

Installation : **Gruyères**  
Réseau partiel : Champ d'aviation

FR-3

**Avec  
modifications  
amenées à la  
version du  
30.01.2002**

## S I T U A T I O N I N I T I A L

### Informations générales et données techniques :

- Canton : Fribourg
- Commune de site : Gruyères
- Communes avec limitation d'obstacles : Bas-Intyamon, Botterens, Broc, Bulle, Châtel-sur-Montsalvens, Gruyères, La Tour-de-Trême, Le Pâquier (FR), Morlon
- Communes avec exposition au bruit : Broc, Gruyères
- Prestations de trafic :
  - moyenne 4 ans : 14 332 (2014–2017)  
15 400 (1996–1999)
  - max. 10 ans : 19 665 (2011)  
17 432 (1991)
  - base de référence CB : 15 100 (1997)
  - potentiel PSIA : 17 500

### Rôle et fonction de l'installation :

Champ d'aviation existant depuis 1963. Il a pour fonction le trafic commercial (vols d'hélicoptères et d'avions) et le trafic non commercial (vols de tourisme et de plaisance, vol à moteur et à voile, vols d'école).

### Etat de la coordination :

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic ~~2010~~ (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

*L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Le protocole de coordination et son complément du 30 mai 2018 n'a ont identifié aucun conflit en suspens dans ce domaine.

~~Les problèmes subsistants liés au transport de parachutistes sont mentionnés dans le protocole de coordination; ils doivent être examinés lors des tables rondes entre l'exploitant, les communes et les riverains.~~

### Renvois :

Réseau champs d'aviation  
III – B4

### Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 20.01.1981
- règlement d'exploitation du ~~30.11.1997~~  
04.06.2002
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1997
- cadastre de limitation d'obstacles d'octobre 2014 ~~de décembre 1997~~
- protocole de coordination d'août 2001 et son complément du 30 mai 2018

<p><u>L'exploitant a l'intention dans un premier temps de créer une baie d'attente en piste 35. D'autres projets sont prévus (zone d'attente pour planeurs au seuil de piste 35, voie de roulage pour la piste 35, extension pour le parking des avions visiteurs, voie de roulage pour la piste 17, zone de départ en piste 17 pour les planeurs au nord, création d'une FATO (<i>Final Approach and Take-Off area</i>) pour les hélicoptères à l'ouest de la piste). En cas de besoins futurs les hangars situés au nord-ouest pourraient être prolongés.</u></p> <p><u>Le périmètre d'aérodrome se situe partiellement sur des surfaces d'assolement agricoles (SDA) au sud de l'aérodrome. Si des SDA devaient être touchées par des projets de construction, alors le Canton de Fribourg devrait déterminer de quelle manière les SDA devraient être traitées. Ce point doit être analysé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA.</u></p> <p><u>Procédure en cours: la demande d'approbation des plans pour la création d'une baie d'attente en piste 35 a été déposée auprès de l'OFAC. La décision d'approbation des plans peut être délivrée avant l'adoption de la présente fiche PSIA.</u></p> <p>Les surfaces vertes de l'installation seront valorisées selon la conception « Paysage Suisse » et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>			
<p><b>D É C I S I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation :</b>  Champ d'aviation ayant pour fonction le trafic commercial (vols d'hélicoptères et d'avions) et non commercial (vols de tourisme et de plaisance, vol à moteur et à voile, vols d'école). Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation :</b>  L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel, <u>hormis pour les trajectoires de vol des hélicoptères; une procédure de modification du règlement d'exploitation devra être menée afin de fixer ces nouvelles trajectoires.</u> Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p>	<p><b>P/CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>CC</b></p>	<p><b>IP</b></p>

	P/CR	CC	IP
<p><b>Périmètre d'aérodrome :</b>  <u>Périmètre : voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique.</u></p> <p><u>Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Il intègre les RESA (Runway End Safety Area) [1] et les projets suivants : baie d'attente en piste 35 [2], zone d'attente pour planeurs au seuil de piste 35 [3], voie de roulage pour la piste 35 [4], extension pour le parking des avions visiteurs [5], voie de roulage pour la piste 17 [6], début de la bande de piste 17 et zone de départ pour les planeurs au nord [7] et FATO (Final Approach and Take-Off area) pour les hélicoptères à l'ouest des hangars [8].</u></p> <p><u>En cas de besoins, possibilité de prolonger les hangars au nord-ouest [9].</u></p>	<p>✘</p> <p>•</p>		<p>•</p>
<p><b>Exposition au bruit :</b>  <u>Territoires exposés au bruit : voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1997.</u></p> <p><u>Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernées en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</u></p> <p><u>Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative déterminante (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.</u></p>	<p>✘</p> <p>•</p>	<p>•</p>	
<p><b>Aire de limitation d'obstacles :</b>  <u>Territoires concernés par la limitation d'obstacles : voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1997.</u></p> <p><u>L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol. La ligne de référence se fonde sur le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles d'octobre 2014.</u></p> <p><u>Dès lors que les nouvelles trajectoires de vol des hélicoptères auront été fixées dans le cadre d'une procédure de modification du règlement d'exploitation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles devra être mis à jour.</u></p>	<p>✘</p> <p>•</p>	<p>•</p>	

	P/CR	CC	IP
<p><b>Protection de la nature et du paysage :</b>  Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture, <u>en particulier les prescriptions du plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA), doivent être <del>seront</del> pris en compte.</u></p> <p><u>A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant dans le cadre du prochain projet qui fera l'objet d'une demande d'approbation des plans.</u></p> <p><b>E X P L I C A T I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation, exploitation :</b>  Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (infrastructure et exploitation).  <u>Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation), hormis pour les trajectoires de vol des hélicoptères ; une procédure de modification du règlement d'exploitation devra être menée afin de fixer ces nouvelles trajectoires. Le cadre actuel se base sur les décisions concernant les champs d'aviation définies dans la partie conceptionnelle du PSIA (partie III B4). L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation.</u></p> <p>L'activité de parachutisme est présente sur l'installation de Gruyères. Cette activité n'est pas remise en question. Son déroulement concret sera convenu entre toutes les parties lors des tables rondes.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</b>  <u>Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Le canton et les communes concernées tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</u></p> <p><u>Le périmètre intègre les RESA (Runway End Safety Area) [1] et les projets suivants : baie d'attente en piste 35 [2], zone d'attente pour planeurs au seuil de piste 35 [3], voie de roulage pour la piste 35 [4], extension pour le parking des avions visiteurs [5], voie de roulage pour la piste 17 [6], début de la bande de piste 17 et zone de départ pour les planeurs au nord [7] et FATO (Final Approach and Take-Off area) pour les hélicoptères à l'ouest des hangars [8]. En cas de besoins, possibilité de prolonger les hangars au nord-ouest [9]. Ce projet, au stade de l'intention, est inscrit en « information préalable ». S'il devait se réaliser, une nouvelle coordination serait nécessaire pour qu'il soit inscrit en « coordination réglée ».</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✘</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>INSTANCES RESPONSABLES</b></p> <p><i>Office fédéral compétent :</i>  Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i>  Société d'Aviation de la Gruyère, Aérodrome de la Gruyère, 1664 Epagny</p>

Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aérodrome.

Le périmètre d'aérodrome se situe partiellement sur des surfaces d'assolement agricoles (SDA) au sud de l'aérodrome. Si des SDA devaient être touchées par des projets de construction, alors le Canton de Fribourg devrait déterminer de quelle manière les SDA devraient être traitées. Ce point doit être analysé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA.

A l'instar des projets ci-dessus, si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation des plans seront engagées.

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Si les projets d'infrastructures étudiés hors périmètre deviennent réalité, une procédure d'approbation de plans sera menée et le PSIA devra être adapté (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés.

#### **Exposition au bruit :**

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci ; les autres sont : la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB, état au 1<sup>er</sup> juin 2004. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements (exposition au bruit issue du rapport du calcul de l'exposition au bruit du 4 avril 2018). Le potentiel PSIA retenu est de 17 500 mouvements annuels et reste identique à celui fixé dans la première fiche PSIA du 30 janvier 2002. La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec le canton et les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des « immissions de bruit admissibles » au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les « immissions de bruit admissibles » ne doivent pas dépasser ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.

Le potentiel 2010 de 17 500 mouvements correspond à une augmentation d'environ 2 500 mouvements par rapport à la base de calcul du cadastre de 1997. Si la composition de la flotte ne change pas, l'augmentation de la charge de bruit est estimée à environ 1,5 dB(A). Les courbes de bruit correspondant à 17 500 mouvements reflèteront donc proportionnellement la différence. Par rapport à la courbe actuelle, montrée sur la carte, cette différence se traduirait par un léger élargissement. Cependant, au vu de la situation existante aux alentours de l'installation en matière de zones à bâtir, cet écart a une incidence faible et, selon l'OFAC, ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1997 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

L'OFAC contrôlera et vérifiera chaque année le nombre de mouvements et la composition de la flotte. En cas de modification importante de la répartition de la flotte, il demandera un nouveau calcul des courbes de bruit.

Les mouvements d'avions servant au largage des parachutistes ne peuvent pas être distingués des autres mouvements. Les limites d'exposition au bruit étant respectées, les problèmes engendrés par cette activité doivent trouver une solution dans un autre cadre, par exemple celui des tables rondes entre l'exploitant, les communes et les riverains.

#### **Limitation d'obstacles :**

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacle du 20.06.1998, réduit à une hauteur maximale de 60 m sur sol.

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 23 octobre 2014. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Dès lors que les nouvelles trajectoires de vol des hélicoptères auront été fixées dans le cadre d'une procédure de modification du règlement d'exploitation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles devra être mis à jour.

#### **Protection de la nature et du paysage, environnement :**

En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception « Paysage Suisse » (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal). ~~La réalisation des mesures des deux types est réglée par des contrats de droit privé.~~

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme ; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

<p><u>Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. <i>La compensation écologique sur les aéro-dromes. Recommandations. L'environnement pratique, 2004</i>). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.</u></p> <p><u>La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans. Dans le cadre du prochain projet, l'exploitant déterminera à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Un concept de compensation écologique devra ainsi être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation. La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir. Une partie du périmètre d'aérodrome touche des surfaces d'assolement agricoles (SDA) au sud de l'aérodrome selon le plan sectoriel du Canton de Fribourg. Une utilisation aéronautique de ces terres peut être compatible avec les SDA si elle n'entraîne aucune modification du sol et qu'elle n'altère pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Si des SDA devaient être touchées par des projets de construction, alors le Canton de Fribourg devrait déterminer de quelle manière les SDA devraient être traitées. Ce point doit être analysé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA. Dans la mesure du possible, les mesures de remplacement ne devraient pas se faire sur des SDA, en particulier lorsque la qualité du sol des SDA serait modifiée de manière irréversible.</u></p> <p><del>Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut sans attendre développer librement les principes de compensation pour son installation. Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique définissent les principes et lignes directrices applicables en l'espèce à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</del></p> <p>Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro <u>et touchés par les mesures développées dans la partie « Décisions » de la fiche PSIA :</u></p> <p><u>Zone alluviale                      64   Broc</u></p> <p><u>Zone alluviale                      65   Les Auges d'Estavannens</u></p> <p><u>Réserve d'oiseaux</u></p> <p><u>d'eau et de migrateurs    125   Lac de la Gruyère à Broc (FR)</u></p> <p><b>Equipement:</b></p> <p>Pas de modification dans le domaine de la desserte (gare GFM à Broc et arrêt de bus à 800 m de l'aérodrome).</p>	
---	--

xxx

Modifications amenées par rapport à la fiche par installation 1<sup>er</sup> série (30.01.2002).

xxx

Suppressions par rapport à la fiche par installation 1<sup>er</sup> série (30.01.2002).

