



3003 Berne, le 28 septembre 2018

Aéroport civil de Sion

Approbation des plans

Réfection du tarmac Nord

Etape n° 1

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 6 mars 2018, la Ville de Sion, exploitant de l'aéroport civil de Sion (ci-après : le requérant), a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour la réfection du tarmac Nord, première étape.

1.2 *Description du projet*

Le projet consiste à remettre à neuf la partie du tarmac Nord de l'aéroport située entre l'aérogare et la halle du GVM (Groupe de Vol à Moteur de Sion) ainsi que le segment adjacent du *taxiway Alpha* (environ 12 650 m²). Par ailleurs, le projet prévoit un nouvel agencement des marques aéronautiques au sol, l'installation de deux bornes GPU escamotables et le montage de six mâts d'éclairage de l'aire de trafic. A noter que le requérant envisage de procéder, à terme, à la réfection des autres parties du tarmac. Ces futures réfections feront l'objet de prochaines étapes et procédures d'approbation des plans correspondantes.

1.3 *Justification du projet*

Le projet est justifié par le requérant comme permettant de remettre à neuf le tarmac Nord de l'aéroport qui est passablement endommagé. Cette réfection permet ainsi de poursuivre l'exploitation de cette surface dans des conditions sûres pour la circulation et le stationnement d'aéronefs.

1.4 *Contenu de la demande*

Les documents qui composent la demande du 6 mars 2018 sont les suivants :

- Lettre de demande du requérant du 6 mars 2018 ;
- Un dossier de demande d'approbation des plans composé des documents suivants :
 - Plan de situation générale, référence n° 2381-TNORDE1-02, du 1^{er} février 2018, échelle 1:20 000 ;
 - Formulaire cantonal « Formule de demande d'autorisation de construire », référence n° TNORD/E1-2381-03, du 2 mars 2018 ;
 - Document « Notice technique explicative avec rapport d'impact », référence n° TNORD/E1-2381-04, du 7 mars 2018 ;

- Plan de situation de l'état actuel, référence n° 2381-TNORDE1-05, du 1^{er} février 2018, échelle 1:1000 ;
- Plan de situation de l'état futur, référence n° 2381-TNORDE1-06, du 1^{er} février 2018, échelles 1:500 et 1:1000 ;
- Plan « Concept d'évacuation des eaux », référence n° 2381-TNORDE1-07, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Profil en travers de l'état futur », référence n° 2381-TNORDE1-08, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:100 ;
- Plan « Erneuerung der Tagesmarkierungen – Plan de marquage », référence n° TNORD/E1-2381-09, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Erneuerung der Tagesmarkierungen – Concept de circulation des aéronefs sur le tarmac », référence n° TNORD/E1-2381-10, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Eclairage du tarmac », référence n° TNORD/E1-2381-11.1, du 6 mars 2018, échelle 1:200 ;
- Plan « Implantation des bornes GPU », référence n° TNORD/E1-2381-12.1, du 5 mars 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Principe de raccordement », référence n° TNORD/E1-2381-13, du 1^{er} février 2018, échelle 1:1000.

Le 26 juin 2018, le requérant a fait parvenir le document suivant à l'OFAC :

- Document « *Safety assessment report* – REF NORD (étape 1) », du 27 juin 2018, contenant les annexes suivantes :
 - Annexe n° 1 « Tableau récapitulatif de la gestion du risque de sécurité », du 27 juin 2018 ;
 - Annexe n° 2 « Tabelle d'évaluation du risque » ;
 - Annexe n° 3 « Liste de présences », du 26 juin 2018 ;
 - Annexe n° 4, Plan « Erneuerung der Tagesmarkierung – Vorfeld Nord Phase 1 », référence n° 8070-00-04.11, du 21 juin 2018, échelle 1:500.

Le 13 juillet 2018, le requérant a fait parvenir le document suivant à l'OFAC :

- Document « Evaluation d'impact sur le bruit – REF NORD (étape 1) – Annexe au dossier PAP », du 13 juillet 2018.

Le 14 septembre 2018, le requérant a fait parvenir les documents suivants à l'OFAC :

- Courriel « Réfection tarmac Nord – Etape 1 – Demandes OFEV (n° 3 & 4), du 14 septembre 2018 ;
- Document « OptiVision LED gen2 – Philips Lighting », du 16 février 2017.

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.

1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels nécessaires sur les biens-fonds concernés par le projet.

2. **De l’instruction**

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

L’instruction liée à la présente demande d’approbation des plans est menée par l’OFAC pour le compte du DETEC.

En date du 12 mars 2018, l’OFAC a requis l’avis de l’Office fédéral de l’environnement (OFEV).

A cette même date, le Canton du Valais, soit pour lui le Département de la mobilité, du territoire et de l’environnement a été appelé à se prononcer. Le Service de la mobilité a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

Le 14 mars 2018, les services internes de l’OFAC ont été consultés.

La demande d’approbation des plans n’a pas été mise à l’enquête publique. Partant, aucun avis n’a été publié, ni dans le Bulletin officiel du Canton du Valais (BO-VS) ni dans la Feuille fédérale (FF).

2.2 *Prises de position*

Durant l’instruction, les prises de position suivantes ont été reçues :

- Service de la mobilité du Canton du Valais, préavis de synthèse du 5 avril 2018 comprenant le préavis du Service de l’environnement (SEN) du 5 avril 2018 ;
- OFAC, premier examen spécifique à l’aviation du 3 mai 2018 ;
- OFEV, première prise de position du 16 mai 2018 ;
- OFAC, second examen spécifique à l’aviation du 9 juillet 2018 ;
- OFAC, Section environnement, prise de position du 3 septembre 2018 ;
- OFEV, seconde prise de position du 25 septembre 2018.

2.3 *Observations finales*

Les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises au requérant le 27 septembre 2018 en l'invitant à formuler ses observations. Par courriel du 27 septembre 2018, le requérant a informé l'OFAC qu'il acceptait les charges en formulant toutefois une réserve dont le détail sera explicité ci-après au point « B.2.7.2.1 Phase de réalisation ». Partant, l'instruction du dossier s'est achevée le 27 septembre 2018.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale 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. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que 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 (aéroport dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à remettre à neuf une partie de tarmac. Dans la mesure où ce tarmac sert à l'exploitation d'un aéroport, il s'agit d'une installation d'aéroport dont la réfection doit être approuvée par l'autorité compétente qui est, en l'occurrence, le DETEC car l'infrastructure aéronautique de Sion est exploitée en vertu d'une concession.

1.2 Procédure applicable

La procédure d'approbation des plans est réglée aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

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. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à l'enquête publique mais ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est no-

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

En l'occurrence, le projet a été soumis à la procédure simplifiée et n'a ainsi pas été mis à l'enquête publique. Le projet ne doit ainsi avoir que des effets minimes, principalement à l'égard des tiers. Cette condition est respectée pour la majorité du projet, c'est-à-dire la réfection du tarmac et la modification du marquage au sol, mais elle ne l'est probablement pas pour les mâts d'éclairage. Considérant ce qui précède, l'autorité de céans estime qu'il est correct d'approuver, au terme de la présente procédure simplifiée, la réalisation du projet, à l'exception des mâts d'éclairage. Ces mâts devront dès lors faire l'objet d'une procédure d'approbation des plans ordinaire distincte pour pouvoir être autorisés et ce point fera l'objet d'une indication dans le dispositif de la présente décision. Cela étant dit, les exigences légales matérielles à respecter pour leur pose ont tout de même fait l'objet d'un examen des autorités concernées (cf. ci-dessous chapitre « B.2 Au fond »).

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

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

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

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environne-

ment, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive ni la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités spécialisées qui ont été consultées durant l'instruction. Ces dernières ont émis un avis qu'il incombe à l'autorité de céans d'évaluer conformément à l'art. 27e OSIA. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Justification*

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

2.3 *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.

Le présent projet est sans conséquence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles ainsi que le périmètre d'aérodrome. Il n'entraîne par ailleurs aucune incidence sur les éléments déterminants du PSIA. Il concorde par conséquent avec le PSIA.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

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. 1bis OSIA rend directement applicables aux aérodromes 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 (annexes de l'OACI ; RS 0.748.0). L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un premier examen spécifique à l'aviation en date du 3 mai 2018, annulé et remplacé par un second préavis du 9 juillet 2018 dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles seront ainsi intégrées à la présente décision, sous forme de charges.

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*

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par les autorités cantonales valaisannes, par le biais de son Service de l'environnement, et par l'OFEV. Les autorités précitées ont formulé différentes prises de position contenant plusieurs exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles seront ainsi intégrées dans le dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

2.7.1 Protection des eaux, déchets et substances

Dans son préavis du 5 avril 2018, le Service de l'environnement du Canton du Valais (ci-après : SEN) a formulé les exigences suivantes :

- La gestion des eaux pluviales devra respecter le plan « Concept d'évacuation des eaux », référence n° 2381-TNORDE1-07, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:500 ainsi que l'annexe n° 5 « Rapport de sd ingénierie – Concept d'évacuation des eaux » du document « Notice technique explicative avec rapport d'impact », référence n° TNORD/E1-2381-04, du 7 mars 2018 ;
- Les directives de l'OFEFP/OFEV et de la SIA concernant la protection de l'environnement sur les chantiers, en particulier la protection des eaux, les déchets (attention: l'OTD est remplacée par l'OLED), l'air, le bruit et la protection des sols, devront être appliquées ;
- Une quantité suffisante de produits absorbants devra se trouver en permanence à disposition sur le chantier afin de pouvoir intervenir en cas de pollution accidentelle conformément à l'art. 22 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20) ;

- Le plein, l'entretien ainsi que la réparation des machines et des véhicules devront s'effectuer sur une place stabilisée ;
- Le lavage de machines, de véhicules et d'installations est interdit ;
- Les bétonnières et les installations de transbordement du béton devront se trouver sur une aire imperméabilisée équipée d'un système d'évacuation des eaux adéquat conformément à l'art. 31 de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201) ;
- Si l'utilisation antérieure du site ou des sondages effectués par le passé laissent supposer que les eaux souterraines ou la terre excavée sont polluées, ou que des matériaux souillés ou des déchets sont découverts durant les travaux, le SEN devra être informé sans délai. Le cas échéant, le SEN définira la démarche à suivre en collaboration avec le maître de l'ouvrage ;
- Lors de l'exploitation, étant donné que les eaux récoltées sur le tarmac sont uniquement des eaux pluviales évacuées dans le canal de la Blancherie, aucun lavage ne devra avoir lieu sur le tarmac et aucun produit dégivrant ne devra être utilisé.

Par ailleurs, le SEN a formulé la recommandation suivante :

- Le document « Mesures environnementales sur les chantiers / CAN : 102 Conditions particulières F/04 (V'06) » devra être intégré comme annexe dans les documents d'appel d'offres d'entreprises et dans les contrats d'entreprises.

Dans son premier préavis du 16 mai 2018, l'OFEV a pris position et formulé les exigences suivantes :

- La recommandation ainsi que les exigences formulées par le Service de l'environnement du Canton du Valais devront être respectées ;
- Le règlement d'exploitation de l'aérodrome devra clairement spécifier qu'aucun lavage ne devra avoir lieu sur le tarmac, ni aucune utilisation de produit dégivrant.

Concernant la dernière exigence de l'OFEV relative à l'inscription dans le règlement d'exploitation de l'aérodrome de l'interdiction de lavage et d'utilisation de produit dégivrant sur le tarmac, l'autorité de céans estime qu'elle n'est pas pertinente. En effet, le règlement d'exploitation règle notamment l'organisation de l'aérodrome, les procédures aéronautiques et l'utilisation de l'aérodrome. Or l'exigence de l'OFEV est avant tout un rappel de prescriptions légales générales concernant la protection des sols et des eaux. Ce rappel est utile mais ne peut pas être imposé au requérant comme exigence car cela ferait courir le risque de devoir, à terme, inscrire dans le règlement d'exploitation tout rappel de dispositions légales, ce qui n'est pas le but d'un règlement d'exploitation. Considérant ce qui précède, cette exigence ne sera pas reprise comme charge dans le dispositif de la présente décision.

2.7.2 Protection contre le bruit

2.7.2.1 Phase de réalisation

Pour ce thème, l'OFEV a émis un premier préavis avec une demande de complément. En effet, l'OFEV a rappelé que les émissions induites par les travaux de construction et par les transports de chantier sont à limiter conformément aux prescriptions de la Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (DBC). Celles-ci servent de guide à l'élaboration d'un catalogue de mesures basé sur une analyse des phases de travaux bruyants et de la sensibilité du voisinage. Un simple renvoi à la directive est toutefois sans valeur et insuffisant.

L'OFEV a constaté sur la base des documents à disposition que, a priori, il n'y aura pas de travaux bruyants nocturnes. Néanmoins, des habitations sont situées dans un rayon de moins de 300 m du site des travaux. Une analyse des travaux bruyants y.c. la détermination du niveau de mesures ainsi qu'une définition des principales mesures de limitation des émissions est donc à réaliser.

La demande de l'OFEV a été traitée par le requérant qui a élaboré un complément daté du 14 septembre 2018. Ce complément a été transmis à l'OFEV qui, à la suite de son analyse, a formulé un second préavis et exigé ce qui suit :

- Le niveau de mesures B de la Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV devra être appliqué par les entreprises et devra être contrôlé par la direction des travaux ;
- Aucun travail nocturne (19h – 7h) n'est autorisé ;
- En cas de réclamation de la part de la population, des mesures appropriées et proportionnées devront être mises en places dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, l'OFEV a formulé la recommandation suivante :

- Le document « Manuel d'application de la directive sur le bruit des chantiers » devra être consulté (<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/directive-sur-le-bruit-des-chantiers.html>).

Concernant les exigences de l'OFEV, le requérant a indiqué, dans ses observations finales, les accepter. Toutefois, il a formulé une réserve concernant l'interdiction de travaux de nuit et a précisé que, si nécessaire, il fera une demande complémentaire *ad hoc* pour réaliser de tels travaux.

2.7.2.2 Phase d'exploitation

Pour ce thème, l'OFEV a émis un premier préavis avec une demande de complément. L'OFEV a justifié cette demande en rappelant que selon le document « Notice technique explicative avec rapport d'impact » fourni par le requérant, le projet n'a pas d'impact sur le nombre de vols, mais par contre, au chapitre 4.1 « contraintes

sécuritaires » dudit document, des modifications d'exploitation sont mentionnées (nouveau concept de circulation et de stationnement). L'OFEV a ainsi exigé que le trafic et les activités liées à l'exploitation des avions au sol doivent être évalués selon l'annexe 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). Cette évaluation suite à la modification des activités des aéronefs au sol manque dans le dossier.

La demande de l'OFEV a été traitée par le requérant qui a élaboré un complément daté du 13 juillet 2018. Ce complément a été transmis à l'OFEV qui, après une première analyse par les services internes de l'OFAC (LEUW), a indiqué dans sa seconde prise de position ce qui suit.

Bien qu'en principe il devrait être sans autre possible de quantifier une différence d'exposition ΔL_r au lieu de détermination selon l'art. 39 OPB le plus exposé suite aux modifications décrites, les explications données semblent adéquates dans le cadre de cette procédure d'approbation des plans. La demande de complément contenue dans le premier préavis concernant le bruit lors de la phase d'exploitation peut ainsi être considérée comme réglée.

2.7.3 Emissions lumineuses

Pour ce thème, l'autorité de céans rappelle (cf. chapitre « B.1.2 Procédure applicable » que les mâts d'éclairage – qui font l'objet du présent chapitre – ne seront pas approuvés dans le cadre de cette procédure d'approbation des plans mais devront faire l'objet d'une procédure distincte.

Cela étant dit, matériellement, l'OFEV a analysé ces mâts d'éclairage et a émis un premier préavis avec une demande de complément. L'OFEV a justifié cette demande en relevant qu'aucune indication concernant la durée d'éclairage et la couleur de la lumière n'est contenue dans le dossier de demande. L'OFEV a constaté ainsi que ces données manquent et doivent être fournies par le requérant tout comme une analyse de l'utilisation de LED blanc chaud ou blanc neutre. En outre, l'OFEV a demandé également à ce qu'un niveau d'éclairement de 20 lux soit respecté plutôt qu'un niveau de 50 lux.

La demande de l'OFEV a été traitée par le requérant qui a élaboré un complément daté du 14 septembre 2018. Ce complément a été transmis à l'OFEV qui, à la suite de son analyse, a indiqué dans sa seconde prise de position ce qui suit.

Selon les compléments transmis, la couleur de la lumière sera de 4000K. L'éclairage sera uniquement utilisé lors des opérations de nuit, qui ne sont autorisées que dans des cas exceptionnels, et menées au plus tard jusqu'à 21h00. En dehors des heures d'exploitation l'éclairage sera éteint. Selon le requérant, un niveau d'éclairement de

20 lux sera respecté dans la mesure du possible, le respect des exigences aéronautiques définies à l'article 5.3.24.4 de l'Annexe 14, Vol. I de l'OACI (éclairage moyen horizontal et vertical de 20 lux) étant nécessaire. Pour l'OFEV, il n'y a pas de contradiction entre la norme SN EN 12464-2 et l'Annexe 14 susmentionnées. La demande de complément contenue dans le premier préavis du 16 mai 2018 peut ainsi être considérée comme respectée.

2.8 *Autres exigences*

Le Service de la mobilité 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 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 et 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.

Le droit des autorités concernées d'être associées à la procédure leur a été garanti dans le cadre de la consultation et aucune de leur prise de position ne fait mention d'objection au projet ou n'invoque de violation des dispositions du droit communal, cantonal ou fédéral. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

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

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

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 LOGA, le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 18 décembre 2013, Madame la Cheffe du DETEC Doris Leuthard a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par le Directeur de l'OFAC.

5. De la notification et de la communication

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

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans le BO-VS.

C. Décision

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

vu la demande du 6 mars 2018 de la Ville de Sion,

décide l'approbation des plans en vue de la réfection du tarmac Nord – Etape n° 1.

1. De la portée

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 documents suivants :

- Document « Notice technique explicative avec rapport d'impact », référence n° TNORD/E1-2381-04, du 7 mars 2018 ;
- Plan de situation de l'état futur, référence n° 2381-TNORDE1-06, du 1^{er} février 2018, échelles 1:500 et 1:1000 ;
- Plan « Concept d'évacuation des eaux », référence n° 2381-TNORDE1-07, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Profil en travers de l'état futur », référence n° 2381-TNORDE1-08, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:100 ;
- Plan « Implantation des bornes GPU », référence n° TNORD/E1-2381-12.1, du 5 mars 2018, échelle 1:500 ;
- Plan « Principe de raccordement », référence n° TNORD/E1-2381-13, du 1^{er} février 2018, échelle 1:1000 ;
- Annexe n° 4, Plan « Erneuerung der Tagesmarkierung – Vorfeld Nord Phase 1 », référence n° 8070-00-04.11, du 21 juin 2018, échelle 1:500, contenu dans le document « *Safety assessment report* – REF NORD (étape 1) », du 27 juin 2018 ;
- Document « Evaluation d'impact sur le bruit – REF NORD (étape 1) – Annexe au dossier PAP », du 13 juillet 2018.

2. Restriction pour les mâts d'éclairage

La présente approbation des plans n'autorise pas la réalisation des mâts d'éclairage qui devront faire l'objet d'une procédure d'approbation des plans distincte pour pouvoir être réalisé.

3. 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.

3.1 Exigences spécifiques à l'aviation

- Les exigences n° 1 à 44 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 9 juillet 2018, annexé à la présente décision, devront être respectées.

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

3.2.1 Protection des eaux, déchets et substances

- La gestion des eaux pluviales devra respecter le plan « Concept d'évacuation des eaux », référence n° 2381-TNORDE1-07, du 1^{er} mars 2018, échelle 1:500 ainsi que l'annexe n° 5 « Rapport de sd ingénierie – Concept d'évacuation des eaux » du document « Notice technique explicative avec rapport d'impact », référence n° TNORD/E1-2381-04, du 7 mars 2018 ;
- Les directives de l'OFEFP/OFEV et de la SIA concernant la protection de l'environnement sur les chantiers, en particulier la protection des eaux, les déchets, l'air, le bruit et la protection des sols, devront être appliquées ;
- Une quantité suffisante de produits absorbants devra se trouver en permanence à disposition sur le chantier afin de pouvoir intervenir en cas de pollution accidentelle ;
- Le plein, l'entretien ainsi que la réparation des machines et des véhicules devront s'effectuer sur une place stabilisée ;
- Le lavage de machines, de véhicules et d'installations est interdit ;
- Les bétonnières et les installations de transbordement du béton devront se trouver sur une aire imperméabilisée équipée d'un système d'évacuation des eaux adéquat ;
- Si l'utilisation antérieure du site ou des sondages effectués par le passé laissent supposer que les eaux souterraines ou la terre excavée sont polluées, ou que des matériaux souillés ou des déchets sont découverts durant les travaux, le Service de l'environnement du Canton du Valais devra être informé sans délai. Le cas échéant, le SEN définira la démarche à suivre en collaboration avec le maître de l'ouvrage ;
- Lors de l'exploitation, étant donné que les eaux récoltées sur le tarmac sont uniquement des eaux pluviales évacuées dans le canal de la Blancherie, aucun lavage ne devra avoir lieu sur le tarmac et aucun produit dégivrant ne devra être utilisé.

3.2.2 Protection contre le bruit

- Le niveau de mesures B de la Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV devra être appliqué par les entreprises et devra être contrôlé par la direction des travaux ;
- Aucun travail nocturne (19h – 7h) n'est autorisé ;
- En cas de réclamation de la part de la population, des mesures appropriées et proportionnées devront être mises en places dans les meilleurs délais.

3.3 *Autres exigences*

- Le Service de la mobilité 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 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.

4. **Des émoluments**

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.

5. **De la communication**

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Aéroport civil de Sion, Direction, 1950 Sion (avec les documents approuvés et l'annexe).

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section Aéroports et obstacles à la navigation aérienne, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Canton du Valais, Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Service de la mobilité, Rue des Creusets 5, Case postale 478, 1951 Sion ;
- Ville de Sion, Travaux publics et environnement, Rue de Lausanne 23, 1950 Sion.

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

(sig.)

p. o. Christian Hegner
Directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexe :

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 9 juillet 2018.

Voie de droit

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

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