

Installation: **Ecuvillens**

FR-1

Réseau partiel: Aérodrome régional

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

Informations générales et données techniques:

- Canton: Fribourg
- Communes de site: Hauterive
- Communes avec limitation d'obstacles: Arconciel, Corpataux-Magnedens, Cottens (FR), Hauterive (FR), Neyruz (FR)
- Communes avec exposition au bruit: Cottens (FR), Hauterive (FR), Neyruz (FR)
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 32'000 (1996-1999)
 - max. 10 ans: 41'538 (1994)
 - base de référence CB: 45'000 (1997)
 - potentiel PSIA: 45'000

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome existant depuis 1953. Il est le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de plaisance, vols de travail) et non commercial (vols touristiques et de plaisance privés, vols à moteur et à voile à des fins sportives, vols d'instruction, vols d'essai).

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'*exploitation, l'infrastructure et le périmètre* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens (dépassement de valeurs limites d'exposition au bruit) sont identifiés dans le protocole de coordination et doivent être réglés au niveau cantonal.

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).

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 8.9.1997
- règlement d'exploitation du 8.9.1997
- concession de construction hangars et restaurant du 8.9.1997
- cadastre d'exposition au bruit de juin 1997
- cadastre de limitation d'obstacles de novembre 1997
- plans des zones de sécurité d'avril 1970
- protocole de coordination d'août 2001

D E C I S I O N S	P/CR	CC	IP
<p>Fonction de l'installation: L'aérodrome d'Ecuvillens est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail et, dans la mesure du possible, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que telle, elle doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p>	•		
<p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.</p>	•		
<p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. 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>Périmètre d'aérodrome: Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les bâtiments projetés et autorisés.</p>	•		
<p>Exposition au bruit: Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1997.</p>	•		
<p>Aire de limitation d'obstacles: Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan des zones de sécurité de 1970.</p>	•		
<p>Protection de la nature et du paysage: 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. 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 seront pris en compte.</p>	•	•	
<p>Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait actuellement par la route. La desserte par les transports en commun doit être améliorée à moyen terme. Au minimum, un système de transport collectif à la demande sera mis en place par le canton dans le cadre de son futur plan sectoriel des transports.</p>	•	•	

E X P L I C A T I O N S

Fonction de l'installation, exploitation:

Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (infrastructure et exploitation).

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

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.

La réalisation des projets de constructions concessionnés en 1997 (construction de nouveaux hangars avec place d'atterrissage pour hélicoptères, restaurant, stationnement voitures) ainsi que les mesures y relatives sera effectuée par étapes jusqu'en 2007.

Si des projets d'infrastructures nouvelles (p. ex. piste en herbe) 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 l'OPB, état au 1^{er} juin 2001. 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 de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (45'000). Ce chiffre provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la concession de construction de 1997. Le cadastre d'exposition au bruit de 1997 se base également sur ce chiffre.

Selon l'AREF, toutes les mesures possibles en vue de réduire les émissions ont été prises; cette courbe montre ainsi la charge sonore maximale acceptable.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'avril 1970.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

En terme 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.

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.

INSTANCES RESPONSABLES

Office fédéral compétent:
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne

Exploitant d'aérodrome:
Aéroport régional
Fribourg-Ecuvillens (AREF)
1730 Ecuvillens

<p>Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro: zone alluviale: 62 La Sarine: Rossens – Hauterive Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).</p> <p>Equipement: Selon les principes de PISA, les installations du type d'Ecuvillens se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. Le canton s'engage à prendre des mesures en ce sens dans le cadre de son futur plan sectoriel des transports.</p>	
---	--

**Aérodrome régional
Ecuwillens**

