, en date du 27 juin 2006, une dérogation de distance aux limites pour la construction d'un abri léger, comme le permet la législation cantonale.

---

<sup>1</sup> Les annexes ne sont pas publiées au recueil officiel mais peuvent être directement consultées à l'OFAC.

**Par conséquent, la compatibilité du projet de construction avec les instruments de planification cantonale et communale est manifeste.**

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

Dans sa synthèse du 10 mai 2006, le Canton de Fribourg a transmis son préavis favorable tout en réservant le préavis du Service de l'environnement qui a considéré que :

- Aucun écoulement de fond n'est autorisé dans l'abri ;
- Aucun travail d'entretien, de lavage ou de nettoyage n'est autorisé dans l'abri ;
- Tous changements d'affectation de l'aéro-bulle doivent être annoncés au Service susmentionné, tout comme les modifications relatives à la qualité ou à la quantité d'eaux usées rejetées ou lorsqu'il y a changement des produits pouvant altérer les eaux ;
- L'avitaillement devra se faire à l'emplacement prévu à cet effet sur l'aérodrome.

L'OFEV n'a pas manqué d'appuyer de telles conditions, en précisant qu'il est formellement interdit de laisser s'infiltrer quelconques liquides dans cet abri. Le Service cantonal procédera à des contrôles aux frais de la requérante. Les conditions susmentionnées sont cohérentes et pertinentes de sorte qu'il y aura lieu de les reprendre intégralement dans les conclusions.

**L'objet de la demande est conforme aux exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, sous réserve du respect des conditions susmentionnées.**

#### 2.2.3.5 *Exigences liées à la sécurité*

Dans son rapport du 3 mai 2006, l'inspection cantonale du feu relève que la distance de sécurité entre bâtiments doit être de dix mètres au moins, tout en admettant qu'un accord écrit du propriétaire permet de déroger à cette règle.

Comme expliqué précédemment sous chiffre 2.2.3.3, Monsieur Jacques Galley a expressément renoncé à cette distance de sorte que le projet est admissible.

**Compte tenu de l'acceptation du propriétaire de la parcelle voisine, le projet est acceptable du point de vue de la sécurité incendie.**

#### 2.2.4 **Conclusion**

L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation du projet contreviendrait aux dispositions pertinentes du droit international et du droit interne. Il est en particulier conforme à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi que, sous réserve des exigences et conditions susmentionnées, à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

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 présent projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans.**

### **2.2.5 Des frais**

En application des articles 5 et 39 al. 1 de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile (OTA ; RS 748.112.11), la décision d'approbation des plans consécutive à la demande du 28 décembre 2005 est assujettie à une taxe globale de CHF 1'000.—.

### **2.2.6 De la délégation de signature**

En vertu de l'art. 49 LOGA, le Chef de département peut déléguer au secrétaire général ou à ses suppléants la compétence de signer certains documents en son nom. Par décision du 1<sup>er</sup> novembre 1995, le Conseiller fédéral Leuenberger a utilisé cette disposition. La présente décision est donc signée par le Secrétaire général suppléant.



## 3 DECISION

---

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

Vu la demande du 28 décembre 2005 ;

Vu en droit, notamment les articles 6, 36a, 37 à 37m de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0) ; les articles 2, 3, 3a, 3b, 9, 27 à 27h de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) ; et toutes autres dispositions applicables s'il y a lieu ; vu la loi sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) ;

**décide :**

**L'approbation des plans pour l'installation définitive d'un abri léger pour avion (aéro-bulle).**

### **3.1 De la portée**

L'approbation des plans autorise l'exploitante, sous réserve des exigences mentionnées ci-après (cf. § 3.2), à réaliser les travaux en vue de construire une aéro-bulle, tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC, constitué des pièces suivantes:

- lettres de demande d'approbation des plans des 28 novembre et 28 décembre 2005 ;
- copie de la décision du DETEC du 2 octobre 2001 ;
- photographie aérienne de l'aérodrome avec la construction concernée ;
- matrice d'identification des impacts sur l'environnement ;
- plan de situation pour enquête ;
- descriptif technique de l'abri léger ;
- permis de construire, fiche de requête 1 ;
- permis de construire, fiche technique 2.1 et 2.2, 2.3 ;
- permis de construire, préavis communal 3 ;
- courrier de Monsieur Jacques Galley du 27 juin 2006 (octroi d'une dérogation de distance aux limites).

### **3.2 Des charges**

#### **3.2.1 Des exigences fédérales et cantonales**

Les conditions formulées par les instances fédérales et cantonales ont été analysées au chapitre 2.2.3. Elles sont reprises ci-dessous et devront toutes être respectées.

##### *3.2.1.1 Les exigences spécifiques à l'aviation et les exigences techniques*

La construction qui découle de la présente décision devra être conforme aux normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago ; RS 0.748.0), ainsi qu'aux recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). Au surplus,

- L'AIP devra être adapté dans les nonante jours qui suivent l'entrée en force de la présente décision afin de mentionner que la voie de circulation ne peut être utilisée que pour des appareils de lettre de code A et que les pilotes doivent prêter une attention particulière durant le roulage en raison de séparations inférieures aux minima de l'OACI.

#### *3.2.1.2 Les exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

- Aucun écoulement de fond n'est autorisé dans l'abri ;
- Aucun travail d'entretien, de lavage ou de nettoyage n'est autorisé dans l'abri ;
- Tous changements d'affectation de l'aéro-bulle devront être annoncés au Service cantonal compétent, tout comme les modifications relatives à la qualité ou à la quantité d'eaux usées rejetées ou lorsqu'il y a changement des produits pouvant altérer les eaux ;
- L'avitaillement devra se faire à l'emplacement prévu à cet effet sur l'aérodrome.

### **3.2.2 Des autres exigences**

La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés. Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC.

En vertu de l'article 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.

Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

### **3.2.3 Des taxes**

La taxe de CHF 1'000.— relative à la décision d'approbation des plans est à la charge de la requérante.

### **3.4 De la modification du projet**

Le Service des transports et de l'énergie du Canton de Fribourg devra être informé de toute modification mineure éventuelle apportée au projet ; d'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC, le cas échéant à l'OFAC.

### **3.5 Contravention**

Toute contravention aux dispositions du droit aérien ou aux autres dispositions du droit fédéral en relation avec la présente décision et les charges qu'elle impose est passible des arrêts ou d'une amende au sens de l'art. 91 LA.

### **3.6 Voie de droit**

Conformément à l'article 6 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0), et sous réserve de l'article 37f LA, un recours peut être formé auprès de la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, Schwarztorstrasse 53, Case postale 336, 3000 Berne 14.

Le délai de recours est de trente jours. Il 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. En vertu de l'article 22a lettre b de la loi sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), les délais fixés en jours par la loi ou par l'autorité ne courent pas du 15 juillet au 15 août inclusivement.

Le mémoire de recours sera adressé en deux exemplaires au moins. Il indiquera les conclusions, les motifs et les moyens de preuve et devra porter la signature du recourant ou de son mandataire.

La décision attaquée et, dans la mesure du possible, les pièces invoquées comme moyen de preuve seront jointes au recours, de même qu'une procuration en cas de représentation.

DETEC                      Département fédéral de l'Environnement,  
des Transports, de l'Energie et de la Communication  
Le secrétaire général suppléant

André Schrade

**La présente décision est notifiée (par lettre signature) à :**

- Aérodrome Régional Fribourg-Ecuvillens, société coopérative, 1730 Ecuvillens (2 exemplaires)

**Elle est communiquée (par pli simple) à :**

- Groupe Bonanza HB-EII, c/o Monsieur G, 1741 Cottens
- Monsieur Jacques Galley, 1730 Ecuvillens
- Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne
- Office fédéral de l'environnement, 3003 Berne
- Office fédéral du développement territorial, 3003 Berne
- Service des transports et de l'énergie du Canton de Fribourg, Rue Joseph-Piller 13, Case postale, 1701 Fribourg