

3003 Berne, le 15 août 2013

---

## **Aéroport de Sion**

### **Approbation des plans**

Construction de nouveaux hangars-ateliers, d'un bâtiment administratif et de voies d'accès pour les aéronefs dans la zone Nord-est (développement de la zone Nord-est)

---

## **A. En fait**

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

#### *1.1 Dépôt de la demande*

Le 14 juillet 2010, la Ville de Sion, exploitant de l'aéroport civil de Sion, a déposé auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) une demande d'approbation des plans pour la réalisation d'un projet de nouveaux hangars-ateliers, d'un bâtiment administratif et de voies d'accès pour les aéronefs dans la zone Nord-est, dénommé développement de la zone Nord-est.

#### *1.2 Description du projet*

Le projet est localisé dans la zone située au Nord-est de l'aéroport, soit le long de la route publique qui relie le parking de l'aérogare civil au rond-point en direction de la ville de Sion.

La demande prévoit d'ériger deux bâtiments composés de 4 hangars chacun dont la hauteur varie entre 8.00 m et 11.50 m. Les hangars 1 à 4 seront destinés à l'aviation générale, les hangars 5 à 7 à l'aviation privée et d'affaires, tandis que le dernier hangar sera affecté à des activités administratives. Les hangars pour l'aviation générale ne seront utilisés qu'à des fins de parcages tandis que les hangars pour l'aviation privée et d'affaires permettront également d'effectuer des activités de maintenance et d'entretien courant. Les deux bâtiments pourront également servir au trafic de passagers.

Un tarmac sera réalisé en face de ces hangars et sera utilisé comme aire de trafic et de parcage des aéronefs. De plus, la voie de circulation interne à l'aéroport pour les véhicules reliant la zone Nord de l'aéroport à la zone Sud-est sera déplacée et longera, sur le tarmac, les nouveaux hangars.

Par ailleurs, une voie de roulage pour aéronefs reliera le tarmac à la voie de roulage existante qui dessert la zone Sud-est.

Enfin, trois parkings pour véhicules externes à l'aéroport, totalisant 96 places, seront aménagés à côté des deux nouveaux bâtiments et une route à sens unique sera créée au Nord de ces constructions pour desservir, entre autres, les trois parkings.

A noter que la réalisation de ce projet nécessite la démolition d'une habitation inoccupée.

Il convient à ce stade de préciser que la réalisation du tarmac ainsi que de la voie de roulage et celle de circulation sera effectuée par l'exploitant. A l'inverse, la construction des hangars à proprement parler sera entreprise par leurs futurs utilisateurs, dans le respect des charges et conditions de la présente décision, après qu'une demande d'approbation des plans ait été déposée pour vérifier la conformité de leurs travaux à cette décision.

### 1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par la requérante comme permettant d'assurer le développement de l'aéroport. Ce projet répond à la demande de places de parkings des avions et il offre des locaux de maintenance pour les avions à turbines et pour les jets. La réalisation de cette nouvelle zone au Nord-est permettra également d'y déplacer les activités liées à l'aviation générale, notamment celles du club de vol à moteur et de la formation des pilotes, actuellement au Nord de l'aéroport.

### 1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 14 juillet 2010, reçue le 22 juillet 2010, sont les suivants :

- Lettre de demande de la requérante du 14 juillet 2010 ;
- Plan de situation, échelle 1:25'000<sup>ème</sup> ;
- Formule de demande d'autorisation de construire de la République et canton du Valais du 14 juillet 2010 ;
- Notice technique explicative du projet ;
- Plan de situation de l'état actuel (parcellaire) no 3142 – NE5 du 14 avril 2010, échelle 1:2'000<sup>ème</sup> ;
- Plan de situation de l'état futur no 3142 – NE6c du 19 juillet 2010, échelle 1:1000 ;
- Schéma de circulation et de parking du 14 juillet 2010 ;
- Plans d'avant-projet, concept architectural, du 14 juillet 2010, échelle 1:500<sup>ème</sup> ;
- Plan Concept d'évacuation des eaux no 3142 – NE9 du 13 juillet 2010, échelle 1:1'000<sup>ème</sup> ;
- Plan Cadastre d'obstacles no 3142 – NE10 du 20 juillet 2010, diverses échelles ;
- Dossier parasismiques du 14 juillet 2010 ;
- Notice d'impact sur l'environnement du 14 juillet 2010 ;
- Dossier de validation Skyguide du 14 juillet 2010 ;

A la lecture du dossier, il est apparu à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), autorité chargée de l'instruction (cf. point A.2.1 ci-dessous), que le présent projet devait être soumis à une étude de l'impact sur l'environnement (EIE). Partant, l'autorité a requis des compléments et le dépôt d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) en lieu et place de la Notice d'impact sur l'environnement (NIE). Ce faisant, le requé-

rant a fait parvenir, en date du 14 septembre 2010, le document suivant :

- Rapport d'impact sur l'environnement du 14 septembre 2010, qui annule et remplace la Notice d'impact sur l'environnement du 14 juillet 2010 ;

De plus, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et le Service cantonal de la protection de l'environnement (SPE) ont formulé une demande de compléments. Le requérant a ainsi fait parvenir les documents suivants en date du 30 mars 2011 ;

- Cahier des charges du suivi environnemental de la phase de réalisation, du 30 mars 2011 ;
- Concept de gestion des matériaux terreux et d'excavation, du 30 mars 2011 ;
- Concept de gestion des déchets de chantier, du 30 mars 2011.

L'OFEV, soutenant une demande du SPE, a également demandé la modification du concept d'évacuation des eaux (cf. point B 2.10.2 ci-dessous). Ainsi, l'exploitant de l'aéroport de Sion a transmis à l'OFAC le document suivant en date du 16 juin 2011 :

- Plan Concept d'évacuation des eaux no 3142 – NE9 du 21 mars 2011 qui annule et remplace le plan Concept d'évacuation des eaux no 3142 – NE9 du 13 juillet 2010.

Enfin, l'OFAC a requis une modification de la clôture de l'enceinte de sécurité. Le requérant a donc fait parvenir, en date du 21 février 2012, le document suivant :

- Plan Modification de la clôture (Enceinte de sécurité de l'aéroport) no 3142 – NE15 du 13 janvier 2012, échelle 1:1'000<sup>ème</sup>.

Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne (cf. « Dossier de validation Skyguide du 14 juillet 2010 »).

### 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 publique*

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

Le 17 septembre 2010, l'OFAC a requis l'avis de l'OFEV, de la Direction générale des douanes (DGD), du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Par ailleurs, l'Inspection fédérale des pipelines (IFP) a été consultée en date

du 23 décembre 2010.

Le Canton du Valais, soit pour lui le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement, a été appelé à se prononcer le 17 septembre 2010. Le Service des transports a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

Le dossier de la demande d'approbation des plans a été mis à l'enquête publique durant 30 jours auprès du Service des transports du Canton du Valais, par avis dans la Feuille fédérale (FF) du 21 septembre 2010 et dans le Bulletin Officiel du Canton du Valais du 24 septembre 2010.

## 2.2 *Oppositions*

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

## 2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- DGD, prise de position du 12 octobre 2010 ;
- Services internes de l'OFAC, prises de position du 8 novembre 2010 et du 30 avril 2013 ;
- Service des transports du Canton du Valais, prise de position du 23 novembre 2010, comprenant les préavis suivants :
  - Préavis du SPE du 18 novembre 2010 ;
  - Préavis du Géologue cantonal du 28 septembre 2010 ;
- DDPS, prise de position du 7 décembre 2010 ;
- IFP, prise de position du 4 janvier 2011 ;
- OFEV, prise de position du 31 janvier 2011 ;
- ARE, prise de position du 4 février 2011.

L'instruction du dossier s'est achevée le 30 avril 2013.

## **B. En droit**

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

#### *1.1 Autorité compétente*

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

En l'espèce, l'installation aéronautique de Sion est un aéroport (aéroport au bénéfice d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA) et la présente demande tend à autoriser la construction de nouveaux hangars-ateliers, d'un bâtiment administratif et de voies d'accès pour les avions dans la zone Nord-est, qui sont à l'évidence des installations d'aéroport. L'instruction est ainsi sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

#### *1.2 Procédure applicable*

Les procédures pour les demandes d'approbation des plans sont régies par les art. 37 ss LA ainsi que par les art. 27a ss OSIA. Selon 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.

La procédure ordinaire d'approbation des plans en particulier est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Elle est à appliquer lorsque le projet en cause a un certain impact sur l'environnement au sens de l'art. 37i al. 1 let. b LA, ce qui est notamment le cas lorsqu'une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) est nécessaire.

Aux termes de l'art. 10a de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une EIE, les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), la modification d'une installation

mentionnée dans l'annexe de l'ordonnance précitée est soumise à une EIE si elle consiste en une transformation ou un agrandissement considérable, ou si elle change notablement son mode d'exploitation ; et [si] elle doit être autorisée dans le cadre de la procédure qui serait décisive s'il s'agissait de construire l'installation.

Dans le cas d'espèce, force est d'admettre que le développement de la zone Nord-est est conséquent en terme de surface (26'000 m<sup>2</sup>) et représente une transformation considérable de l'installation. Ainsi, et comme l'a d'ailleurs confirmé l'OFEV, il y a lieu de soumettre le projet à une EIE. Partant, le projet est soumis à la procédure ordinaire d'approbation des plans.

## **2. Au fond**

### *2.1 Conditions d'approbation*

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

### *2.2 Justification*

La justification donnée par la requérante (cf. ci-dessus point A.1.3 Justification du projet) est pertinente. Elle est acceptée. En effet, les installations aéronautiques projetées permettront d'assurer le développement de l'aéroport de Sion.

### *2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Les premières séances de coordination visant à adopter la fiche PSIA relative à l'aéroport de Sion ont eu lieu et ont permis de passer en revue les principaux domaines du PSIA. La version 2 du protocole de coordination est datée du 13 mars 2012 et a été approuvée par tous les partenaires. La version finale du protocole de coordination sera élaborée dans un délai raisonnable.

L'OFEV a relevé dans son préavis du 31 janvier 2011 que la fiche PSIA de l'aéroport de Sion n'existait pas encore et a estimé que l'approbation des plans du projet en cause dans la présente procédure ne pouvait avoir lieu qu'après la finalisation de la-

dite fiche.

A cet égard, il convient de préciser que les constructions projetées sont sans incidence sur les éléments déterminants du PSIA et ont déjà été discutées avec l'ensemble des partenaires impliqués. Le projet concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA. Partant, l'autorité de céans peut accorder l'approbation des plans pour le projet en cause.

#### 2.4 *Responsabilité de l'exploitante*

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

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

L'art. 3 al. 1<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 aérodromes, tout comme les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol). L'art. 9 OSIA exige que l'OFAC procède à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Après examen, l'OFAC rappelle qu'il importe de tenir compte d'une série d'exigences dont le détail apparaît ci-dessous. Pertinentes et justifiées, ces exigences seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

##### 2.5.1 Surfaces de limitation d'obstacles

La hauteur prévue des hangars est de 8 m pour les hangars 1 à 4, 10 m pour les hangars 5 et 6 et 11.5 m pour le hangar 7 et le bâtiment administratif 8. Le nouveau complexe entraînera donc divers percements des surfaces de limitation d'obstacles de la piste 07-25, selon l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI, ainsi que du plan de la zone de sécurité de l'aéroport. Les surfaces de la piste gazon et de la FATO au Sud-est ne seront pas percées.

Selon le plan 3142-NE10, le percement maximal sera de 1.7 m pour la surface de transition à cause du hangar 1 (le plus à l'Ouest) et de 0.65 m pour la surface d'approche de la piste 25 (pente 3.33 %) à cause du hangar 5.

Le même plan montre la surface de montée au décollage (pente 2%) de la piste 07, 60 m après la fin opérationnelle. Les percements de cette dernière surface, géométriquement plus contraignante que la surface d'approche, n'ont par contre pas été précisés. De même, le paragraphe 1.11.1 de la notice explicative ne se penche pas sur le détail des percements de cette surface et se limite à un simple constat des faits.

Dans les discussions qui ont accompagné le dépôt du projet, l'OFAC a rendu l'exploitant attentif à ces non-conformités. En outre, il avait été demandé de faire valider le projet par Skyguide (domaine PANS-OPS) afin de s'assurer que la présence des bâtiments n'entraînerait pas de pénalité au niveau opérationnel, à savoir l'insertion d'un nouvel obstacle critique sur la carte AOC de la piste 07.

Il ressort des discussions que, en pareil cas, l'art. 4.2.25 de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI exige que la « présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface de montée au décollage à moins que, de l'avis de l'autorité compétente, le nouvel objet ou l'objet surélevé ne se trouve défilé par un objet inamovible existant. »

Selon les documents fournis au sujet de la carte AOC, les objets critiques actuellement publiés sont plus hauts que les bâtiments projetés dans la zone Nord-est. En d'autres termes, les percements de la surface de montée au décollage 07 occasionnés par ces objets critiques déjà existants sont plus importants que ceux causés par les huit hangars projetés. Cette appréciation se base sur une comparaison, tant d'un point de vue vertical que horizontal, du document « carte AOC - mise à jour avec bâtiments de la zone Nord-est » et de la carte AOC publiée dans l'AIP

Ainsi, le principe de défilement évoqué à l'art. 4.2.25 de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI peut s'appliquer car la comparaison démontrent que les nouvelles halles sont effectivement « dans l'ombre » des objets 1 et 2, dont les sommets se trouvent à une altitude de 497 m, respectivement 498 m.

De son côté, Skyguide a vérifié l'influence des halles au niveau des PANS-OPS et des équipements CNS et n'a pas eu de remarques à formuler (lettre du 15 septembre 2010).

A noter que les objets critiques sont des arbres. Bien entendu, si la situation devait évoluer suite à un élagage ou à une coupe, l'exploitant devra réévaluer la problématique et actualiser ses publications aéronautiques (AOC, SIDs, etc). Toutefois cette exigence n'est pas une charge particulière à ce projet, mais fait partie des processus usuels d'un aéroport certifié selon l'OACI.

En résumé, ces percements exceptionnels peuvent être tolérés, attendu que la situa-

tion opérationnelle des obstacles à la navigation aérienne n'est pas péjorée par rapport à l'état actuel. D'autre part, les servitudes en termes d'aides à la navigation et à la communication aériennes sont respectées et les procédures de vol utilisées ne sont pas pénalisées par la présence de ces nouvelles halles.

Pour le surplus, étant donné que l'aéroport de Sion est exploité la nuit, les hangars devront être dotés de feux d'obstacles fixes et de couleur rouge.

Par ailleurs, l'ensemble du complexe sera annoncé et autorisé conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'exploitant transmettra une proposition de balisage des bâtiments selon les exigences de la Directive AD I-006 F de l'OFAC sur les obstacles à la navigation aérienne. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.

### 2.5.2 Nouvelle voie de circulation

Afin d'accéder à l'aire de trafic de la zone Nord-est, l'exploitant a prévu la construction d'une nouvelle voie de circulation qui partira de la voie de circulation existante *Sierra* et qui sera perpendiculaire à l'axe de la piste, à environ 300 m en amont du seuil 25. La largeur de la nouvelle voie sera de 15 m. Selon l'art. 3.9.5 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, cette largeur permet d'accueillir des avions de lettre de code C (max. 36 m d'envergure et max. 9 m de largeur hors tout du train principal) avec un empattement inférieur à 18 m.

Il faut toutefois observer que le segment oriental de la voie de circulation *Sierra* dispose d'une largeur de 10 m, inférieur à la nouvelle voie de circulation. Ainsi, l'exploitant aurait intérêt à élargir ce segment de *Sierra* afin de pouvoir pleinement profiter de la largeur de la nouvelle voie de circulation. Dans le cas contraire, l'accès à la zone Nord-est sera restreint.

L'exploitant transmettra donc une liste des aéronefs destinés à utiliser la zone Nord-est afin de pouvoir formellement valider les caractéristiques géométriques de la nouvelle voie de circulation (enveloppes des aéronefs). Cette liste permettra également de répondre à d'autres exigences liées notamment à la conception de l'aire de trafic (voir ci-dessous).

A noter que, selon le plan 3142-NE6C, la distance entre l'axe de la nouvelle voie de circulation et les feux du balisage d'approche est de 41 m, ce qui laisse suffisamment de marge pour le roulage d'aéronefs avec lettre de code C. Toutefois, en consultant des orthophotos, il s'avère que le positionnement des feux sur le plan 3142-NE6C est erroné. L'exploitant en a été averti (e-mail du 15 avril 2013) et va procéder à une campagne de mensuration dans le secteur impliqué. Ainsi, le cas échéant, l'exploitant transmettra à l'OFAC un nouveau jeu de plans avec les positions véri-

fiées des feux et en tiendra compte, si nécessaire, pour le tracé du nouveau taxiway. Ces plans feront l'objet d'un examen spécifique à l'aviation.

Il convient également de tenir compte du fait qu'Armasuisse et les Forces Aériennes travaillent sur un projet de modernisation du balisage d'approche pour la piste 25. Dès lors, l'écart entre les feux de même que leurs positions risquent de changer par rapport à la situation actuelle, ce qui peut également influencer le tracé de la future voie de circulation. L'exploitant tiendra donc compte des modifications issues du projet militaire et les intégrera, le cas échéant, dans la conception des plans du nouveau tracé de la voie de circulation (cf. ci-dessus). Tout changement par rapport aux plans à approuver dans le cadre de la présente procédure sera soumis à un nouvel examen spécifique à l'aviation.

De plus, la nouvelle voie de circulation devra être pourvue d'une dénomination. L'OFAC propose d'utiliser *Tango*. L'exploitant étudiera cette proposition avec les Forces Aériennes et Skyguide notamment et transmettra le résultat de cette discussion, ou le cas échéant une alternative, au plus tard quatre semaines avant le début des travaux. L'attribution de la dénomination se fera de préférence à une date WEF, et l'exploitant devra en tenir compte dans sa planification de modification des publications aéronautiques.

La nouvelle voie devra être pourvue de feux de bord de voie de circulation, selon les exigences du §5.3.17 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI.

Le panneauage devra être adapté et complété en fonction du choix de dénomination.

La nouvelle voie de circulation devra également être pourvu des marques nécessaires, en l'occurrence l'axe du *taxiway* (RAL 1023 jaune trafic et min. 15 cm de large). L'exploitant et l'OFAC s'entendront sur la nécessité de définir un ou des points d'attente dans la mesure où cette nouvelle voie croise l'axe de la piste et se trouve à l'intérieur de la surface du balisage d'approche. Les exigences de Skyguide auront été prises en compte.

L'exploitant transmettra à l'OFAC un plan complet des aides visuelles au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux à ce sujet.

Les pentes longitudinales respectivement transversales de la nouvelle voie devront être respectées, en l'occurrence 1.5% au plus pour les deux directions. De plus, selon les principes du §3.9.13 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI, la résistance de la nouvelle voie de circulation devra être au moins égale à celle de la piste 07-25. Sa surface ne devra pas présenter d'irrégularité de nature à endommager la structure des avions. La nouvelle surface devra avoir de bonnes caractéristiques de frottement

lorsque celle-ci sera mouillée.

La nouvelle voie devra être dotée d'accotements selon les principes du §3.10 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI pour lettre de code C.

Il convient de relever que la nouvelle voie sera comprise dans une bande, dont la largeur totale, centrée sur l'axe, se monte à 52 m (lettre de code C « full »). Cette surface devra être exempte d'objets pouvant susciter un danger pour les aéronefs au roulage. D'autre part, la partie centrale devra être nivelée sur une largeur totale et minimale de 25 m et les pentes indiquées aux art. 3.11.5 et 3.11.6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI seront respectées.

Les caractéristiques de conception énumérées ci-dessus feront l'objet de documents complémentaires à transmettre à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant le début des travaux de la nouvelle voie.

### 2.5.3 Aire de trafic et entrées

La nouvelle aire de trafic, adjacente aux hangars, disposera d'une largeur comprise entre 38 m et 51 m. Pour accéder à l'aire de trafic, un seul et nouveau *taxiway* (cf. ci-dessus) sera prévu. Pour les véhicules, la route de service existante sera déplacée devant la façade Sud des hangars et rejoindra le secteur Sud-est à partir du bâtiment administratif (hangar n°8).

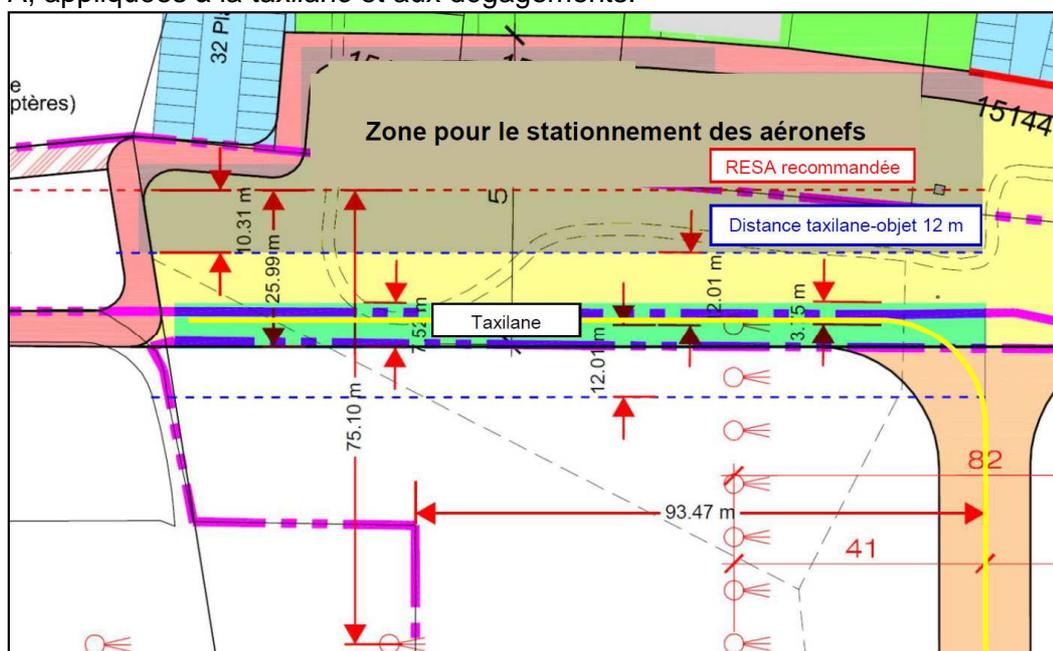
Dans les pièces du dossier se trouvent deux concepts de stationnement d'aéronefs différents. Vers les hangars 1 à 4, prévus pour l'aviation générale, les postes de stationnement se trouvent au bord de l'aire de trafic, la *taxilane* passant ainsi entre le stationnement et les hangars. Vers les hangars 5 à 7, destinés à l'aviation d'affaire, c'est le contraire et c'est la *taxilane* qui se trouve au bord de l'aire de trafic et les avions sont stationnés dans les hangars ou juste devant. Les deux variantes sont similaires, la différence résidant dans les envergures admissibles pour l'aviation générale.

A noter toutefois qu'une partie de l'aire de trafic de la zone Nord-est se trouvera dans les limites de la surface RESA (aire de sécurité de fin de piste) de la piste 07 recommandée par l'OACI. Cependant, cette surface RESA sera, à terme, décalée de 20 m en direction de Martigny car la pratique que l'OFAC va appliquer pour le traitement des filets d'arrêts militaires et de la bande de piste (adjacente à la surface RESA) sera modifiée. En effet, ces filets ne pourront plus se situer dans la bande de piste mais uniquement hors de la bande, ce qui impliquera son décalage de 20m. Ce changement sera traité séparément, car il influencera l'emplacement des objets projetés.

Que la future pratique de l'OFAC sur les filets d'arrêt militaires soit modifiée ou non,

dans tous les cas une partie plus ou moins grande de l'aire de trafic de la zone Nord-est se trouvera de toute façon dans le périmètre des dimensions recommandées pour une RESA selon le §3.5 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI et applicable à un aéroport de la taille de Sion.

La figure ci-dessous montre quelle orientation devra être prise par l'exploitant dans le but de limiter la présence d'objets dans les limites de la RESA recommandée. La *taxilane* pour l'accès aux postes de stationnement de l'aviation générale devra, ainsi, se trouver du côté « piste » et les postes de stationnement du côté des hangars. Par rapport aux schémas de circulation et de parcage 3142-NE7, l'organisation devra donc être inversée. La figure montre les exigences minimales pour la lettre de code A, appliquées à la *taxilane* et aux dégagements.



L'exploitant devra donc reprendre le concept de stationnement des avions et celui de roulage au sol selon la figure ci-dessus et devra livrer à l'OFAC un plan actualisé y compris avec les positions correctes du balisage lumineux d'approche. Les exigences liées aux zones critiques et sensibles (LOC 25) devront être intégrées de même que celles issues des zones de compétence entre Skyguide et l'aéroport de Sion. Ce nouveau plan devra être transmis à l'OFAC, pour réexamen et validation, au plus tard six semaines avant le début des travaux.

De plus, l'exploitant devra vérifier la possibilité d'optimiser le tracé de la route de service du côté « restaurant de l'aéroport » afin de faciliter les manœuvres des véhicules. En effet, la version soumise comporte quatre virages sur une faible distance. En cas de croisement avec une voie de circulation, la route devra être marquée selon les principes du document de l'*Airports Council International (ACI) « Apron markings and signs handbook »* de 2009.

En fonction du concept de circulation et de stationnement qui sera validé par l'OFAC, les axes des voies de circulation devront être pourvus de marques axiales (RAL 1023 jaune trafic, min. 15 cm de large). Ces marques devront se prolonger sur une distance adéquate sur l'aire de trafic de façon à fournir une référence visuelle fiable aux équipages. L'OFAC se réserve la possibilité de demander des marques supplémentaires de type *aircraft stand safety line*, « *max span* » ou « *stop engine* » afin de délimiter clairement les zones de l'aire de trafic.

De plus, une fois définie, la frontière entre les zones de compétence de Skyguide et d'Aéroport de Sion devra être marquée selon les principes du document de l'ACI « *Apron markings and signs handbook* » de 2009.

Enfin, il convient de relever que le dégivrage des aéronefs n'entraînera aucune exigence supplémentaire au niveau de la conception de l'aire de trafic par rapport à celles liées aux pentes, revêtement et traitement des eaux.

#### 2.5.4 Hangars et maintenance

La « notice explicative » donne quelques indications sur les activités prévues dans les sept hangars et le bâtiment administratif du nouveau projet. On y trouvera de la petite maintenance (*line maintenance* selon EASA Part-145 AMC145.A.10 1 (a)) et du hangarage pour l'aviation d'affaires et générale. Le gros entretien (*base maintenance* selon EASA Part-145 AMC145.A.10 1 (c)) et un atelier de peinture ne seront pas prévus.

Qu'il s'agisse d'une nouvelle entreprise de maintenance ou d'une entreprise déjà certifiée, le requérant devra dans tous les cas faire une demande explicite d'autorisation auprès de la Division « Sécurité technique » de l'OFAC, notamment par le biais du formulaire EASA *Form 2* disponible sur le site Internet de l'Office. S'en suivra un processus d'examen puis d'audit sur place avant la certification. Les nouveaux ateliers de maintenance devront être conformes aux exigences de la réglementation (EC) no 2042/2003 Annexe I, *Maintenance Organization EASA Part-M/F, (M.A.605 Facilities)*, de la réglementation (EC) no 2042/2003 Annexe II, *Maintenance Organization EASA Part-145* (plus particulièrement 145.A.25 et AMC correspondants) ainsi que de l'ordonnance du DETEC du 19 mars 2004 sur les organismes de maintenance d'aéronefs (OOMA ; RS :748.127.4).

Par ailleurs, l'exploitant devra indiquer de quelle façon l'éclairage nocturne est prévu, au plus tard quatre semaines avant le début des travaux prévus à cet effet. Les projecteurs respecteront les principes du Manuel OACI de Conception des Aéroports – Partie 4, Aides Visuelles : pas de lumière directe vers la piste et l'approche ni d'éblouissement sur les *taxiways*.

A noter que les toitures seront végétalisées, ce qui élimine les risques de réflexion et d'éblouissement pour les pilotes et contrôleurs aériens.

Au niveau sûreté, il n'y a pas d'exigence particulière pour les postes d'entrée respectivement de sortie vers l'espace non-Schengen.

#### 2.5.5 Concept de clôture et sûreté

La construction du nouveau projet entraînera une modification du tracé de la clôture aéroportuaire existante. Dans le concept le plus actuel fourni par l'exploitant le 21 février 2012, les hangars et le bâtiment administratif feront partie intégrante de la clôture et deux nouveaux segments de raccordement au hangar 1 et au bâtiment 8 seront construits. La paroi antibruit prévue en prolongation du bâtiment administratif aura une hauteur de 5 m et ne percera pas les surfaces de limitation des obstacles.

Le nouveau tracé de la clôture ne présentera pas de difficulté particulière en termes de sécurité aéroportuaire. Il faut rappeler que seules les personnes munies d'un badge et ayant été explicitement instruites par l'exploitant ont le droit de pénétrer sur le site aéroportuaire.

#### 2.5.6 Zones de compétence Skyguide / Aéroport de Sion

A la lecture du projet, la description de la frontière entre la zone de compétence de Skyguide et de celle de l'exploitant civil de l'aéroport de Sion ne comporte pas encore tous les détails. Selon la « notice explicative » du projet, Skyguide gèrera les mouvements sur la nouvelle voie de circulation alors que l'aéroport de Sion sera responsable des aires de trafic.

Ainsi, la frontière exacte n'est pas encore connue et peut encore évoluer suite aux constatations liées au périmètre de la RESA (cf. ci-dessus) et au tracé du nouveau *taxiway*. D'autre part les séquences – *clearance delivery*, mise en route, *taxi out* respectivement *taxi in* avec ou sans *marshalling* et arrêt – avec leur zones potentielles ne sont pas définies.

L'exploitant devra donc présenter à l'OFAC le concept retenu pour le partage des responsabilités et des zones de compétence avec Skyguide (*protected area*, *apron*, *ATS responsibility boundary*). La documentation relative à ce concept, même en cas de délégation de compétence, sera disponible au plus tard quatre semaines avant la mise en service. Si nécessaire, une nouvelle « *Letter of Agreement* » entre Skyguide et l'exploitant sera rédigée et signée. Il convient de rappeler que, même en cas de délégation de compétence sur l'aire de trafic, l'exploitant reste l'entité formellement responsable d'une exploitation sûre et ordonnée.

### 2.5.7 Services de secours et de lutte contre l'incendie

Le concept proposé a une influence importante sur les services de secours et de lutte contre l'incendie. La réalisation de la zone Nord-est impliquera dans tous les cas une adaptation des processus internes de l'exploitant ainsi que de son plan d'urgence.

Dès lors, l'exploitant devra présenter à l'OFAC, au plus tard quatre semaines avant la mise en service des premiers éléments, la nouvelle version du plan d'urgence ainsi que les procédures y relatives, notamment celles faisant partie intégrante du Manuel d'aérodrome. Cet envoi pourra se faire par e-mail à la Section « Plan sectoriel et installations » de l'OFAC. Selon l'avancement du chantier, des amendements intermédiaires seront nécessaires.

### 2.5.8 Aspects opérationnels

Les interfaces avec les différents partenaires de l'aéroport, en particulier Skyguide et les Forces Aériennes, devront être clairement définies, documentées et communiquées. Le cas échéant, l'influence d'une modification (*impact of change*) sera analysée par l'exploitant et les organes concernés (Directive OFAC AD I-003 - *Management of Change* sur les aérodromes) et la preuve en sera apportée que cette modification et son introduction sont acceptables d'un point de vue sécurité. La documentation y relative sera élaborée de préférence sous forme de *safety assessment* avec énumération des mesures d'atténuation et application du principe ALARP. Cela concerne aussi la phase de chantier. L'exploitant est prié de transmettre ces documents au plus tard quatre semaines avant le début du changement analysé (chantier respectivement mise en service).

Pour les aspects qui concernent Skyguide, le processus *Safety Oversight in ANS Provision* (SOAP) fera foi et les délais impartis seront à convenir avec la division *Safety* de Skyguide.

Les procédures d'avitaillement dans la zone Nord-est seront décrites par l'exploitant dans un document à transmettre à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service.

Les procédures et les processus établis dans le Manuel d'aérodrome de l'Aéroport de Sion seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite au développement de la zone Nord-est et à la construction d'un *taxiway* supplémentaire.

### 2.5.9 Travaux et période de chantier

Selon la « notice explicative », il sera nécessaire de démolir une habitation inoccupée sur la parcelle 15143. Dans l'examen effectué ici, il est tenu compte du chantier

dans son ensemble, sans traitement spécifique de cette phase de démolition.

Cela étant, au moins quatre semaines avant le début du chantier, l'exploitant déposera à l'OFAC le concept des travaux (démolition habitation, construction bâtiments, aire de trafic et voie de circulation) respectivement son phasage pour examen et validation. La documentation mentionnera l'influence sur l'exploitation, les restrictions d'utilisation de l'infrastructure et les mesures correspondantes prises sur place (balisage, route de service, etc.). Elle indiquera aussi le type d'engins utilisés (grues, etc) et le périmètre de chantier. Au niveau sûreté, les exigences sur le contrôle des accès à la zone non-publique seront respectées en tout temps.

Par rapport à la clôture existante, les halles et une partie de l'aire de trafic de la zone Nord-est se trouvent du côté *landside*. Pour des raisons de sûreté, le chantier de cette zone sera extériorisé, c'est-à-dire qu'il se trouvera hors de la clôture aéroportuaire. L'exploitant indiquera donc à l'OFAC comment se déroulera, du point de vue sûreté, l'intégration de la zone au sein du périmètre clôturé de l'aéroport. Cette information peut être transmise par courrier électronique à la Section « Plan sectoriel et installations » au plus tard quatre semaines avant le basculement de *landside* à *airside*.

Vu la distance entre la zone Nord-est et les *taxiways*, respectivement la partie opérationnelle de la piste, une portion importante des travaux pourra vraisemblablement être effectuée durant les heures d'ouverture de l'aérodrome. Toutefois, la hauteur des halles et la proximité de l'axe de piste sont autant de raisons qui poussent l'OFAC à se réserver la possibilité d'imposer certains travaux aux heures de fermeture de l'aéroport. La portée de cette réserve dépend du concept des travaux préparé par l'exploitant.

Le nouveau *taxiway* projeté croisera l'axe d'approche finale de la piste 25. Ces travaux se dérouleront donc hors des heures d'ouverture de l'aérodrome. Durant les heures opérationnelles, les surfaces de chantier seront franches d'obstacles susceptibles de causer des risques aéronautiques inacceptables. Cela concerne le plan des feux (*light plane*) et la bande de la voie *Sierra*.

Au niveau des obstacles à la navigation aérienne, l'exploitant s'assurera que les engins de chantier (grues, grues sur pneus, foreuses, etc) seront autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 de l'OSIA. Toute annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables pour les équipements de communication, navigation et surveillance (CNS). L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce.

Durant la période du chantier, les zones seront clairement délimitées (marquages /

feux d'obstacles) de l'aire de mouvement active, y compris de nuit. Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés seront définies et respectées.

Tant que la nouvelle voie de circulation n'aura pas été homologuée au trafic, elle sera pourvue de marques et d'une signalisation adéquates (cf. §7.1 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI) dès que la chaussée aura été revêtue.

L'exploitant coordonnera le déroulement des travaux avec les partenaires de l'aéroport concernés par ce développement (par exemple les utilisateurs de la route de service).

#### 2.5.10 Publications aéronautiques

Les textes, tableaux et cartes (aérodrome) des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement la mise en service des nouvelles surfaces aéronautiques. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*) avec un cycle d'amendement AMDT.

D'entente avec l'OFAC, l'exploitant vérifiera la nécessité de procéder à des amendements intermédiaires, notamment pour indiquer sur la carte d'aérodrome la zone temporairement en construction.

Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC (lifs@bazl.admin.ch) pour autorisation au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

#### 2.5.11 Début, fin et réception des travaux

Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section LESA.

Après l'achèvement des travaux et avant la mise en service, une réception des travaux sur place sera effectuée par l'OFAC. Des inspections en cours de chantier sont réservées.

La prise en compte d'une ou de plusieurs mises en service partielles de l'installation se fera d'un commun accord entre l'exploitant, Skyguide et l'OFAC. Le cas échéant, l'aéroport informera l'OFAC dans les meilleurs délais, l'Office se réservant le droit d'y imposer certaines conditions.

## 2.6 *Exigences techniques liées aux douanes*

Dans sa prise de position du 12 octobre 2010, la DGD a fait part des remarques et exigences suivantes.

Les informations mentionnées au chiffre 1.11.7 de la Notice technique explicative du projet créent la confusion entre les contrôles de police et les contrôles de douane. La mention de « douanier métallique » correspond à la boîte à déclaration.

Que ce soit pour les vols Intra-Schengen et Extra-Schengen, les équipages, les voyageurs et les bagages devront emprunter les passages « douane/immigration » existants de l'aéroports (flux séparés). En l'absence d'une présence douanière, il sera fait usage de la boîte à déclaration pour le dédouanement des marchandises excédant la franchise.

L'usage de la boîte à déclaration ne nécessite pas d'accord particulier. Il ne sera pas créé d'autres passages, hormis ceux existants.

La DGD, relevant que la sécurité douanière est garantie et que les opérations douanières de contrôle sur le tarmac seront aussi possibles dans ce futur secteur, émet ainsi un préavis favorable à la présente demande.

Le DETEC estime les exigences de cette autorité justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

## 2.7 *Exigences techniques militaires*

Dans sa prise de position du 7 décembre 2010, le DDPS a tout d'abord relevé qu'un *pipeline* militaire traverse la zone concernée, précisant ainsi que tout ouvrage effectué à proximité doit dès lors être annoncé à l'IFP. Faisant suite à cette exigence, l'autorité de céans a effectivement consulté l'autorité intimée, qui a fait part de ses remarques en date du 4 janvier 2011, et qui seront développées ci-dessous (cf. point 2.8).

Le DDPS a également exigé que la hauteur des constructions soit à respecter en fonction des données du cadastre des obstacles aériens. Dans le cadre de son examen spécifique à l'aviation, l'OFAC a vérifié la compatibilité du projet aux normes applicables en la matière. Ainsi, cette exigence est respectée.

Le DDPS a ensuite informé l'autorité de céans qu'il loue des jardins dans le secteur concerné. Il a ainsi exigé à être informé suffisamment tôt du début des travaux pour que la situation juridique des locataires soit régularisée en temps opportun.

Par ailleurs, le DDPS a exigé que les surfaces de compensation écologiques en vigueur soient respectées (arbres à hautes tiges, zone humide, etc). Dans la mesure où ce thème est lié à la protection de l'environnement, il sera développé ci-dessous (cf. point 2.9).

De plus, les Forces Aériennes, par l'intermédiaire du DDPS, préconisent en outre la construction d'un portail d'accès à l'extrémité Est de la nouvelle clôture, afin de permettre d'éventuelles interventions d'urgence (pompiers, policiers, autres secours).

Le DETEC estime les exigences de cette autorité justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi reprises sous forme de charges à la présente décision.

Pour le surplus, le DDPS rappelle que les constructions projetées se trouvent en partie sur une parcelle (art. 15'152 du Registre foncier de la Commune de Sion) dont la Confédération est propriétaire. Le Département exige donc que la décision d'approbation des plans soit subordonnée au règlement préalable des droits réels régissant la parcelle concernée. Toutefois, par email du 19 juillet 2013, armasuisse Immobilier, en tant que centre de compétences immobilières du DDPS, a indiqué accepter la réalisation des constructions projetées sur ses parcelles, précisant que les démarches en vue de régler la situation juridique seront réglées ultérieurement. Cette exigence n'est donc pas une condition à l'approbation des plans de la zone Nord-est mais une charge, justifiée et proportionnée, qui sera insérée dans le dispositif de la présente décision.

## 2.8 Exigences techniques liées aux pipelines

Dans sa prise de position du 4 janvier 2011, l'IFP a fait part des remarques et exigences suivantes.

L'IFP confirme qu'il existe des *pipelines* militaires qui se situent dans le secteur concerné par le présent projet, sans toutefois pouvoir les localiser avec précision. Ainsi, cette dernière autorité a émis les exigences suivantes.

Une distance libre de 10 m doit être respectée entre les bâtiments et les *pipelines*.

Le chemin ainsi que toutes les infrastructures (canalisation, éclairage, etc.) doivent respecter une distance de 2 m par rapport aux *pipelines*.

Aux endroits où l'épaisseur de la couverture des *pipelines* restante est inférieure à 1.5 m, il y a lieu de mettre en place une protection mécanique sous forme de dalle en béton.

En cas de croisements de conduites d'eau, d'eaux usées ou autres conduites métal-

liques ou non-métalliques, il y a lieu de respecter une distance de 0.3 m par rapport aux *pipelines*.

En cas de croisements de câbles électriques à courant faible, il y a lieu de respecter une distance de 0.5 m par rapport aux *pipelines*.

Dans la mesure où le tracé exact des *pipelines* militaires ne peut pas être communiqué pour des raisons de confidentialité, les Forces Aériennes ont pris connaissance des exigences précitées de l'IFP et ont confirmé par email du 23 juillet 2013 que les constructions projetées respectaient ces exigences. Ces exigences étant pertinentes, justifiées et proportionnées, elles seront reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

## 2.9 *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, comme le relève l'ARE dans son préavis du 4 février 2011, le projet en question a été intégré dans les discussions liées au protocole de coordination (cf. point 2.3 ci-dessus) et accepté par tous les partenaires. Selon ce même protocole, le projet ne concerne notamment pas de surfaces d'assolement.

Le projet est ainsi conforme aux dispositions liées à l'aménagement du territoire.

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

Dans sa prise de position du 21 novembre 2010, le Canton du Valais, par l'intermédiaire du Service des transports, a transmis ses exigences en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage, contenues dans le préavis du SPE du 18 novembre 2010.

L'OFEV, quant à lui, a formulé ses exigences en date du 31 janvier 2011, se basant sur le préavis du SPE.

Sauf mention contraire, le DETEC estime que les exigences de ces deux autorités sont justifiées et proportionnées ; elles seront ainsi reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

### 2.10.1 Nature et paysage

Le SPE relève tout d'abord que le projet touchera des secteurs définis comme me-

sures de compensation dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation de l'aéroport. L'OFEV précise que, au total, 26'000 m<sup>2</sup> de terrain seront étanchéifiés dont 10'500 m<sup>2</sup> de zone de compensation écologique existante.

Selon le SPE, les nouvelles surfaces de compensation proposées dans le RIE de septembre 2010 sont acceptables, hormis les toitures végétalisées et les parkings en pavés gazon qui ne peuvent pas être considérés comme compensation. L'OFEV estime, contrairement au SPE, que les toitures végétalisées peuvent tout de même faire partie des zones de compensation écologique, si elles sont réalisées comme décrit dans le RIE (milieux de type Séchard, en variant les épaisseurs et les matériaux utilisés, en aménageant des caches). Par contre, l'Office fédéral soutient l'avis du SPE et confirme que les parkings à véhicules en pavés gazon ne peuvent pas être considérés comme compensation, leur valeur écologique étant trop minime, d'autant plus que ces parkings sont totalement isolés entre route, bâtiments et parois anti-bruit.

Ainsi, le SPE exige premièrement que la coordination avec le bureau chargé du suivi environnemental dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation de l'aéroport soit assurée. Deuxièmement, les aménagements et la réalisation des mesures de compensation devront être suivies par un biologiste. Troisièmement, le suivi de la gestion des mesures environnementales devra être assuré par un biologiste de manière équivalente au suivi du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation de l'aéroport. Les rapports de suivi devront être transmis à la section nature et paysage du Service cantonal des forêts et du paysage (SFP).

L'OFEV ajoute comme exigence que toutes les mesures « Natures et Paysages » proposée soient réalisées (cf. chapitres 7.1.5 et 8.3.2 du RIE). Cet office exige, de plus, qu'une copie du rapport annuel du suivi lui soit transmis. Enfin, l'OFEV requiert que les trois conditions du SPE décrites au paragraphe précédent soient intégrées dans la présente décision.

## 2.10.2 Protection des eaux de surfaces

Le SPE rappelle qu'il n'existe actuellement pas de système de récupération des eaux dans le périmètre du projet. Les eaux pluviales s'infiltrent sur les côtés des rares surfaces revêtues. Une zone humide de 800 m<sup>2</sup> sert de bassin d'infiltration pour les eaux récoltées et traitées sur les tarmacs se situant au Sud-est et le trop-plein de l'installation de traitement rejoint le canal de la Blancherie au Nord du périmètre.

Le service cantonal, de même que l'Office fédéral, notent qu'il est prévu de végétaliser les toitures des hangars projetés, afin de permettre une absorption d'une partie des eaux pluviales par le substrat, le surplus s'écoulant dans un fossé d'infiltration végétalisé, et ainsi de les infiltrer à travers une couche de sol biologiquement active.

De plus, le dossier prévoit la récolte des eaux pluviales des tarmacs ainsi que des eaux de lavage des hangars à l'aide de grilles, leur traitement dans une installation composée d'un décanteur, d'un séparateur/déshuileur et d'un bac de stockage, puis leur déversement dans la zone d'infiltration existante. Le trop-plein de cette installation est relié au trop-plein existant au Sud-est, pour se déverser dans le canal de la Blancherie.

Les deux autorités précitées indiquent que si le concept proposé convient pour les eaux pluviales issues des toitures et des tarmacs, il n'en va pas de même pour les eaux de lavage des hangars. Ces dernières, considérées comme des eaux polluées, devront être raccordées au collecteur menant à la STEP, de manière identique à ce qui est prévu pour les eaux usées des hangars. Le SPE exige donc que le projet soit modifié afin que les eaux de lavage des hangars et des bâtiments couverts soient raccordées au collecteur menant à la STEP, conformément à l'art. 11 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20).

L'Office fédéral soutient également cette exigence en précisant que, selon l'art. 7 LEaux, les eaux polluées doivent être traitées et les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration conformément aux règlements cantonaux. Selon l'art. 3 de l'ordonnance fédérale sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201), les eaux de toitures et celles qui s'écoulent des chemins et places sur lesquels ne sont pas transvasées ni stockées des substances pouvant polluer les eaux, peuvent être classées parmi les eaux non polluées.

Cette exigence a été portée à la connaissance du requérant qui a procédé à une modification du projet. Ce faisant, un nouveau plan a été réalisé et transmis à l'autorité de céans. Il s'agit du plan Concept d'évacuation des eaux no 3142 – NE9 du 21 mars 2011, échelle 1:1'000<sup>ème</sup>, qui annule et remplace le plan Concept d'évacuation des eaux no 3142 – NE9 du 13 juillet 2010. Dans la mesure où cette exigence a été respectée, elle ne sera pas reprise dans le cadre du dispositif de la présente décision.

Pour le surplus, le SPE laisse le soin à l'autorité compétente de délivrer une autorisation d'infiltration des eaux pluviales selon l'art. 7 LEaux dans la zone humide existante. A noter que, en vertu de l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation de droit cantonal n'est nécessaire et que, selon l'art. 37 al. 4 LA, l'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral. Ainsi, il n'est pas nécessaire de délivrer spécifiquement une autorisation selon l'art. 7 LEaux, cette dernière étant englobée par la présente approbation des plans.

Enfin, le service cantonal rappelle qu'un plan général d'évacuation des eaux (PGEE) a été établi pour le secteur de l'aéroport. Ce document ne lui a jamais été transmis malgré des demandes répétées. Il exige donc qu'un exemplaire du PGEE soit

transmis au SPE. Cette demande est soutenue par l'OFEV.

### 2.10.3 Protection des eaux souterraines

Le SPE constate que l'ensemble du périmètre de l'aéroport se situe en secteur A<sub>u</sub> de protection des eaux (eaux souterraines exploitables pour l'approvisionnement en eau) selon la délimitation des secteurs de protection des eaux approuvée par le Conseil d'Etat le 6 juin 2007. Les impacts les plus importants du projet sur les eaux souterraines concernent la période de chantier. L'OFEV note, pour sa part, que les constructions sont prévues en dehors de la nappe d'eau souterraine.

Ni le SPE ni l'OFEV n'ont de remarques particulières à émettre sur ce point.

### 2.10.4 Bruit de chantier

L'OFEV relève qu'une analyse du potentiel d'immissions sonores dues aux activités de construction sur le voisinage manque. Ainsi, sur la base des plans à disposition et de la durée des travaux estimée, des mesures concrètes de limitation des émissions de niveau B pour les travaux et A pour les transports selon la Directive sur le bruit des chantiers (DBC) devront être déterminées avant la mise en soumission des travaux et introduites dans les appels d'offres.

### 2.10.5 Bruit d'exploitation et vibrations

Le SPE rappelle que le projet de développement de la zone Nord-est de l'aéroport de Sion se situe partiellement en « zone industrielle 2 » et en « zone d'intérêt général B » avec un degré de sensibilité DS IV. Le bâtiment administratif projeté à l'Est du complexe se trouve à une distance d'environ 70 m de la ligne de chemin de fer CFF du Simplon. Sur trois étages, le bâtiment administratif comprend des locaux à usage sensible au bruit.

Le SPE relève tout d'abord que, selon le RIE de septembre 2010, le projet n'aura pas d'influence sur le nombre de mouvements sur l'aéroport de Sion.

De plus, le SPE, tout comme l'OFEV, considère que le projet est une modification d'une installation fixe existante (aéroport de Sion). Ainsi, les émissions de bruit des éléments nouveaux devront satisfaire au principe de prévention, conformément à l'article 8 al. 1 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) et 11 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01).

A noter qu'en août 2001, la concession fédérale d'exploitation pour l'aéroport de Sion a été renouvelée et que ce renouvellement a été considéré comme une modification notable d'une installation fixe existante à assainir. Comme l'assainissement

de l'aéroport de Sion n'a pas été régularisé jusqu'à ce jour et que le délai de cet assainissement est fixé au 31 juillet 2020, toutes les modifications de l'installation sont à évaluer du point de vue de l'état assaini futur.

Ceci étant dit, vu l'effet d'obstacle des halles projetées et la pose de parois antibruit, le projet de développement répond au principe de limitations des émissions, au sens de l'art. 11 LPE. Par ailleurs, le développement de ladite zone ne doit pas entraîner un futur assainissement de l'aéroport de Sion. L'OFEV précise en particulier que les installations nouvelles n'induisent pas d'augmentation des émissions et ne pourront pas servir dans le futur comme préjudice pour justifier une augmentation de l'exploitation.

L'OFEV ajoute que, bien qu'étant sans effet numérique concret dans le calcul des immissions du bruit des aéronefs selon l'annexe 5 OPB, l'effet d'obstacle des immeubles projetés représente effectivement une contribution aux limitations des émissions selon le principe de prévention.

Le bâtiment administratif en tant que nouvelle construction ne se situera pas dans une zone exposée au bruit routier ou ferroviaire. Ce bâtiment faisant partie de l'installation de l'aéroport, l'art. 22 LPE ne s'applique pas pour le bruit lié au trafic aérien. Par contre, le bâtiment devra respecter les exigences des articles 21 LPE et 32ss OPB (isolation acoustique des nouveaux bâtiments). Ainsi, l'isolation acoustique des éléments extérieurs et des éléments de séparation des locaux à usage sensible au bruit (bureaux etc.), de même que des escaliers et des équipements, doit satisfaire aux exigences de la norme SIA 181.

Selon la notice explicative du projet de juillet 2010, le développement de la zone Nord-est répond surtout au manque d'infrastructures de maintenance et de hangarage des aéronefs. Ces activités ne devraient pas engendrer de trafic aérien supplémentaire pour l'aéroport et, par conséquent, le trafic routier y relatif ne serait que peu modifié. Ainsi, le Service de la protection de l'environnement considère que l'art. 9 OPB est respecté.

De manière générale, le projet de développement de la zone Nord-est répond aux exigences légales en matière de bruit.

Considérant ce qui précède, le SPE exige que le projet de développement de la zone Nord-est respecte les art. 21 LPE et 32 ss OPB (isolation acoustique des nouveaux bâtiments). Cette exigence est soutenue par l'OFEV.

#### 2.10.6 Sol

Dans sa prise de position du 31 janvier 2011, l'OFEV a relevé que le RIE était tota-

lement insuffisant du point de vue de la protection des sols. Les rares données sur l'état actuel étaient fausses ou inadéquates. Notamment en page 13, il était indiqué que « le secteur n'a pas été soumis à une utilisation artisanale ou industrielles durant les derniers 60 ans. Donc, a priori, les sols ne sont pas contaminés ». Toutefois, le secteur concerné se trouve dans la zone d'influence de l'aéroport actuel et des pollutions par les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et les métaux lourds sont hautement probables. De plus, toujours en page 13 du RIE, il était expliqué que « les impacts seront réduits par une gestion adéquate des matériaux excavés, en particuliers en ce qui concerne les revêtements bitumineux ». La confusion, dans les matériaux excavés, entre matériaux terreux et revêtements bitumineux indiquait une forte méconnaissance des bases légales (LPE, OSols) et donc des mesures à prendre pour minimiser l'impact des travaux. Les propositions de mesures (page 14 « tenir compte des recommandations du manuel Protection des sols et génie civil (1996) ») étaient totalement insuffisantes. De plus, le manuel en question avait été remplacé en 2001 par le manuel « Construire en préservant les sols ».

Pour sa part, le Service cantonal a souligné que, certes, le cadastre cantonal des sites pollués ne comporte aucun objet situé dans le périmètre du projet, voire à proximité de celui-ci. Les investigations menées par le Canton à proximité de l'aéroport montraient toutefois que les sols pouvaient être pollués. De plus, considérant que, selon la notice explicative de juillet 2010, le projet nécessitait une emprise au sol de 26'000 m<sup>2</sup> et considérant une couche humifère de 20 cm d'épaisseur, le décapage engendrerait la production de 5'200 m<sup>3</sup> de matériaux terreux. De ce point de vue, les impacts du projet ne pouvaient pas être considérés comme insignifiants, tel que stipulé dans le RIE de septembre 2010, même si une partie de ces terres pouvait être utilisée sur place pour le réaménagement des abords des bâtiments, pistes et tarmacs.

Ainsi, l'Office fédéral spécialisé a exigé, en raison de l'emprise au sol importante du projet (> 2 ha), qu'un dossier minimal « protection des sols », dont le contenu est indiqué ci-dessous soit élaboré et soumis aux autorités compétentes si possible avant l'approbation des plans mais au moins deux mois avant le début des travaux.

Le dossier doit ainsi contenir une analyse des sols en place, avant leur terrassement, avec en particulier les mesures du cuivre, des HAP et HC<sub>tot</sub>. Les analyses doivent impérativement être faites avant le début des travaux, lorsque les sols sont encore en place. Cette exigence a également été formulée par le SPE, qui souhaite obtenir un rapport de l'analyse ainsi que l'indication des filières d'utilisation de ces sols pour validation, avant le début des travaux.

Doit également figurer dans le dossier, une cartographie (sommaire) qui servira de base à l'élaboration d'un concept de réutilisation des matériaux terreux et des mesures de protection contre les atteintes physiques (norme SN 640 582).

De plus, un concept d'évacuation et/ou de réutilisation des matériaux terreux excavés, selon leur degré de contamination (Instruction matériaux terreux, OFEFP 2001) doit être réalisé et inséré dans le dossier.

Enfin, le dossier doit indiquer une personne spécialisée en protection des sols sur les chantiers. Cette personne suivra les travaux durant les phases préparatoires et de construction. La liste des spécialistes du domaines se trouve sur la page Internet suivante : [www.soil.ch/doku/spsc\\_liste\\_20100826.pdf](http://www.soil.ch/doku/spsc_liste_20100826.pdf).

En date du 31 mars 2011, le requérant a produit le dossier Concept de Gestion des matériaux terreux et d'excavation, conforme aux exigences précitées, de sorte qu'aucune charge y liée ne sera insérée dans le dispositif de la présente décision.

#### 2.10.7 Gestion des déchets

Dans sa prise de position du 18 novembre 2010, le SPE a expliqué que la réalisation de ce projet impliquera la production de deux types de déchets, soit les matériaux d'excavation et les déchets de démolition. Le SPE a toutefois constaté que le RIE de septembre 2010 ne traitait pas ces deux aspects.

Le SPE a ainsi précisé que, premièrement, les matériaux terreux qui ne peuvent pas être réutilisés pour la remise en état du terrain (voir ci-dessus), soit la plus grande partie des 5'200 m<sup>3</sup> estimés, devront être évacués vers des installations autorisées, en vue de leur réutilisation, traitement adéquat ou mise en décharge définitive.

Deuxièmement, la notice explicative de juillet 2010 mentionne, en page 5, que le projet nécessite la démolition d'une habitation inoccupée sise sur la parcelle n° 15143. De plus, le déplacement prévu de la route de liaison entre le Nord et la zone Sud-est implique la démolition de la voie existante, actuellement en enrobé. Dès lors que le RIE de septembre 2010 ne donne pas d'indication sur le volume de matériaux goudronneux à évacuer, il convient de l'estimer. Tenant compte d'une longueur médiane mesurée sur orthophoto de 305 m pour une largeur moyenne de 5 m et d'une couche d'enrobé usuelle de 7 cm (3 cm de bande de roulement et 4 cm de support), le SPE est en mesure de prédire que le volume matériaux bitumineux de démolition résultant de la suppression de cette voie d'accès atteint environ 106 m<sup>3</sup>.

Considérant ce qui précède, le SPE a exigé que, conformément à l'art. 30 LPE, aux art. 9 et 12 OTD et à la directive de l'OFEFP sur les matériaux d'excavation de juin 1999, il faudra veiller à un recyclage maximal des matériaux d'excavation. Les éventuels matériaux d'excavation excédentaires devront être acheminés en priorité vers une décharge contrôlée pour matériaux d'excavation propres (DCMEP) autorisée. Si cela n'est pas possible, ils seront transportés vers une décharge contrôlée pour matériaux inertes (DCMI) autorisée et non pas vers la décharge de l'entrepreneur.

De plus, seuls des matériaux d'excavation non pollués (respectant les valeurs limites au sens de l'OTD, Annexe 3), devront être utilisés pour le remblayage du terrain.

En ce qui concerne l'habitation à démolir, le SPE a requis que, avant le début des travaux de démolition, un spécialiste analyse si des substances dangereuses (amiante, reste de mazout, PCB, bois imprégnés, etc.) sont encore présentes. Si tel devait être le cas, ces substances devront être éliminées séparément conformément aux prescriptions en la matière. Par ailleurs, conformément à la recommandation SIA 430 chiffre 232, les travaux de démolition de l'ancienne habitation devront être planifiés de manière à ce qu'ils se déroulent comme une déconstruction, et qu'ils permettent d'évacuer séparément les différentes catégories de matériaux.

Concernant les matériaux bitumineux de démolition, selon les directives de l'OFEV pour la valorisation des déchets de chantier minéraux de 2006, les matériaux bitumineux de démolition doivent être analysés. Avant le début des travaux, les résultats de ces analyses seront transmis au SPE, qui définira sur cette base le traitement le mieux adapté. Si la teneur en HAP du liant est inférieure à 5'000 mg/kg, les matériaux peuvent être valorisés selon la directive de l'OFEV pour la valorisation des déchets de chantier minéraux (2006). Si la teneur en HAP du liant est supérieure à 20'000 mg/kg, les matériaux devraient être stockés dans une décharge bioactive. Entre ces deux bornes, les matériaux doivent être transformés uniquement dans des installations appropriées de préparation de matériaux de revêtement.

Enfin, un concept d'élimination et de traitement des différents types de déchets devra être élaboré et soumis au SPE avant le début des travaux. Si nécessaire, le concept d'élimination devra être mis à jour avant le début des travaux; en particulier, les filières d'élimination devront être déterminées selon la qualité des matériaux d'excavation. Les installations d'élimination devront être décrites.

L'OFEV a soutenu ces exigences.

Sur la base de ces exigences, le requérant a produit, en date du 31 mars 2011, le Concept de gestion des déchets de chantier. Ce rapport intègre l'ensemble des exigences précitées, de sorte qu'elles ne seront pas reprises sous forme de charges dans le dispositif de la présente décision.

#### 2.10.8 Protection de l'air

Le SPE constate que, selon les stations de mesures Resival (2009) en centre urbain ou proches (Sion et les Agettes), les normes de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1) pour les immissions d'ozone ( $O_3$ ), de particules fines ( $PM_{10}$ ) et de dioxyde d'azote ( $NO_2$ ) ne sont pas toujours respectées.

Contrairement à ce qui est considéré dans le RIE de septembre 2010, le développement de la zone Nord-est entraînera des émissions de polluants atmosphériques lors de la phase de chantier (suies diesel, poussières, NO<sub>x</sub>, COV, etc.), puis lors de la phase d'utilisation (fumées de la chaudière à gaz, air vicié du bâtiment, trafic véhicules).

Ainsi, conformément à l'art. 3 OPair, les annexes 1 OPair (bâtiments), 2 OPair (chantier) et 3 OPair (installation de combustion alimentée au gaz) seront applicables.

Par ailleurs, les émissions d'air vicié malodorant ou d'air pollué seront captées aussi complètement et aussi près que possible de leurs sources (ventilations des bâtiments), et seront évacuées au-dessus des toits par des cheminées ou des conduits d'évacuation conformes aux normes fédérales (« Recommandations sur la hauteur minimal des cheminées sur toit » du 15 décembre 1989, état mai 2001, publiées par l'OFEV), comme le prévoit l'art. 6 OPair.

De plus, l'orifice de la cheminée de la chaudière à gaz dépassera de 1.5 m au minimum la surface du toit plat si sa puissance calorifique nominale ne dépasse pas 350 kW. Si sa puissance calorifique est supérieure à 350 kW, les normes spécifiques aux installations de chauffage de moyenne puissance seront appliquées pour déterminer la hauteur minimale de la cheminée.

Les gaz de combustion de la chaudière à gaz pourront s'échapper librement et à la verticale par l'orifice de la cheminée, comme l'indique les Recommandations sur la hauteur minimale des cheminées sur toit du 15 déc. 1989, ch. 21. Les gaz de combustion de la chaudière à gaz atteindront si possible une vitesse d'au moins 6 m/s en sortie de cheminée.

A noter que toute chaudière à gaz jusqu'à 350 kW de puissance calorifique, mise dans le commerce dès 2005, doit faire l'objet d'une preuve de conformité comprenant (1) une attestation prouvant le respect des exigences selon l'annexe 4 OPair, (2) une déclaration de conformité et (3) un marquage selon l'annexe 4, ch. 23, de l'OPair.

L'OFEV soutient ces exigences.

#### 2.10.9 Suivi environnemental du chantier

Le SPE a constaté, dans sa prise de position du 18 novembre 2010, que le RIE de septembre 2010 prévoyait certaines mesures à prendre pendant le chantier, notamment dans les domaines de la protection des eaux ainsi que de la protection de la nature et du paysage. Cependant, ces mesures demeuraient largement insuffisantes

pour assurer une quelconque réduction des impacts liés au chantier. Le Service cantonal a ainsi émis une série d'exigences qui ont été remises au requérant. Ce dernier a donc apporté des compléments au dossier en date du 30 mars 2011 pour s'y conformer. En substance, le service cantonal a émis les exigences suivantes.

Il sera nécessaire de mettre en œuvre un suivi environnemental de la phase de réalisation, dont les buts seront d'assurer une réalisation du projet conforme à la législation environnementale et de garantir la réalisation conforme aux règles de l'art des exigences et conditions fixées lors de l'approbation des plans.

Au vu de la durée de la phase de chantier et des impacts du projet sur divers domaines de l'environnement, un suivi environnemental de la phase de réalisation coordonné (art. 43 LPE) devra être prévu. Il se déroulera conformément au « Guide pratique pour la mise en œuvre d'un suivi environnemental de chantier » de mars 2000 (disponible sur le site : <http://www.greie.ch>), à la norme VSS SN 640 610a « Suivi environnemental de la phase de réalisation » (mai 2002) ainsi qu'à la publication de l'OFEV « Suivi environnemental de la phase de réalisation avec contrôle intégré des résultats » (2007). De plus, l'exploitant nommera un responsable du suivi environnemental. Cette nomination devra intervenir avant l'élaboration des documents de soumission. Le nom du responsable du suivi environnemental devra être communiqué par écrit aux services cantonaux concernés dès sa nomination.

Les conditions et mesures environnementales devront être intégrées dans l'appel d'offre pour les travaux.

En matière de protection des eaux, les éventuels travaux de fondation se feront dans le respect des dispositions de l'OEaux. Le soir et le week-end, les machines seront entreposées hors de l'enceinte de la fouille. Le plein, l'entretien et la réparation des machines et des véhicules s'effectueront également hors de ce site, sur une place stabilisée. Le lavage de machines, de véhicules et d'installations est interdit, selon l'art. 31 OEaux.

L'utilisation et la manipulation de substances pouvant polluer les eaux ou le sol (dépôt de carburant, plein d'essence, entretien des machines, etc.) devront être exécutées selon la recommandation SIA 431 « Evacuation et traitement des eaux de chantier », point 5.4, conformément à l'art. 6 LEaux.

Pour pouvoir intervenir en cas de pollution accidentelle, une quantité suffisante de produits absorbants devra se trouver en permanence à disposition sur le chantier. En ce qui concerne la protection contre le bruit, en phase de chantier, les mesures de niveau A pour les transports et les mesures de niveau B pour les travaux, selon la directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV actualisée le 24 mars 2006, devront être appliquées.

Dans le domaine de la protection du sol, la couche de terre végétale sera prélevée aux endroits disponibles, entreposée de manière à ce que la fertilité du sol soit maintenue, puis réutilisée pour la remise en état du chantier. Il est interdit de comprimer le sol et, surtout, d'y circuler, de l'excaver ou de le remblayer en état humide. Les machines et outils seront à choisir et à utiliser de manière à éviter tout compactage ou autre changement de la structure du sol. Le recyclage de la terre végétale excédentaire sera défini conformément aux instructions de l'OFEFP « Evaluation et utilisation des matériaux terreux » (2001). Cette exigence est basée sur l'application de l'art. 6 et 7 OSol ainsi que de l'art. 9 OTD. A la fin des travaux, le site doit être remis en état.

En ce qui concerne le traitement des déchets de chantier (y compris les déchets de second œuvre), la recommandation SIA n°430 et les directives de l'OFEV pour la valorisation des déchets de chantier minéraux de 2006 devront être respectées (pas de décharge sauvage, pas de feux en plein air), en application des l'art. 30 LPE, 9, 10 et 12 OTD.

En matière de protection de l'air, pour la phase de chantier, il convient de se conformer à la « directive air chantiers » version 2009 (publiée par l'OFEV, réf. UV-0901-F), notamment pour les documents d'appel d'offres. Les mesures de réduction des émissions applicables (chap. 5) sont celles des chantiers classés dans le niveau «B» (mesures de base et mesures spécifiques), en application de l'OPair, annexe 2, ch. 88.

Les machines de chantier construites après le 31 décembre 1999 dont le moteur à combustion est d'une puissance de 37 kW ou plus, et celles construites après le 31 décembre 2009 dont la puissance se trouve entre 18 et 37 kW, doivent satisfaire aux exigences de la directive 97/68/CE et leurs émissions ne doivent pas dépasser  $1 \times 10^{12}$  1/kWh particules solides d'un diamètre supérieur à 23 nm dans les gaz d'échappement (OPair annexe 4, ch. 31). Afin de se conformer à cette limitation au moyen d'un système de filtres à particules, ce dernier doit respecter les exigences de l'annexe 4, ch. 32, OPair (voir aussi [www.environnement-suisse.ch/liste-filtres](http://www.environnement-suisse.ch/liste-filtres)). Dès le 1er mai 2015, les machines de chantier de puissance supérieure ou égale à 37 kW et construites avant l'an 2000 devront aussi être conformes aux exigences de l'OPair, notamment l'art. 19a. La preuve de conformité des machines de chantier comprend une attestation délivrée par un organisme d'évaluation de conformité, une déclaration du fabricant ou de l'importateur et le marquage selon l'annexe 4, ch. 33, OPair, en application de l'art. 19b al. 1 de l'OPair.

Enfin, une mesure de réception de la chaudière à gaz sera faite si possible dans les 3 mois, au plus tard dans les 12 mois après la mise en service de l'installation, en application de l'art. 13 OPair.

L'OFEV a également soutenu la réalisation d'un suivi environnemental de la phase de réalisation (SER) et a exigé qu'un cahier des charges pour le SER soit présenté à l'autorité compétente avant la décision. Ce cahier des charges, dont le contenu a été vérifié par l'autorité de céans, a été transmis à l'OFAC le 30 mars 2011, de sorte que les exigences liées à la production d'un cahier des charges sont remplies.

#### 2.10.10 Prévention des accidents majeurs

L'OFEV note que l'aéroport de Sion n'est pas soumis à l'ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012). Cet Office n'a, ainsi, pas de remarque à formuler pour ce point.

#### 2.10.11 Dangers naturels

L'OFEV informe que les travaux se situent dans une zone inondable du Rhône. Il s'avère que le Service cantonal des routes et des cours d'eau (SRCE) – Projet Rhône, n'a pas été consulté. Toutefois, ce dernier Service cantonal a transmis à l'OFEV une prise de position, datée du 17 décembre 2010. L'OFEV partage l'analyse cantonale dont le contenu est le suivant.

La construction projetée se situe dans une zone d'inondation d'intensité faible à moyenne pour des crues rares à extrêmes du Rhône (crue centennale), avec des hauteurs d'eau inférieures à 2 m. Un préavis positif peut donc être émis si des mesures constructives sont mises en œuvre pour limiter les dégâts potentiels en cas de crue du Rhône. Les éléments suivants devront être pris en compte dans le projet de détail :

- Les constructions devront être adaptées (renforcement des structures porteuses du bâtiment) de manière à garantir sa résistance à la pression d'eau afin d'éviter sa rupture brusque ;
- Les dégâts matériels dus à des inondations devront être limités par des mesures constructives, comme par exemple (recommandations): surélever les constructions ; assurer une protection au travers des aménagements extérieurs ; éviter les venues d'eau à l'intérieur des bâtiments: pas d'ouverture et saut-de-loup au niveau ou en dessous du terrain, batardeau pour les portes et portails, munir les fenêtres du rez-de-chaussée avec des vitres de sécurité et renforcer les cadres (pression hydrostatique), disposer les accès et garage à l'opposé du Rhône ; assurer les citernes contre la poussée d'Archimède ; éviter des pollutions de l'environnement en cas d'inondation ; disposer chauffage et installations électriques dans des locaux étanches à l'eau ou surélevés ; prévoir des chemins de fuite vers les parties élevées des bâtiments ;
- Le sous-sol ne devra en aucun cas être habité ou être rendu habitable ;
- Un concept d'évacuation devra être élaboré et mis en place par le requérant, en coordination avec le système d'alarme pour les crues du Rhône de la commu-

- ne ;
- Le fonctionnement du système d'alarme et d'évacuation devra être garanti par le requérant par des tests réguliers en grandeur réelle ;
- La responsabilité pour des dommages éventuels suite à des inondations du Rhône ainsi que les coûts des mesures de protection et/ou de remises en état seront entièrement à la charge du requérant ;
- Les aménagements détaillés des hangars et du bâtiment devront être présentés au SRCE.

#### 2.10.12 Synthèse

Après analyse, le SPE relève que 26'000 m<sup>2</sup> de terrain seront étanchéifiés, ce qui implique l'infiltration des eaux pluviales sur un autre secteur. Les biotopes touchés, tels que définis dans le renouvellement de la concession fédérale d'exploitation, seront remplacés sur d'autres surfaces. Les bâtiments ainsi que les parois antibruit diminueront la propagation du bruit de l'aéroport vers la zone à bâtir au Nord.

Le projet respecte de manière générale les exigences légales dans les domaines liés à l'environnement et pourrait être réalisé moyennant les conditions et charges citées ci-dessus, ainsi que les mesures intégrées présentées dans le RIE de septembre 2010.

#### 2.11 *Exigences techniques cantonales*

Tel que cela ressort de son préavis du 28 septembre 2010, le géologue cantonal préavise favorablement la présente demande. Il relève toutefois que, pour ce qui est des mesures parasismiques, les recommandations du bureau SD-Ing. devront être appliquées. Tout changement ultérieur devra être approuvé par ce dernier. De plus, le bureau suivra l'application des mesures de protection sismique et livrera au géologue cantonal un rapport de conformité afin que puisse être délivré le permis d'habiter conformément à l'art. 59 de l'ordonnance cantonale des constructions.

#### 2.12 *Autres exigences*

Tel que cela ressort de la description du projet (cf. ci-dessus point A. 1.2), la réalisation à proprement parler des hangars devra faire l'objet d'une procédure d'approbation des plans pour vérifier que l'ensemble des charges émises dans la présente décision soit respectées. Ainsi, les travaux y liés seront portés à la connaissance de l'autorité de céans.

Par ailleurs, le STE, dans sa prise de position de synthèse, a demandé à être consulté une fois connus les aménagements détaillés de l'intérieur des constructions.

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

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

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

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

Au cours de la vérification des exigences cantonales/communales, toute divergence sera portée à la connaissance du DETEC, lequel statuera.

### 2.13 Conclusion

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

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de 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 frais

Les frais 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 frais relatifs à la présente décision seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée fixant les émoluments.

Les frais 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 à la requérante. Par ailleurs, une copie est adressée sous pli simple aux autorités fédérales et cantonales concernées.

De plus, conformément à l'art. 20 OEIE, le rapport d'impact, l'évaluation du service spécialisé de la protection de l'environnement, les résultats de la consultation de l'OFEV ainsi que le texte de la décision finale peuvent être consultés auprès de l'OFAC, Mühlestrasse 2, 3063 Bern durant 30 jours dès le lendemain de la publication de l'avis y relatif dans la FF.

## C. Décision

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

vu la demande du 14 juillet 2010 de la Ville de Sion,

décide l'approbation des plans en vue de construire de nouveaux hangars-ateliers, un bâtiment administratif et des voies d'accès pour les aéronefs dans la zone Nord-Est (développement de la zone Nord-Est).

### 1. De la portée

#### 1.1 *Plans approuvés*

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

- Plan de situation de l'état futur no 3142 – NE6c du 19 juillet 2010 ;
- Plan Concept d'évacuation des eaux no 3142 – NE9 du 21 mars 2011, échelle 1:1'000<sup>ème</sup> ;
- Plan Modification de la clôture (Enceinte de sécurité de l'aéroport) no 3142 – NE15 du 13 janvier 2012, échelle 1:1'000<sup>ème</sup>.

### 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*

##### 2.1.1 Surfaces de limitation d'obstacles

- Les hangars seront dotés de feux d'obstacles fixes et de couleur rouge.
- L'ensemble du complexe sera annoncé et autorisé conformément à la procédure de l'art. 63 de l'OSIA applicable aux obstacles à la navigation aérienne. Lors de cette demande, l'exploitant transmettra une proposition de balisage des bâtiments selon les exigences de la Directive AD I-006 F de l'OFAC sur les obstacles à la navigation aérienne. C'est à ce moment-là que l'OFAC se prononcera définitivement sur les mesures accompagnatrices.

### 2.1.2 Nouvelle voie de circulation

- L'exploitant transmettra une liste des aéronefs destinés à fréquenter la zone Nord-est afin de pouvoir valider les caractéristiques géométriques de la nouvelle voie de circulation (enveloppes des aéronefs).
- L'exploitant transmettra à l'OFAC un nouveau jeu de plans avec les positions vérifiées des feux du balisage d'approche et en tiendra compte, si nécessaire, pour le tracé du nouveau taxiway. Ces plans feront l'objet d'un examen spécifique à l'aviation.
- L'exploitant tiendra compte du fait qu'Armasuisse et les Forces Aériennes travaillent sur un projet de modernisation du balisage d'approche pour la piste 25. L'exploitant tiendra donc compte des modifications issues du projet militaire et les intégrera, le cas échéant, dans la conception des plans du nouveau tracé du taxiway (cf. ci-dessus). Tout changement par rapport aux plans à approuver dans le cadre de la présente procédure sera soumis à un nouvel examen spécifique à l'aviation.
- La nouvelle voie de circulation devra être pourvue d'une dénomination. L'OFAC propose d'utiliser *Tango*. L'exploitation étudiera cette proposition avec les Forces Aériennes et Skyguide notamment et transmettra le résultat de cette discussion, ou le cas échéant une alternative, au plus tard quatre semaines avant le début des travaux. L'attribution de la dénomination se fera de préférence à une date WEF, et Aéroport de Sion devra en tenir compte dans sa planification de modification des publications aéronautiques.
- La nouvelle voie sera pourvue de feux de bord de voie de circulation.
- Le panneautage sera adapté et complété en fonction du choix de la dénomination.
- Le nouveau *taxiway* sera également pourvu des marques nécessaires, en l'occurrence l'axe du *taxiway* (RAL 1023 jaune trafic et min. 15 cm de large).
- L'exploitant et l'OFAC s'entendront sur la nécessité de définir un ou des points d'attente dans la mesure où le nouveau *taxiway* croisent l'axe prolongé de la piste et se trouve à l'intérieur de la surface du balisage d'approche. Les exigences de Skyguide auront été prises en compte.
- L'exploitant transmettra à l'OFAC un plan complet des aides visuelles au plus tard quatre semaines avant les premiers travaux à ce sujet.
- Les pentes longitudinale respectivement transversale de la nouvelle voie seront respectées, en l'occurrence 1.5% au plus pour les deux directions.
- La résistance de la nouvelle voie de circulation sera au moins égale à celle de la piste 07-25. Sa surface ne présentera pas d'irrégularité de nature à endommager la structure des avions. La nouvelle surface aura de bonnes caractéristiques de frottement lorsque celle-ci sera mouillée.
- La nouvelle voie sera dotée d'accotements.
- La nouvelle voie devra être exempte d'objets pouvant susciter un danger pour les aéronefs au roulage.

- La partie centrale de la nouvelle voie sera nivelée sur une largeur totale et minimale de 25 m et les pentes indiquées aux art. 3.11.5 et 3.11.6 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI seront respectées.
- Les caractéristiques de conception énumérées ci-dessus feront l'objet de documents complémentaires à transmettre à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant le début des travaux du nouveau *taxiway*.

### 2.1.3 Aire de trafic et entrées

- L'exploitant reprendra le concept de stationnement et de roulage au sol selon la figure du point B. 2.5.3 ci-dessus et livrera à l'OFAC un plan actualisé y compris avec les positions correctes du balisage lumineux d'approche. Les exigences liées aux zones critiques et sensibles (LOC 25) devront être intégrées de même que celles issues des zones de compétence entre Skyguide et l'aéroport de Sion. Ce nouveau plan sera transmis à l'OFAC au plus tard six semaines avant le début des travaux pour réexamen et validation.
- De plus, l'exploitant vérifiera la possibilité d'optimiser le tracé de la route de service du côté « restaurant de l'aéroport » afin de faciliter les manœuvres des véhicules. En cas de croisement avec une voie de circulation, la route sera marquée selon les principes du document de l'ACI « *Apron markings and signs handbook* » de 2009.
- En fonction du concept de circulation et de stationnement qui sera validé par l'OFAC, les axes des voies de circulation seront pourvus de marques axiales (RAL 1023 jaune trafic, min. 15 cm de large). Ces marques se prolongeront sur une distance adéquate sur l'aire de trafic de façon à fournir une référence visuelle fiable aux équipages. L'OFAC se réserve la possibilité de demander des marques supplémentaires de type aircraft stand safety line, « max span » ou « stop engine » afin de délimiter clairement les zones de l'aire de trafic.
- Une fois définie, la frontière entre les zones de compétence de Skyguide et d'Aéroport de Sion sera marquée selon les principes du document de l'ACI « *Apron markings and signs handbook* » de 2009.

### 2.1.4 Hangars et maintenance

- Qu'il s'agisse d'une nouvelle entreprise de maintenance ou d'une entreprise déjà certifiée, le requérant devra dans tous les cas faire une demande explicite d'autorisation pour ses activités sur la nouvelle zone Nord-est auprès de la Division « Sécurité technique » de l'OFAC.
- Les nouveaux ateliers de maintenance seront conformes aux exigences de la réglementation (EC) no 2042/2003 Annexe I, *Maintenance Organization EASA Part-M/F*, (M.A.605 *Facilities*), de la réglementation (EC) no 2042/2003 Annexe II, *Maintenance Organization EASA Part-145* (plus particulièrement 145.A.25 et AMC correspondants) ainsi que de l'ordonnance du DETEC du 19 mars 2004

sur les organismes de maintenance d'aéronefs OOMA (RS :748.127.4).

- L'exploitant indiquera de quelle façon l'éclairage nocturne est prévu, au plus tard quatre semaines avant le début des travaux prévus à cet effet. Les projecteurs respecteront les principes du Manuel OACI de Conception des Aéroports - Partie 4, Aides Visuelles : pas de lumière directe vers la piste et l'approche ni d'éblouissement sur les taxiways.

#### 2.1.5 Zones de compétence Skyguide / Aéroport de Sion

- L'exploitant présentera à l'OFAC le concept retenu pour le partage des responsabilités et des zones de compétence avec Skyguide (*protected area, apron, ATS responsibility boundary*). La documentation relative à ce concept, mais aussi en cas de délégation de compétence, sera disponible au plus tard quatre semaines avant la mise en service. Si nécessaire une nouvelle *Letter of Agreement* entre Skyguide et l'exploitant sera rédigée et signée.

#### 2.1.6 Services de secours et de lutte contre l'incendie

- L'exploitant présentera à l'OFAC au plus tard quatre semaines avant la mise en service des premiers éléments la nouvelle version du plan d'urgence, ainsi que les procédures y relatives, notamment celles faisant partie intégrante du Manuel d'aéroport. Selon l'avancement du chantier des amendements intermédiaires seront nécessaires.

#### 2.1.7 Aspects opérationnels

- Les interfaces avec les différents partenaires de l'aéroport, en particulier Skyguide et les Forces Armées, devront être clairement définies, documentées et communiquées.
- Le cas échéant, l'influence d'une modification (*impact of change*) sera analysée par l'exploitant et les organes concernés (Directive OFAC AD I-003 - *Management of Change* sur les aéroports) et la preuve en sera apportée que cette modification et son introduction sont acceptables d'un point de vue sécurité. La documentation y relative sera élaborée de préférence sous forme de *safety assessment* avec énumération des mesures d'atténuation et application du principe ALARP. Cela concerne aussi la phase de chantier. L'exploitant est prié de transmettre les documents au plus tard quatre semaines avant le début du changement analysé (chantier respectivement mise en service).
- Pour les aspects qui concernent Skyguide, le processus SOAP (*Safety Oversight in ANS Provision*) fera foi et les délais impartis seront à convenir avec la division *Safety* de Skyguide.
- Les procédures d'avitaillement dans la zone Nord-est seront décrites par l'exploitant dans un document à transmettre à l'OFAC au plus tard quatre se-

maines avant la mise en service.

- Les procédures et les processus établis dans le Manuel d'aérodrome de l'Aéroport de Sion seront adaptés en tenant compte des nouvelles conditions suite au développement de la zone Nord-est et à la construction d'un *taxiway* supplémentaire.

#### 2.1.8 Travaux et période de chantier

- Au moins quatre semaines avant le début du chantier, l'exploitant déposera à l'OFAC le concept des travaux (démolition habitation, construction bâtiments, aire de trafic et voie de circulation) respectivement son phasage pour examen et validation. La documentation mentionnera l'influence sur l'exploitation, les restrictions d'utilisation de l'infrastructure et les mesures correspondantes prises sur place (balisage, route de service, etc.). Elle indiquera aussi le type d'engins utilisés (grues, etc) et le périmètre de chantier. Au niveau sûreté, les exigences sur le contrôle des accès à la zone non-publique seront respectées en tout temps.
- Le chantier sera extériorisé, c'est-à-dire se trouvera hors de la clôture aéroportuaire (coté *landside*).
- L'exploitant indiquera à l'OFAC comment se déroulera, du point de vue sûreté, l'intégration de la zone au sein du périmètre clôturé de l'aéroport, au plus tard quatre semaines avant le basculement de *landside* à *airside*.
- l'OFAC se réserve la possibilité d'imposer certains travaux durant les heures de fermeture de l'aéroport.
- Dans tous les cas, les travaux du *taxiway* se dérouleront hors des heures d'ouverture de l'aérodrome.
- Durant les heures opérationnelles, les surfaces de chantier seront franches d'obstacles susceptibles de causer des risques aéronautiques inacceptables. Cela concerne le plan des feux (light plane) et la bande de la voie Sierra.
- Au niveau obstacles à la navigation aérienne, l'exploitant s'assurera que les engins de chantier (grues, grues sur pneus, foreuses, etc) seront autorisés conformément à la procédure décrite à l'art. 63 de l'OSIA. Toute annonce sera accompagnée d'un document confirmant l'absence de perturbations inacceptables pour les équipements CNS (communication, navigation et surveillance). L'influence sur les procédures de vol fera également l'objet d'un document complémentaire à annexer à l'annonce.
- Durant la période du chantier, les zones seront clairement délimitées (marquages / feux d'obstacles) de l'aire de mouvement active (y compris de nuit).
- Des mesures de réduction des poussières et d'impuretés seront définies et respectées.
- Tant que la nouvelle voie de circulation n'aura pas été homologuée au trafic, elle sera pourvue de marques et d'une signalisation adéquate (cf. §7.1 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI) dès que la chaussée aura été revêtue.
- L'exploitant coordonnera le déroulement des travaux avec les partenaires de

l'aéroport concernés par ce développement.

#### 2.1.9 Publications aéronautiques

- Les textes, tableaux et cartes (aérodrome) des publications aéronautiques auront été adaptés avec la fin des travaux respectivement la mise en service des nouvelles surfaces aéronautiques. Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible. L'exploitant est prié de tenir compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*) avec un cycle d'amendement AMDT.
- D'entente avec l'OFAC, l'exploitant vérifiera la nécessité de procéder à des amendements intermédiaires, notamment pour indiquer sur la carte d'aérodrome la zone temporairement en construction.
- Toute modification ou restriction de l'exploitation due aux travaux sera publiée suffisamment tôt par NOTAM, dont l'ébauche sera transmise à l'organe LIFS de l'OFAC pour autorisation au plus tard trois jours ouvrables avant le début de la validité prévue.

#### 2.1.10 Début, fin et réception des travaux

- Le début et la fin des travaux seront annoncés à l'OFAC, section LESA.
- Après l'achèvement des travaux et avant la mise en service, une réception des travaux sur place sera effectuée par l'OFAC. Des inspections en cours de chantier sont réservées.
- La prise en compte d'une ou de plusieurs mises en service partielles de l'installation se fera d'un commun accord entre l'exploitant, Skyguide et l'OFAC. Le cas échéant, l'aéroport informera l'OFAC dans les meilleurs délais, l'Office se réservant le droit d'y imposer certaines conditions.

#### 2.2 Exigences techniques liées aux douanes

- Que ce soit pour les vols Intra-Schengen et Extra-Schengen, les équipages, les voyageurs et les bagages emprunteront les passages « douane/immigration » existants de l'aéroports (flux séparés).
- En l'absence d'une présence douanière, il sera fait usage de la boîte à déclaration pour le dédouanement des marchandises excédant la franchise.
- Il ne sera pas créé d'autres passages, hormis ceux existants.

#### 2.3 Exigences techniques militaires

- L'exploitant devra informer le DDPS suffisamment tôt du début des travaux pour que la situation juridique des locataires soit régularisée en temps opportun.

- L'exploitant devra finaliser la situation juridique des parcelles qui sont la propriété de la Confédération.
- L'exploitant devra prévoir la construction d'un portail d'accès à l'extrémité Est de la nouvelle clôture, afin de permettre d'éventuelles intervention d'urgence (pompiers, policiers, autres secours).

#### 2.4 Exigences techniques liées aux pipelines

- Une distance libre de 10 m doit être respectée entre les bâtiments et les *pipelines*.
- Le chemin ainsi que toutes les infrastructures (canalisation, éclairage, etc.) doivent respecter une distance de 2 m par rapport aux *pipelines*.
- Aux endroits où l'épaisseur de la couverture des *pipelines* restante est inférieure à 1.5 m, il y a lieu de mettre en place une protection mécanique sous forme de dalle en béton.
- En cas de croisements de conduites d'eau, d'eaux usées ou autres conduites métalliques ou non-métalliques, il y a lieu de respecter une distance de 0.3 m par rapport aux *pipelines*.
- En cas de croisements de câbles électriques à courant faible, il y a lieu de respecter une distance de 0.5 m par rapport aux *pipelines*.

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

##### 2.5.1 Nature et paysage

- Toutes les mesures « Natures et Paysages » proposée seront à réaliser (cf. chapitres 7.1.5 et 8.3.2 du RIE).
- Une coordination sera assurée avec le bureau chargé du suivi environnemental dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation de l'aéroport pour réaliser les mesures de compensation à entreprendre dans le cadre de la présente procédure.
- Les aménagements et la réalisation des mesures de compensation devront être suivies par un biologiste.
- Le suivi de la gestion des mesures environnementales devra être assuré par un biologiste de manière équivalente au suivi du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation de l'aéroport.
- Une copie des rapports de suivi devra être transmise à la section nature et paysage du Service cantonal des forêts et du paysage (SFP) et à l'OFEV.
- Les parkings en pavés gazon ne pourront pas être considérés comme compensation écologique.

### 2.5.2 Protection des eaux de surface

- Un exemplaire du PGEE sera transmis au SPE.

### 2.5.3 Bruit de chantier

- Des mesures concrètes de limitation des émissions de niveau B pour les travaux et A pour les transports selon la Directive sur le bruit des chantiers (DBC) devront être déterminées avant la mise en soumission des travaux et introduites dans les appels d'offres.

### 2.5.4 Bruit d'exploitation et vibrations

- Les nouveaux bâtiments devront respecter les exigences des art. 21 LPE et 32ss OPB (isolation acoustique des nouveaux bâtiments).

### 2.5.5 Protection de l'air

- Les annexes 1 OPair (bâtiments), 2 OPair (chantier) et 3 OPair (installation de combustion alimentée au gaz) seront applicables.
- Les émissions d'air vicié malodorant ou d'air pollué seront captées aussi complètement et aussi près que possible de leurs sources (ventilations des bâtiments), et seront évacuées au-dessus des toits par des cheminées ou des conduits d'évacuation conformes aux normes fédérales.
- L'orifice de la cheminée de la chaudière à gaz dépassera de 1.5 m au minimum la surface du toit plat si sa puissance calorifique nominale ne dépasse pas 350 kW. Si sa puissance calorifique est supérieure à 350 kW, les normes spécifiques aux installations de chauffage de moyenne puissance seront appliquées pour déterminer la hauteur minimale de la cheminée.
- Les gaz de combustion de la chaudière à gaz pourront s'échapper librement et à la verticale par l'orifice de la cheminée. Les gaz de combustion de la chaudière à gaz atteindront si possible une vitesse d'au moins 6 m/s en sortie de cheminée. Toute chaudière à gaz jusqu'à 350 kW de puissance calorifique, mise dans le commerce dès 2005, doit faire l'objet d'une preuve de conformité comprenant une attestation prouvant le respect des exigences selon l'annexe 4 OPair, une déclaration de conformité et un marquage selon l'annexe 4, ch. 23, de l'OPair.

### 2.5.6 Dangers naturels

- Les constructions devront être adaptées (renforcement des structures porteuses du bâtiment) de manière à garantir sa résistance à la pression d'eau afin d'éviter sa rupture brusque.
- Les dégâts matériels dus à des inondations devront être limités par des mesures

constructives.

- Le sous-sol ne devra en aucun cas être habité ou être rendu habitable.
- Un concept d'évacuation devra être élaboré et mis en place par le requérant, en coordination avec le système d'alarme pour les crues du Rhône de la commune.
- Le fonctionnement du système d'alarme et d'évacuation devra être garanti par le requérant par des tests réguliers en grandeur réelle.
- La responsabilité pour des dommages éventuels suite à des inondations du Rhône ainsi que les coûts des mesures de protection et/ou de remise en état seront entièrement à la charge du requérant.
- Les aménagements détaillés des hangars et du bâtiment devront être présentés au SRCE.

## 2.6 Exigences technique cantonales

- Les recommandations du bureau SD-Ing. devront être appliquées.
- Tout changement ultérieur devra être approuvé par le bureau SD-Ing.
- Le bureau suivra l'application des mesures de protection sismique et livrera au géologue cantonal un rapport de conformité.

## 2.7 Autres exigences

- Une demande d'approbation des plans devra être déposée auprès de l'autorité de céans pour la réalisation des 2 bâtiments qui englobent les 8 hangars.
- Le Service des transports du canton du Valais devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- Le Service des transports sera consulté une fois connus les détails de l'aménagement des constructions.
- La réalisation de l'infrastructure se fera conformément aux plans approuvés.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales et communales seront vérifiées par les instances cantonales et communales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

## 3. Des frais

La taxe relative à la présente décision est calculée en fonction du temps consacré et

la facture est à la charge du requérant. Les émoluments lui seront perçus dans une décision de l'OFAC séparée.

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

#### **4. De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Ville de Sion, Service des travaux publics, Rue de Lausanne 23, Case postale, 1950 Sion, avec les plans approuvés.

Une copie de la présente décision est communiquée pour information à :

- OFAC, section Aéroports et obstacles à la navigation aérienne, 3003 Berne ;
- OFAC, section Mesures de sûreté, 3003 Berne ;
- OFEV, section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- IFP, Richtstrasse 15, Case postale 594, 8304 Wallisellen ;
- DDPS, Secrétariat général, 3003 Berne ;
- ARE, section infrastructure, 3003 Berne ;
- Service des transports, Bâtiment Mutua, Rue des Cèdres 11, CP 478, 1951 Sion.

Un avis de consultation de la décision est publié dans la Feuille fédérale.

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

Véronique Gigon  
Secrétaire générale suppléante

***Voie de droit sur la page suivante***

**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 délai ne court pas du 15 juillet au 15 août inclusivement.

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.