

Aéropôle et aérodrome civil : questions fréquemment posées

1. Qu'est-ce que l'Aéropôle et en quoi est-il si important pour le développement économique de la Broye ?

L'Aéropôle est un projet de créer un centre de compétences aéronautique et industriel sur 40 hectares de terrains entièrement équipés situés aux abords immédiats de la piste de l'aérodrome de Payerne. Il s'agit d'un pôle de développement stratégique du canton de Vaud. Depuis l'an 2000, la région a intensifié ses efforts pour développer le concept d'Aéropôle et favoriser l'ouverture au trafic civil de l'aérodrome militaire dans le but de soutenir le développement de l'économie régionale. Les Etats généraux de l'économie broyarde ont confirmé à deux reprises, en 1999 et 2002, tout le bien fondé du concept d'Aéropôle, comme étant le principal projet d'envergure pouvant soutenir le développement économique de la Broye tout en se démarquant des territoires voisins. Il s'agit d'un avantage comparatif de poids pour l'économie régionale que l'Aéropôle veut valoriser.

L'Aéropôle vise en premier lieu à attirer des entreprises dans l'aéronautique et l'aviation susceptibles de créer des places de travail qualifiées, sur la base d'une utilisation partagée de l'aérodrome de Payerne. Le but principal est de maximiser les places de travail au sol tout en minimisant les nuisances. L'Aéropôle est appelé à développer deux zones distinctes :

- L'Aéropôle I, d'une surface de 150'000 mètres carrés, avec accès direct à la piste, est réservé aux entreprises liées à l'aviation et à l'aéronautique, en particulier dans la construction de pièces et la maintenance d'avions, ainsi que dans l'aviation d'affaire ;
- L'Aéropôle II, d'une surface de 250'000 mètres carrés, sans accès direct à la piste, est aussi ouvert à d'autres branches industrielles et de services, pouvant créer des places de travail à forte valeur ajoutée.

Le développement de l'Aéropôle revêt une importance stratégique non seulement pour la Broye, mais aussi pour l'économie des cantons de Vaud et de Fribourg. Selon diverses estimations, ce sont au total plus de 500 emplois qualifiés qui pourraient être créés dans les 10 à 15 prochaines années sur l'Aéropôle.

En l'état actuel, la COREB, en tant qu'exploitant civil de l'aérodrome, dispose d'un accord de principe pour 10'000 mouvements civils, pour lesquels une autorisation d'exploitation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) devra encore être obtenue. Ces mouvements devront être gérés de manière rationnelle et prudente, pour permettre de remplir en totalité l'Aéropôle avec des entreprises qui correspondent avec celles souhaitées pour le développement de cette zone.

2. Quelle sera l'utilisation civile de l'aérodrome dans les années à venir ? Faut-il craindre des vols de voltige, des vols « low-cost », des vols de ligne, des vols charters ou des vols à basse altitude ?

La Convention d'utilisation civile de l'aérodrome conclue avec les militaires est claire à ce sujet et il n'y aura pas de changement avec la nouvelle convention actuellement en négociation avec le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS). Selon ces accords, l'utilisation civile s'applique à l'aviation d'affaire et de transport de marchandises associée en priorité aux activités des entreprises régionales et il appartient à la COREB – en tant qu'exploitant civil – de faire application de ces critères.

Il n'a donc jamais été question d'ouvrir l'aérodrome à des utilisations autres que celles qui sont fixées dans la convention. Il n'y a donc pas lieu de craindre de voir s'établir à Payerne un aéroclub ou des avions de voltige. Quant à la perspective de voir s'implanter des avions de ligne, des compagnies à bas prix ou des avions charters avec des centaines de passagers, elle n'est envisageable ni pour des raisons de marché, ni pour des questions techniques : les installations ne le permettent pas.

3. Qu'en est-il du projet d'implantation du Bureau fédéral d'enquêtes sur les accidents d'aviation (BEAA) à Payerne ?

Depuis déjà plusieurs années, la COREB était en tractation avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour l'implantation à Payerne du Bureau fédéral d'enquêtes sur les accidents d'aviation (BEAA). Après avoir intensifié les démarches au courant de 2006, la COREB a obtenu de l'administration fédérale à la fin de l'année dernière la confirmation que les nouveaux bâtiments et infrastructures du BEAA seraient implantés à Payerne. Ce projet a pour but principal de regrouper à Payerne toutes les activités du BEAA, qui sont actuellement réparties sur plusieurs sites en Suisse et en partie dans des locaux loués pour des périodes limitées, lesquels n'appartiennent pas à la Confédération.

Le BEAA sera construit sur un terrain de la Confédération, dans le périmètre de l'aérodrome civil, en bordure directe de la zone d'Aéropôle I, créant ainsi des synergies intéressantes avec le développement de l'Aéropôle et facilitant l'utilisation partagée de certaines infrastructures civiles. Le projet prévoit la construction d'un bâtiment composé d'une grande halle et d'un bloc administratif, avec des bureaux pour le personnel et les experts, des salles de conférences, un laboratoire technique, une salle météo et des places de parc. Il est prévu que la construction commence au début 2008, dès l'obtention du permis de construire, pour se terminer vers la fin de l'année 2008. Au départ, cette implantation créera une vingtaine d'emplois qualifiés, un chiffre qui augmentera rapidement avec le développement des activités prévu à Payerne.

4. Qu'en est-il du projet de SOLARIMPULSE à Payerne ?

Dès l'automne 2005, la COREB a établi les premiers contacts avec Bertrand Piccard et son équipe pour confirmer l'intérêt de la Broye et de Payerne à accueillir les vols d'essai des prototypes de l'avion solaire sur l'aérodrome. SOLARIMPULSE est un défi technologique et scientifique hors du commun, dont les retombées médiatiques seront mondiales. La technologie qui soutient le projet saura en outre générer des émotions positives autour des énergies renouvelables.

Concrètement, le projet SOLARIMPULSE vise à faire décoller et voler de façon autonome un avion propulsé exclusivement à l'énergie solaire. La construction d'un prototype débutera cette année et les premiers vols d'essai auront lieu en deuxième partie de l'année 2008. Suivront en 2010 la construction, puis les essais de l'avion définitif, qui tentera ensuite d'effectuer un tour du monde en 2011. Actuellement déjà, SOLARIMPULSE est contacté par les média du monde entier.

L'assemblage de l'avion ainsi que les premiers tests auront lieu sur l'aérodrome de Dübendorf. Par contre, le seul site en Suisse qui réponde aux différentes contraintes techniques permettant de réaliser les vols d'essai, qui auront lieu entre fin 2008 et fin 2010, est l'aérodrome militaire de Payerne. Il est donc d'une importance capitale que l'infrastructure d'hébergement des prototypes de l'avion solaire puisse être mise à disposition à Payerne durant cette phase.

Après études de différentes possibilités, les responsables de SOLARIMPULSE, de la COREB, de la commune de Payerne et du canton de Vaud se sont tournés vers la Confédération pour demander que la halle du futur bâtiment du BEAA soit construite à des dimensions pouvant permettre l'hébergement des prototypes de l'avion solaire durant les vols d'essai. Egalement très intéressée à ce que ces essais se fassent en Suisse, la Confédération a pris les mesures pour concevoir un projet de halle pour le BEAA qui satisfasse cette exigence.

5. Pourquoi la société Speedwings a-t-elle besoin de créneaux horaires élargis, allant au-delà de l'horaire militaire pour son exploitation ? Ne peut-elle pas envisager de faire son projet tout en volant à l'intérieur de l'horaire militaire ?

L'horaire militaire – de 7h30 à 12h00 et de 13h15 à 17h00, du lundi au vendredi – est trop restrictif pour l'aviation civile d'affaire. Ce n'est pas nouveau. Des utilisateurs civils étaient déjà intervenus en demandant des extensions de l'horaire disponible. Ces entreprises n'avaient toutefois pas l'intention d'investir sur le site de l'Aéropôle.

La société Speedwings s'apprête à devenir le premier investisseur de l'Aéropôle. Si les conditions sont réunies, Speedwings achètera une parcelle de 26'000 mètres carrés pour y construire un bâtiment à usages multiples et y investira plus de 15 millions de francs. Speedwings est active dans l'aviation d'affaire, le vol à la demande : elle se doit d'offrir des prestations correspondant aux besoins de sa clientèle, à savoir de décoller et d'atterrir à des heures adaptées aux engagements de celle-ci sur le lieu de destination. Speedwings a donc demandé un horaire élargi, permettant des mouvements dès 7h00 et jusqu'à 20h00 du lundi au vendredi et au besoin le samedi entre 9h00 et 17h00. Il n'y aura pas de vols autorisés le dimanche.

Pour réaliser un projet économiquement équilibré à Payerne, Speedwings doit le concevoir sur trois piliers : la maintenance d'avions, le hangarage d'avions et une activité de vol comprenant également les services au sol, l'accueil et la gestion des passagers. Ces trois activités sont complémentaires et nécessaires à la mobilisation du financement prévu pour ce projet. Il est donc indispensable de créer un horaire de vol adapté. Celui que demande Speedwings n'est pas exagéré : il est bien plus restrictif que celui des autres aéroports suisses.

Les mouvements civils en dehors de l'horaire militaire seront peu nombreux, principalement pour des questions de coûts. En effet, tous les coûts découlant de tels mouvements devront être pris en charge par l'exploitant civil, donc la COREB, qui les facturera ensuite aux utilisateurs concernés. Or, ces coûts seront très élevés, voire prohibitifs, car il s'agira de couvrir les coûts de la sécurité aérienne, de l'exploitation de la piste, du piquet de sauvetage et tous les autres coûts indirects liés à ces mouvements.

6. Avec Speedwings, la COREB change son fusil d'épaule concernant les entreprises susceptibles de s'implanter sur l'Aéropôle, pourquoi ne pas cibler uniquement des entreprises de maintenance aéronautique qui pourraient se satisfaire de l'horaire militaire ?

En s'ouvrant à l'aviation d'affaire, la COREB ne change pas son fusil d'épaule : la Convention d'utilisation civile de l'aérodrome conclue en 2000 avec le DDPS prévoit que l'utilisation civile s'applique à l'aviation d'affaire et de transport de marchandises associée en priorité aux activités des entreprises régionales. Le projet Speedwings s'inscrit dans cette définition.

Cela fait 7 ans que la COREB cherchait à implanter une entreprise de pure maintenance aéronautique sur l'Aéropôle. Les rebondissements multiples du dossier Airbase ont duré des années sans aboutir à des résultats concrets. Il faut en tirer les conclusions : le créneau de la petite entreprise de maintenance exclusivement et le cadre de l'horaire de vol militaire sont trop étroits et trop restrictifs.

La COREB a eu de nombreux contacts avec des entreprises intéressées par l'Aéropôle et actives dans le secteur de l'aviation d'affaire, en pleine expansion depuis quelques années. Toutes reconnaissent les avantages d'une implantation à Payerne : la disponibilité d'une piste longue de 2900 mètres, la situation géographique de Payerne, la disponibilité de terrains équipés en bordure de piste à un prix abordable, le potentiel de l'économie régionale. L'aviation d'affaire s'intéresse à Payerne, plus que la seule maintenance.

Le projet de Speedwings comporte plusieurs facettes et jouera un rôle déterminant dans la motivation d'autres sociétés à venir s'implanter en fournissant la preuve que l'Aéropôle attire des entreprises sérieuses. Il en découlera à n'en pas douter un intérêt renforcé pour la Broye

en tant que terre d'accueil pour des entreprises à forte valeur ajoutée.

7. Quel est le rôle de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) dans le développement des activités civiles de l'aérodrome militaire ?

De par la loi, toute activité liée à l'aviation civile sur le territoire de la Confédération doit obtenir l'autorisation de l'OFAC. C'est ainsi que pour Payerne, les vols civils, mais aussi les vols d'essai de l'avion solaire de Bertrand Piccard et certains vols réguliers du Bureau fédéral d'enquêtes sur les accidents d'aviation (BEAA) sont considérés comme vols civils et soumis aux autorisations de l'OFAC.

Un règlement d'exploitation de la partie civile de l'aérodrome de Payerne est d'ailleurs en cours d'élaboration par la COREB. Il sera soumis à autorisation de l'OFAC, donnée après consultation des offices fédéraux, des cantons et des communes concernés, et mis à l'enquête publique. C'est également l'OFAC qui pilote le très complexe processus du PSIA pour l'aérodrome civil de Payerne dont il est question ci-après.

8. Qu'est-ce que le PSIA – Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique ? L'ASIC et les communes riveraines ont-elles été associées au processus d'élaboration du PSIA durant toutes ces années ?

Le PSIA est un instrument fédéral d'aménagement du territoire, définissant les infrastructures aéronautiques civiles de Suisse, leur rôle et le cadre dans lequel elles s'inscrivent. L'exploitation civile de l'aérodrome de Payerne doit correspondre au cadre retenu par le PSIA, qui fait l'objet d'une décision du Conseil fédéral. Débuté en 2001, le processus de coordination PSIA pour l'aérodrome de Payerne devrait être achevé en 2007 selon la planification actuelle de l'OFAC.

Les communes riveraines de l'aérodrome ont été associées à ce processus, par l'entremise du président de l'ASIC – Association pour la sauvegarde des intérêts des communes broyardes touchées par l'aérodrome de Payerne - qui a été invité à participer à toutes les séances de travail concernant le protocole de coordination du PSIA et a reçu tous les documents y relatifs. Il y a donc toujours eu une parfaite transparence autour de ce dossier.

9. Est-il vrai que tout projet d'implantation sur l'Aéropôle doit faire l'objet d'une consultation et d'une approbation par l'ASIC et les communes riveraines de l'aérodrome ?

L'ASIC et les 5 communes directement riveraines de l'aérodrome devront se prononcer sur la nouvelle Convention d'utilisation civile de l'aérodrome actuellement en négociation entre le DDPS et la COREB. Pour que cette convention puisse entrer en vigueur après sa signature, l'accord de l'ASIC et celui de chacune des 5 communes précitées est nécessaire.

L'ASIC et les communes riveraines pourront se prononcer sur la question de l'extension des horaires pour l'aviation civile, nécessaire à l'aviation d'affaire, lors de la mise à l'enquête publique du règlement d'exploitation. Il est en revanche inexact d'affirmer que chaque implantation d'entreprise sur l'Aéropôle doit faire l'objet d'une consultation et d'une approbation par l'ASIC et les communes riveraines.

Le règlement du Plan partiel d'affectation de la zone Aéropôle I prévoit qu'un organe régional intercantonal de gestion comprenant des représentants des autorités cantonales, régionales et communales est constitué et qu'il est consulté par la Municipalité de Payerne notamment pour toute demande d'achat de parcelle ou d'installation d'une entreprise. Dans l'état actuel, l'organe compétent est la Task Force Aéropôle.

10. La COREB, qui représente les intérêts de toute la région, s'est-elle engagée vis-à-vis de l'Armée dans le dossier du cadastre du bruit militaire ?

La COREB est de l'avis que l'ouverture à l'aviation civile de l'aérodrome de Payerne est une question à traiter indépendamment de celle du cadastre de bruit militaire. Elle est toutefois consciente des désagréments générés par l'aviation militaire au niveau du bruit et a signalé à plusieurs reprises à l'autorité militaire la nécessité d'établir un cadastre du bruit militaire.

La COREB n'a pas d'emprise sur la planification des mouvements militaires, car ceux-ci dépendent des impératifs liés à la sécurité nationale du territoire et sont par conséquent fixés en dernier ressort par le Conseil fédéral. Les cantons et les communes ont été consultés lors de la pré-consultation du Plan sectoriel militaire (PSM), pas la COREB.

L'armée et l'aérodrome militaire jouent aussi un rôle économique très important dans la Broye. Au total, ce sont 650 places de travail fournis par le DDPS, dont 500 par les Forces aériennes. De cette activité découlent des effets économiques et de redistribution dont l'ensemble de la région bénéficie. L'armée offre également un grand nombre de places d'apprentissage aux jeunes broyards. Le domaine militaire contribue à l'économie régionale depuis de nombreuses années et les relations entre les militaires et la population sont dans l'ensemble bonnes.

11. Qu'en est-il d'un certain manque d'information et de communication de la part des instances qui portent le projet Aéroport, à savoir la COREB et la commune de Payerne ?

Des rapports sur le développement de l'Aéroport ont été faits lors de chaque assemblée générale de la COREB. Le sujet a aussi été évoqué lors des assemblées générales des associations régionales de la Broye fribourgeoise et vaudoise et des réponses ont toujours été données aux questions posées. Dans les structures régionales, que ce soit à la COREB, dans les commissions ou dans les associations régionales, des informations ont été régulièrement données sur l'état d'avancement des dossiers liés à l'Aéroport.

Dès le milieu de l'année 2006, la COREB a mis en ligne son nouveau site Internet qui consacre plusieurs pages au projet d'Aéroport. En outre, la COREB a collaboré avec les journalistes et ses représentants se sont exprimés à de nombreuses reprises, dans des séances, des assemblées ou par des communications écrites.

**** Communauté régionale de la Broye ****

