



3003 Berne, le 15 mars 2010

Aéroport d'Ecuvillens

Approbation des plans

Construction d'une place boussole

A. En fait

1. De la demande

1.1 Dépôt de la demande

Le 18 juin 2009, l'Aérodrome régional Fribourg-Ecuvillens SA (AREF) a formé une requête d'approbation des plans auprès du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

1.2 Description du projet

Le présent projet vise à créer une place de réglage des boussoles des avions (place de compensation) à l'extrémité ouest de la piste 10.

La requérante est propriétaire des biens-fonds nécessaires au projet.

1.3 Justification du projet

La requérante justifie son projet par le fait qu'il répond ainsi aux nouvelles exigences fédérales concernant l'équipement des ateliers d'entretien (normes EASA 145). La place de compensation sera mise à la disposition de la société Mécanair SA qui est soumise aux normes EASA. Cette place doit être suffisamment éloignée des infrastructures pour ne pas subir d'influences magnétiques perturbatrices.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 18 juin 2009 sont les suivants:

- requête officielle (avec descriptif du projet) de l'AREF du 18 juin 2009;
- fiches de requête cantonale pour un permis de construire du 5 juin 2009;
- matrice d'identification des impacts sur l'environnement;
- extrait de la carte topographique fédérale, échelle 1:25'000;
- plan des propriétés de l'AREF (plan de situation), échelle 1:5'000 réduite;
- plan d'implantation, échelle 1:250;
- plan des espaces sécurisés, échelle 1:250;
- accords des tiers intéressés sous forme de lettre.

1.5 Coordination du projet et de l'exploitation

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

2. De l'instruction

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

Le dossier est traité par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le compte du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC.) Le 26 août 2009, le Canton de Fribourg, soit pour lui la Direction de l'économie et de l'emploi, (DEE), a été appelé à se prononcer. Le Service des transports et de l'énergie a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées. Les Offices fédéraux n'ont pas été consultés.

La demande d'approbation des plans n'a pas été publiée dans la Feuille officielle du Canton de Fribourg (FO), ni mise à l'enquête.

2.2 *Oppositions*

Aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues:

- Services internes de l'OFAC, prise de position du 10 février 2010;
- Service des transports et de l'énergie canton de Fribourg, prise de position de synthèse du 26 août 2009;
- Service des constructions et de l'aménagement canton de Fribourg, prise de position du 17 août 2009;
- Service de l'environnement canton de Fribourg, prise de position du 23 juillet 2009;
- Service des constructions et de l'aménagement canton de Fribourg, prise de position du 17 août 2009;
- Commune de Hauterive, prise de position du 3 août 2009.

L'instruction du dossier s'est achevée le 10 février 2010.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Il ressort de l'art. 36a al. 1 de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0) que Ecuwillens est un aéroport (aérodrome au bénéfice d'une concession).

Aux termes de l'art. 37 al. 1 LA, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. Conformément à l'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1), les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le 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, la demande tend à autoriser la construction d'une place de contrôle des boussoles. L'instruction est sanctionnée par une décision d'approbation des plans dont la compétence relève exclusivement du DETEC.

1.2 Procédure applicable

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

La procédure simplifiée d'approbation des plans est régie par l'art. 37i LA. Selon cette disposition, la procédure simplifiée s'applique aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un nombre restreint et bien défini de personnes; aux installations dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

Le projet ne consiste qu'en la construction d'une place en dur directement reliée à la voie de roulage existante, ce qui ne change pratiquement pas l'aspect extérieur du site. Il ne touche par ailleurs pas les intérêts dignes de protection des tiers. Partant, la procédure simplifiée doit être appliquée au traitement du dossier.

L'accord des tiers touchés a été donné. Les biens-fonds nécessaires au projet sont propriété de la requérante.

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'entraînent 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 est pertinente; elle est acceptée. Le projet s'inscrit effectivement dans le cadre de la mise aux normes internationales des entreprises de maintenance en ce qui concerne l'équipement des ateliers d'entretien (normes EASA 145) exigées de la part de l'OFAC. Accueillant une entreprise de ce type sur son installation, AREF se doit de proposer un site dédié au réglage des boussoles.

2.3 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

Le protocole de coordination lié à l'aéroport d'Ecuvillens a été validé dans sa version finale en août 2001, suite à la tenue de séances de coordination et de versions successives du protocole. Le protocole de coordination a lui-même servi de base à l'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport d'Ecuvillens.

La fiche par installation du PSIA concernant Ecuvillens a été adoptée par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002. Cette fiche fixe le cadre (bruit de l'installation, limitation d'obstacles et périmètre d'aérodrome) dans lequel les procédures spécifiques liées au projet de nouvelle installation peuvent se dérouler, à l'instar de la présente procédure.

Le présent objet est sans incidence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome, et n'entraîne aucune incidence sur les éléments

déterminants du PSIA. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

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

Après examen, les experts rappellent qu'il importe de tenir compte d'une série de charges dont le détail apparaît ci-dessous.

2.5.1 *Franchise d'obstacles et marges de sécurité*

La distance de sécurité entre la voie de circulation existante et un aéronef parké sur la place de compensation est suffisante pour permettre le passage d'avions de lettre de code A selon l'OACI (envergure < 15.0 m).

Avec le King Air 200 de lettre de code B (envergure 16.6 m et largeur hors tout du train principal 5.7 m), dont l'OFAC prend note qu'il s'agit de l'aéronef critique, la franchise au niveau des surfaces de limitation des obstacles selon l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI est assurée lorsque cet aéronef est positionné sur la place de compensation.

Cependant, le «plan des espaces sécurisés» sera complété par le tracé de la ligne de sécurité rouge (15 cm de large, RAL 3020) prévue dans la lettre d'accompagnement. Cette demande est pertinente; elle sera reprise sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision.

2.5.2 *Conception et exploitation de la place de compensation*

La surface de la place de compensation est constituée de 7 cm de bitume monocouche. La capacité portante de la nouvelle place sera démontrée et le résultat transmis

à l'OFAC.

Des markers réfléchissants bleus délimitent la place de compensation. Ils seront situés à 3.0 m au plus du bord de la surface en dur. Le «plan des espaces sécurisés» sera complété en conséquence. En outre, au sujet des dimensions, l'article 5.5.5.5 de l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI stipule : « Les balises de bord de voie de circulation seront frangibles. Elles seront suffisamment basses pour assurer la garde nécessaire aux hélices et aux nacelles de réacteur des avions à réaction. ». Une hauteur maximale de 35 cm doit dès lors être respectée.

Les aéronefs sont tractés puis positionnés sur la place de compensation. Afin de faciliter l'entrée sur cette nouvelle surface, l'axe de la bretelle d'accès sera marqué, comme une voie de circulation (15 cm de large, jaune RAL 1023), tout en assurant une marge de sécurité suffisante entre le train principal et le bord de la voie de circulation (art. 3.9.4, Annexe 14 Vol. I de l'OACI).

La voie de circulation existante dispose d'une largeur de 8.0 m. Or, selon l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI, cette largeur n'est pas suffisante pour homologuer le roulage autonome d'un King Air 200, dont la largeur hors tout du train principal est de 5.7 m, soit lettre de code B. Un minimum de 10.2 m est nécessaire. Dans le cadre de l'examen aéronautique du projet faisant l'objet de la présente décision, il est admis que la voie de circulation parallèle à la piste est utilisée par des aéronefs de lettre de code A selon l'OACI. Cela permet de justifier les 16.25 m de marge entre l'axe du taxiway et un objet sur la place de compensation ainsi que la largeur existante de 8.0 m pour la voie de circulation. Dès lors, il s'agira de définir un concept d'exploitation du King Air 200 ou de tout aéronef de lettre de code B pour rejoindre la place de compensation (tractage, *marshalling*, *backtrack*, etc.).

Ce concept d'exploitation pour aéronefs de lettre de code B ainsi que les critères d'utilisation de la voie de circulation sont à justifier par l'exploitant de l'aérodrome, en indiquant les mesures prises (*mitigation measures*) pour assurer la sécurité.

Toutes les demandes explicitées ci-dessus sont pertinentes; elles seront reprises sous forme de charge dans le dispositif de la décision.

2.5.3 Phase de chantier

Les documents présentant l'organisation et la planification du chantier seront transmis à l'OFAC au plus tard trois semaines avant le début des travaux. En particulier, l'aire de mouvement adjacente au chantier sera exempte de poussières et de FOD (*foreign object debris*) pouvant porter atteinte à la sécurité de l'exploitation aéroportuaire. Les mesures adéquates de nettoyage sont ainsi à prévoir par l'exploitant.

Le taxiway sera fermé en présence de tranchées ouvertes sur l'aire nivelée de la voie de circulation, s'étendant jusqu'à 11 m de part et d'autre de son axe.

Les machines et matériaux de chantier devront se trouver à une distance minimale de 12.0 m de l'axe de la voie de circulation, lorsque celle-ci est ouverte au trafic. Vu la constellation et la situation du chantier, les marges de sécurité pour voie d'accès aux postes de stationnement (Tableau 3-1, Annexe 14 Vol. I de l'OACI) sont utilisées ici pour cette phase temporaire.

Toutes les demandes explicitées ci-dessus sont pertinentes; elles seront reprises sous forme de charge dans le dispositif de la décision.

2.5.4 Publications aéronautiques

Durant la phase de construction, un NOTAM sera publié et une personne sera sur place afin d'assurer la surveillance du chantier. A cet effet, le NOTAM en question est à transmettre à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début des travaux (lifs@bazl.admin.ch).

Les publications aéronautiques auront été adaptées avec la fin des travaux (plans, texte avec restriction d'exploitation). Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue de la nouvelle installation 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 classique (AMDT).

Les demandes ci-dessus sont pertinentes; elles seront reprises sous forme de charge dans le dispositif de la décision.

2.5.5 Suite de la démarche

Les documents actualisés (plans et rapport) sont à faire parvenir à l'OFAC pour examen final au plus tard trois semaines avant le début des travaux.

Le début et la fin des travaux seront impérativement 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.

Les demandes ci-dessus sont pertinentes; elles seront reprises sous forme de charge dans le dispositif de la décision.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

2.7 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage dans le domaine des sites pollués*

Dans son préavis du 23 juillet 2009, le Service de l'environnement du canton de Fribourg (SEN) fait remarquer que le projet est localisé sur l'emprise du site SIPO 2188-0102 qui correspond à une ancienne décharge inscrite au cadastre cantonal des sites pollués en tant que site pour lequel on ne s'attend à aucune atteinte nuisible ou incommodante. Ce site est également inscrit avec le même statut dans le cadastre des sites pollués de l'OFAC sous la référence FR-Ecuv-2-D-01.

Le SEN évalue la situation de la manière suivante. Conformément à l'art. 3 de l'ordonnance sur l'assainissement des sites pollués (OSites; RS 814.680), un site pollué ne peut être modifié par la transformation d'une construction que s'il ne nécessite pas d'assainissement et si le projet n'engendre pas de besoin d'assainissement. D'autre part, le projet ne doit pas entraver de manière considérable un éventuel assainissement ultérieur. Le cas échéant, un projet peut être adapté de manière à permettre l'assainissement d'un site pollué. Les travaux prévus sont conformes aux exigences de l'art. 3 OSites, en particulier les aménagements prévus ne présenteraient aucune contrainte dans le cas d'un éventuel assainissement futur.

Malgré ce constat, le SEN rend attentif le requérant au fait qu'il procède à ces aménagements à ses risques et périls et qu'il ne pourra pas se prévaloir de la délivrance du permis pour refuser d'entreprendre un assainissement futur éventuel qui pourrait entraîner la démolition partielle ou complète des aménagements prévus et/ou d'exiger des dédommagements de la part de l'autorité de délivrance du permis de construire ou d'exécution de l'OSites. Le SEN réserve toutes mesures complémentaires au cas où des éléments nouveaux étaient portés à leur connaissance.

Cet élément, n'est pas repris sous forme de charge dans le dispositif de la présente décision car il découle de la loi. Il est néanmoins porté à la connaissance du requérant pour éviter toute méprise.

2.8 *Autres exigences*

Le Service des transports et de l'énergie du Canton de Fribourg 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.

2.9 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 délégation de signature

En vertu de l'art. 49 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration du 21 mars 1997 (LOGA ; RS 172.010), le Chef de Département peut déléguer au Secrétaire général ou à ses suppléants la compétence de signer certains documents en son nom. Par décision du 1^{er} novembre 1995, le Conseiller fédéral Leuenberger a usé de cette délégation de compétence. La présente décision est donc signée par le Secrétaire général suppléant.

5. 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.

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

C. Décision

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

vu la demande du 18 juin 2009 de l'Aérodrome régional Fribourg-Ecuvillens SA (AREF),

décide l'approbation des plans en vue de la construction d'une place boussole sur l'aéroport d'Ecuvillens.

1. De la portée

L'approbation des plans autorise l'AREF, 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 des propriétés de l'AREF (plan de situation), échelle 1:5'000 réduite;
- plan d'implantation, échelle 1:250;
- plan des espaces sécurisés, échelle 1:250.

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 Franchise d'obstacles et marges de sécurité

- Le «plan de espaces sécurisés» sera complété par le tracé de la ligne de sécurité rouge (15 cm de large, RAL 3020) prévue.

2.1.2 Conception et exploitation de la place de compensation

- La capacité portante de la nouvelle place sera démontrée et le résultat transmis à l'OFAC.
- Des markers réfléchissants bleus délimitent la place de compensation seront situés à 3.0 m au plus du bord de la surface en dur.
- Le «plan des espaces sécurisés» sera complété en conséquence.
- Les balises de bord de voie de circulation seront frangibles. Elles auront une hauteur maximale de 35 cm.

- L'axe de la bretelle d'accès sera marqué comme une voie de circulation (15 cm de large, jaune RAL 1023), tout en assurant une marge de sécurité suffisante entre le train principal et le bord de la voie de circulation.
- Un concept d'exploitation du King Air 200 ou de tout aéronef de lettre de code B pour rejoindre la place de compensation (tractage, *marshalling*, *backtrack*, etc.) sera défini.
- Ce concept d'exploitation pour aéronefs de lettre de code B ainsi que les critères d'utilisation de la voie de circulation sont à justifier par l'exploitant de l'aérodrome, en indiquant les mesures prises (*mitigation measures*) pour assurer la sécurité.

2.1.3 Phase de chantier

- Les documents présentant l'organisation et la planification du chantier seront transmis à l'OFAC.
- L'aire de mouvement adjacente au chantier sera exempte de poussières et de FOD (*foreign object debris*).
- Les mesures adéquates de nettoyage sont ainsi à prévoir par l'exploitant.
- Le taxiway sera fermé en présence de tranchées ouvertes sur l'aire nivelée de la voie de circulation.
- Les machines et matériaux de chantier devront se trouver à une distance minimale de 12.0 m de l'axe de la voie de circulation, lorsque celle-ci est ouverte au trafic.
- Les marges de sécurité pour voie d'accès aux postes de stationnement (Tableau 3-1, Annexe 14 Vol. I de l'OACI) seront utilisées pour cette phase temporaire.

2.1.4 Publications aéronautiques

- Durant la phase de construction, un NOTAM sera publié. Il sera transmis à l'organe LIFS de l'OFAC au plus tard trois jours ouvrables avant le début des travaux (lifs@bazl.admin.ch).
- Une personne sera sur place afin d'assurer la surveillance du chantier.
- Les publications aéronautiques auront été adaptées avec la fin des travaux (plans, texte avec restriction d'exploitation).
- Les modifications des publications seront planifiées de façon que l'intervalle entre la mise en service prévue de la nouvelle installation et la date WEF (entrée en force de la publication aéronautique) soit aussi petit que possible.
- L'exploitant tiendra compte des délais pour l'émission de publications (*deadline originator*) avec un cycle d'amendement classique (AMDT).

2.1.5 Suite de la démarche

- Les documents actualisés (plans et rapport) sont à faire parvenir à l'OFAC pour examen final au plus tard trois semaines avant le début des travaux.

- Le début et la fin des travaux seront impérativement 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.

2.2 *Autres exigences*

- Le Service des transports et de l'énergie du Canton de Fribourg 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, 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 de la requérante. 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, avec les plans approuvés, sous pli recommandé à:

- Aéroport régional Fribourg-Ecuvillens SA, 20, rte de l'aéroport, 1730 Ecuvillens.

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

- OFAC, 3003 Berne.
- OFEV, 3003 Berne.
- Direction de l'économie et de l'emploi, Service des transports et de l'énergie, 13, rue Joseph-Piller, Case postale, 1701 Fribourg.

DETEC Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Le Secrétaire général suppléant

sig. André Schrade

Voie de droit

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

Le délai ne court pas du 7^{ème} jour avant Pâques au 7^{ème} jour après Pâques 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.