

## **Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV**



## **Inhalt Erläuterungsbericht**

- 1 Gegenstand der Planung
- 2 Planungsablauf und Zusammenarbeit
- 3 Berücksichtigung der Anträge



## 1 Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil, welchen er mit Beschluss vom 26. Februar 2020 umfassend revidiert hat.

Seit der erstmaligen Verabschiedung des Konzeptteils werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Bisher verabschiedete der Bundesrat insgesamt 62 Objektblätter, darunter diejenigen für die 3 Landesflughäfen sowie für 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 38 Flugfelder und 9 Helikopterflugfelder.

Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter [www.bazl.admin.ch/sil](http://www.bazl.admin.ch/sil) publiziert, zusammen mit den nach Objektblattserien geordneten Erläuterungs- und Prüfungsberichten.

Die vorliegende siebzehnte Objektblattserie enthält eine Fortschreibung des Objektblatts für das Flugfeld Courtelary (BE) sowie die neuen Objektblätter des Heliport Schindellegi (SZ) und des Flugfeldes La Côte (VD).

Das Objektblatt **Courtelary** (BE) stammt vom November 2005 und wurde bereits im Februar 2016 fortgeschrieben. Die aktuelle Fortschreibung des Objektblatts beinhaltet die Anpassung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung aufgrund des neuen Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters. In diesem Rahmen wurden auch die Inhalte der «Ausgangslage» und der «Erläuterungen» im Objektblatt aktualisiert. Die Objektblätter **Schindellegi** (SZ) und **La Côte** (VD) sind neu.

## 2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Den Objektblättern liegt das im SIL-Konzeptteil zur räumlichen Abstimmung verlangte Koordinationsprotokoll zugrunde. Die Koordinationsprotokolle halten das gemeinsame Ergebnis der Abstimmung unter den beteiligten Stellen fest. An der Koordination nahmen die zuständigen Stellen des Bundes, der Kantone Schwyz und Waadt, die betroffenen Gemeinden und die Flugplatzhalter teil. Für die Fortschreibung des Objektblatts Courtelary konnte auf eine vorgängige Koordination verzichtet werden, da nur das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (auf Grundlage des neuen Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters) sowie statistische Angaben aktualisiert wurden.

Zu den Entwürfen der Objektblätter Courtelary und La Côte wurden erst die Bundesstellen angehört. Anschliessend fand vom Dezember 2021 bis März 2022 eine Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden statt. Die Kantone haben überprüft, ob die Objektblätter mit ihren Zielen und Planungsgrundsätzen übereinstimmen und keine Widersprüche zu ihren geltenden Richtplänen bestehen. Zudem fand vom Dezember 2021 bis Januar 2022 eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 4 RPG zum neuen Objektblatt La Côte statt. Für das Objektblatt des Flugfeldes Courtelary konnte auf eine öffentliche Mitwirkung verzichtet werden, da nur das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (auf Grundlage des neuen Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters) sowie statistische Angaben aktualisiert wurden.

Die Anhörung des Kantons und der betroffenen Gemeinden sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung (gemäss Art. 4 RPG) zum Objektblatt Schindellegi fand, nach einer Konsultation der Bundesstellen, im vierten Quartal 2019 statt. In Abweichung zu den Festlegungen im Entwurf verlangten der Kanton Schwyz und die Standortgemeinde Feusisberg die zahlenmässige Festsetzung der maximalen jährlichen Flugbewegungszahl. Die nachfolgenden Bereinigungsverhandlungen mit der Heliport-Betreiberin führten zu keiner Einigung. Mit den nun vorliegenden Festlegungen im Objektblatt folgt der Bund den Anträgen von Kanton und Gemeinde.

Die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung, die Erwägungen dazu sowie die Art der Berücksichtigung in den Objektblättern sind nachfolgend zusammengestellt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom März/April 2022 prüften die Bundesstellen, ob die Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen. Die Ergebnisse sind ebenfalls in der nachfolgenden Zusammenstellung enthalten.

### 3 Berücksichtigung der Anträge

#### 3.1 Fiche par installation Courtelary (mise à jour)

##### 3.1.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</b>		
1 Le parc naturel régional du Chasseral doit figurer sur la carte annexée à la feuille d'objet.	-	Selon les indications de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), qui est responsable de la coordination du contenu des cartes des plans sectoriels, il n'est pas prévu de faire figurer les parcs régionaux sur les cartes par objet.

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

##### 3.1.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Canton de Berne (Conseil exécutif)</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Commune de Cortébert (Conseil municipal)</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Commune de Courtelary (Conseil municipal)</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Commune de Mont-Tramelan (Conseil communal)</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<b>Aérodrome de Courtelary (Exploitant)</b>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

### 3.2 Objektblatt Schindellegi

#### 3.2.1 Ämterkonsultation

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
<b><i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i></b>		
1	-	Diese bestehenden Freileitungen sind als Luftfahrthindernisse erfasst und stehen mit den Inhalten des Objektblatts Schindellegi nicht in Konflikt.
Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung (nördlicher Ausläufer Feusisberg) verlaufen zwei bestehende Höchstspannungs-Freileitungen (380 kV-Leitung Benken-Samstagern, 220 kV-Leitung Grynau-Samstagern). Diese bestehenden Leitungen geniessen Bestandesschutz und das Objektblatt begründet keinen Anspruch auf Entfernung oder Verlegung dieser Leitungen.		

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäußert.



### 3.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Schwyz (Regierungsrat)</b>		
<p>1 Begrenzung der Flugbewegungen: Das Gebiet mit Lärmbelastung soll die künftige Verkehrsleistung auf jährlich 5200 Flugbewegungen beschränken. Dieser Wert liegt deutlich über der höchsten Bewegungszahl der letzten 10 Jahre (3730) und dem Durchschnitt der letzten vier Jahre (2480). Der Kanton erwartet, dass das Potenzial auch künftig nicht ausgeschöpft wird. Die Rahmenbedingungen zum Betrieb sind durch eine Festlegung zu ergänzen, wonach in Anbetracht der bisherigen Flugbewegungen und zur Reduktion der Umweltbelastung im Betriebsreglement eine Obergrenze für die Flugbewegungen zu definieren ist, die deutlich unter dem Potenzial von 5200 liegt.</p> <p><i>Haltung nach Bereinigungsverhandlungen</i> Die jährliche Flugbewegungszahl ist, im Sinne eines Kompromisses, im SIL-Objektblatt auf 3688 zu begrenzen. Gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2010–2019 von 2950 entspricht dies einem Wachstum von 25 %. Der Bedarf für die beantragte Ausdehnung der Verkehrsleistung auf jährlich 5200 Flugbewegungen ist nicht ausgewiesen.</p> <p>Der Heliport befindet sich in unmittelbarer Nähe des Siedlungsgebiets und grenzt an das BLN-Gebiet «1307 Glaziallandschaft Lorze-Sihl mit Höhronenkette und Schwantenu». Zudem befinden sich südöstlich, in einer Distanz von knapp 2 km, die beiden Moorlandschaften «Rothen-thurm» und «Schwantenu» von nationaler Bedeutung.</p>	<p>Festlegungen, Ergänzung der Rahmenbedingungen zum Betrieb: «<u>Die Zahl der Flugbewegungen ist auf 3688 pro Jahr beschränkt.</u>»</p> <p>Anlagekarte: Anpassung Gebiet mit Lärmbelastung (Neuberechnung der Fluglärm-belastung auf der Grundlage der zulässigen Flugbewegungszahl).</p> <p>Ausgangslage, Verkehrsleistung: «<u>Prognose Begrenzung SIL: 5200 3688 Bewegungen</u>»</p> <p>Ausgangslage, Stand der Koordination: «... Die künftige Nutzung des Heliports <del>soll</del> <u>wird</u> auf jährlich <del>5200</del> <u>3688</u> Flugbewegungen <del>ausgerichtet werden. Diese Verkehrsleistung wird durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt.</del>»</p> <p>Erläuterungen, Lärmbelastung: «Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärm-berechnung vom <del>31.10.2016</del> <u>April 2021</u>. Massgebende Faktoren sind die Zahl der jährlichen <u>zulässigen</u> Flugbewegungen <del>von 5200</del>, die Zusammensetzung der Flotte und die Flugwege. ...»</p>	<p>Im Koordinationsprotokoll vom Juni 2018 ist festgehalten, dass im SIL keine Begrenzung der Flugbewegungszahl vorzusehen ist und die Fluglärm-berechnung resp. die Festlegung des «Gebiets mit Lärmbelastung» auf der Basis von jährlich 5200 Flugbewegungen erfolgen soll. Das Protokoll zeigt das Ergebnis der Koordination der beteiligten Partner auf fachlicher Ebene. Nach interner politischer Auseinandersetzung sind der Kanton (und auch die Standortgemeinde) auf diese Haltung zurückgekommen und verlangen nun eine verbindliche Begrenzung der Flugbewegungszahl. Nach den Vorgaben im SIL-Konzeptteil soll sich die Entwicklung des Heliports primär nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem regionalen öffentlichen Interesse richten. Dieses Interesse ist von den kantonalen und lokalen Behörden geltend zu machen. Deshalb wird dem Antrag entsprochen. Am Betrieb des Heliports besteht kein, übergeordnetes, nationales öffentliches Interesse.</p> <p>Es ist zweckmässig, die Begrenzung der jährlichen Flugbewegungszahl nicht erst im Betriebsreglement, sondern bereits im Objektblatt festzulegen (Einheitlichkeit der rechtlichen Bestimmungen). Kanton und Gemeinde unterstützen diese Haltung. Der SIL als langfristiges Planungsinstrument sollte grundsätzlich einen gewissen Entwicklungs- oder Handlungsspielraum offenlassen. Den ursprünglich von BAZL angebotenen Kompromissvorschlag von 4000 Flugbewegungen wollten die Parteien aber nicht annehmen. Damit hätte dem Antrag von Kanton und Gemeinde zwar weitgehend entsprochen, gleichzeitig aber auch der jüngeren Verkehrsentwicklung auf dem Heliport (2019: 3957 Bewegungen; 2020: 4074 Bewegungen) Rechnung getragen werden können.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>2 Flexibilisierung Betriebszeiten: Aus Sicht des Kantons ist nachvollziehbar, dass für die Wettbewerbsfähigkeit des Heliports eine gewisse Flexibilität bei den Betriebszeiten notwendig ist. Der Heliport liegt aber in teils dicht besiedeltem und ökologisch empfindlichen Gebiet. Änderungen der Betriebszeiten und Erhöhungen der Flugbewegungen sind stets fundiert zu begründen. Die Aussage, dass eine Liberalisierung der Betriebszeiten anzustreben sei, ist aus den Erläuterungen im Objektblatt zu streichen. Zudem ist in den Festlegungen festzuhalten, dass die Betriebszeiten nur aufgrund einer fundierten Interessenabwägung und der getroffenen Vereinbarungen (u. a. mit der Gemeinde Feusisberg) geändert werden dürfen.</p>	<p>Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (Anpassung): <u>«Bei den Die Festlegung der Betriebszeiten erfordert eine umfassende Interessenabwägung und erfolgt in Absprache mit der Gemeinde. Aus Sicht der Flugplatzhalterin soll eine Liberalisierung und Vereinfachung der Regelungen angestrebt werden, Damit sollen die auch zum Ausgleich bestehender Wettbewerbsnachteile gegenüber den umgebenden Flugplätzen beitragen kann. (z. B. Sonntagsflugverbot) ausgeglichen werden. Die Informationen ...»</u></p>	<p>Die Flugbetriebszeiten, einschliesslich den Ausnahmeregelungen, werden im Betriebsreglement verankert. Nach den gesetzlichen Bestimmungen sind die lokalen Behörden ins Verfahren einzubeziehen, eine fundierte Interessenabwägung ist immer vorzunehmen. Festlegungen im SIL sind dazu nicht erforderlich. Der Erläuterungstext wird aber im Sinne des Antrags abgeändert und ergänzt. Nach der Bereinigungsverhandlung haben sich Kanton und Gemeinde Feusisberg mit dieser Anpassung einverstanden erklärt. Die Flugplatzhalterin hat dementsprechend verlangt, am bisherigen Wortlaut festzuhalten.</p>
<p>3 Verteilung der Flugwege Bei den Fluglärmrechnungen wurde allen drei Flugspuren je ein Drittel der Flugbewegungen zugeschrieben. Zum gezielten Schutz der Naturschutzgebiete wie auch der dichter besiedelten Gebiete ist eine Ungleichverteilung der Flugrouten zu prüfen. Die Lärmbelastung nach Süden soll erheblich reduziert werden, entsprechende Vorgaben für das Betriebsreglement sind zu verankern.</p>	<p>-</p>	<p>In der Regel wird die Abflugroute gewählt, welche auf direktem Weg zur Destination führt. Dies trägt auch zur Minimierung des Treibstoffverbrauchs bei, was ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist. Auf andere Routen wird ausgewichen, wenn dies aus Witterungsgründen nötig ist. Die Routenbelegung folgt somit keinem festen Muster. Die für die Fluglärmrechnung angenommene Drittelung entspricht dem Erfahrungswert. Für das Gebiet mit Lärmbelastung ist diese Routenverteilung jedoch nicht relevant, weil sich im Bereich der nach Norden, Osten und Süden aufgetrennten Flugrouten nur der gemittelte Maximalpegel (L<sub>max</sub>) auf die Lärmkurve auswirkt. Der L<sub>max</sub> wird von der Zusammensetzung der Flotte bestimmt, die Bewegungszahl hat keinen Einfluss darauf. Unabhängig von der Lärmberechnung müsste eine Regelung zur Begrenzung der Bewegungszahl in südlicher Richtung, wie vom Kanton gefordert, im Betriebsreglement getroffen werden. Verbindliche Vorgaben im SIL-Objektblatt sind nicht stufen- und inhaltlich auch nicht sachgerecht. Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p>
<p>4 Auf dem Areal des Heliports befindet sich ein Hochwasserüberflutungsgebiet. Bis die, teilweise auch durch die Heliportbetreiberin verursachten, Probleme im Hochwasserschutz gelöst sind, ist die Gefahrenprävention als Zwischenergebnis in die Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz aufzunehmen.</p>	<p>-</p>	<p>Massnahmen zum Hochwasserschutz und zur Gefahrenprävention werden im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens geprüft und angeordnet. Die generellen Regelungen sind in den kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten zu treffen. Festlegungen im SIL-Objektblatt sind weder sach- noch stufengerecht.</p>

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>Gemeinde Feusisberg (Gemeinderat)</b>		
1 <i>Haltung nach Bereinigungsverhandlungen</i> Die Gemeinde ist an einem vertretbaren Kompromiss für die Beschränkung der jährlichen Flugbewegungszahl interessiert. Sie ist im SIL-Objektblatt auf 3688 zu begrenzen. Gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2010–2019 von 2950 entspricht dies einem Wachstum von 25 %. Dies ermöglicht der Unternehmung eine wirtschaftliche Entwicklung. Die Gemeinde schliesst sich damit dem Kompromissvorschlag des Kantons von 3688 Flugbewegungen an.	vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1	vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1
<b>Fuchs Helikopter AG (Anwaltskanzlei Bärtschi)</b>		
1 <i>Haltung nach Bereinigungsverhandlungen</i> Im SIL-Objektblatt ist keine Beschränkung der jährlichen Flugbewegungszahl festzulegen (eventualiter mit 5200 zu beziffern). Für die Fluglärmbelastung ist weiterhin mit einem Potenzial von 5200 Flugbewegungen zu rechnen. Dies entspricht den Abmachungen und Zusicherungen, die im Koordinationsprotokoll vom Juni 2018 getroffen wurden. Die Haltung von Kanton und Gemeinde steht diesen Abmachungen entgegen (widersprüchliches Behördenverhalten). Ein erheblicher Teil der Flugbewegungen entfällt auf die Schulung. Ein Anstieg des Ausbildungsbedarfs und damit ein Mehrbedarf an Flugbewegungen sei in den nächsten Jahren zu erwarten. Die aktuell höheren Bewegungszahlen (2020: 4074) sind zudem auf einen deutlichen Anstieg der Bautransportaufträge zurückzuführen. Mit einem hinreichendem Handlungsspielraum auf dem Heliport soll auch vermieden werden, dass Flüge auf umliegende Aussenlandestellen verlagert werden.	vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1	vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1 Der Antrag, im SIL-Objektblatt auf eine Festsetzung der maximalen Flugbewegungszahl zu verzichten und die Begrenzung des Flugbetriebs mit der zulässigen Fluglärmbelastung sicherzustellen, ist aus der Sicht der Flugplatzhalterin plausibel. Weiter ist nachvollziehbar, dass mit einem grösseren Spielraum für Flüge auf dem Heliport der Druck auf Aussenlandungen in der Umgebung reduziert werden könnte. Nachdem sich die Parteien in den Bereinigungsverhandlungen aber nicht auf einen Kompromiss einigen konnten, folgt der Bund der Haltung der kantonalen und lokalen Behörden, die ein öffentliches Interesse an der Begrenzung der Flugbewegungszahl auf jährlich 3688 Bewegungen geltend machen. An einem weitergehenden Aufbau des Schulungsbetriebs am Standort Schindellegi oder an den erwähnten Bautransportaufträgen besteht kein hinreichendes nationales öffentliches Interesse, das diese Haltung übersteuern könnte.

### 3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

#### a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
keine		

#### b) Privatpersonen

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>22 Privatpersonen (Blum&amp;Grob Rechtsanwälte)</b>		
1 Auf die Genehmigung des Objektblatts ist zu verzichten. Eventualiter ist es gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen anzupassen und erneut aufzulegen.	-	Das Objektblatt wird angepasst. Eine erneute Mitwirkung der Bevölkerung ist nicht erforderlich, weil die Anpassungen keine neue Betroffenheit verursachen.

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
2 Der gesetzliche Auftrag zur Koordinationspflicht wurde nicht erfüllt. Die betroffenen Interessen wurden nicht erhoben, bewertet und dargestellt. Weder der Bedarf für einen Ausbau des Heliports noch Alternativen wurden geprüft.	-	Die gemäss RPV Art. 18 erforderliche Zusammenarbeit der betroffenen Behörden von Bund, Kanton und Gemeinde hat stattgefunden. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit sind im Koordinationsprotokoll vom Juni 2018 zusammengefasst. Der Standort des Heliports ist mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt und im SIL-Konzeptteil vom 26.02.2020 festgesetzt. Alternativen zu diesem Standort bestehen nicht. Der Heliport soll nicht ausgebaut werden. Wesentliche Inhalte der Planung sind lediglich die Art und die Höhe der Begrenzung des künftigen Flugbetriebs.
3 Die Interessenabwägung ist ungenügend. Um die vorgesehene Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (verbunden mit grösseren Immissionen) rechtfertigen zu können, müsste der beabsichtigten Nutzung des Heliports ein grösseres Interesse zugesprochen werden als den übrigen betroffenen Interessen. Zudem widerspricht eine solche Erhöhung den Zielen des Bundes zur Nachhaltigkeit und zum Klimaschutz.	-	Mit den Festlegungen im SIL wird die Flugbewegungszahl nicht erhöht, sondern es wird festgelegt auf welchem Niveau und mit welchen Vorkehrungen der Verkehr auf dem Heliport begrenzt werden soll (Gebiet mit Lärmbelastung und/oder maximale Flugbewegungszahl). Bis anhin bestand auf planerischer Ebene keine verbindliche Begrenzung. materielle Erwägungen: vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1
4 Die im Objektblatt vorgesehenen Festlegungen widersprechen dem kantonalen Recht. Es ist mit dem im Richtplan enthaltenen Ziel, wonach die Beeinträchtigung von Wohn- und Erholungsgebieten zu minimieren ist, nicht vereinbar.	-	Die Abstimmung mit der kantonalen Richtplanung und der Planung der Standortgemeinde wurde mit der Koordination sichergestellt. Kanton und Gemeinde machten in der Anhörung zum Objektblatt keine solchen Widersprüche geltend.
5 Das öffentliche Interesse am Heliport ist nicht ausgewiesen, aus der Zweckbestimmung des Heliports ist nur ein privates Interesse ersichtlich. Ein solches rechtfertigt jedoch keine weitere Belastung der Bevölkerung mit Immissionen. Für die angestrebte erhebliche Steigerung der Verkehrsleistung und die Ausdehnung der Betriebszeiten ist kein öffentliches Interesse erkennbar.	-	Mit dem SIL werden der Standort und die Nutzung des bestehenden, privaten Heliports raumplanerisch gesichert und mit den umgebenden Nutzungen abgestimmt. Ein wesentliches öffentliches Interesse am Heliport wird nicht behauptet. Die Nutzung des Heliports ist Sache der Betreiberin, muss sich aber im gesetzlich und planerisch vorgegebenen Rahmen bewegen. Der raumplanerische Rahmen wird im Objektblatt festgelegt. Dazu gehört die Beschränkung der Verkehrsleistung (vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1), so dass die Belastung der Bevölkerung mit Immissionen auch in Zukunft tragbar ist. Die Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des SIL, sondern werden im Betriebsreglement geregelt (nachgelagertes Verfahren).
6 Der Betrieb führt bereits heute zu massiven Lärmimmissionen, Grenzwerte werden überschritten. Ausführungen zu diesen Überschreitungen und zu den Massnahmen, um die Emissionen des Betriebs zu reduzieren, fehlen. Das bereits zur Genehmigung eingereichte Betriebsreglement enthält eine massive Ausdehnung der Betriebszeiten, ohne dass gleichzeitig lärmreduzierende Massnahmen getroffen würden.	-	Das SIL-Objektblatt begrenzt lediglich die künftige Verkehrsmenge (Begrenzung der Flugbewegungszahl (vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1) und die Ausdehnung der möglichen Fluglärmbelastung (Gebiet mit Lärmbelastung). Der Nachweis zur aktuellen Lärmbelastung, die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen gemäss LSV Art. 37a und die Festlegung von allfälligen Lärmschutzmassnahmen erfolgen im Verfahren zum Betriebsreglement.

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
7 Der Heliport liegt in einem umweltrechtlich sensiblen Umfeld (BLN-Gebiet, Moorlandschaft, Waldgebiet, Grundwasserschutzzone). Das öffentliche Interesse, die negativen Auswirkungen des Helikopterverkehrs auf die Fauna (insbesondere die Vogelwelt) soweit wie möglich zu vermeiden, ist in die Abwägung miteinzubeziehen.	-	Die Fachstellen von Bund und Kanton haben die Auswirkungen des Heliports auf den Natur- und Landschaftsschutz im Rahmen der Koordination geprüft. Es bestehen keine unmittelbaren Konflikte mit den umliegenden Schutzgebieten. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit erfolgt im Verfahren zum Betriebsreglement.
8 Der Bedarf am geplanten Ausbau des Heliports ist nicht ausgewiesen. Zu diesem Ausbau wurden keine Alternativen geprüft.	-	Der Heliport soll nicht ausgebaut werden. Im SIL-Objektblatt wird lediglich festgesetzt, auf welche Art und auf welchem Niveau der Verkehr auf dem bestehenden Heliport begrenzt werden soll. Alternative Standorte für den Heliport oder dessen Nutzungen bestehen nicht.
9 In der Zweckbestimmung im SIL-Objektblatt ist eine Festlegung zu treffen, die eine Ausweitung des Flugverkehrs verhindert. Eine weitere Erhöhung der Belastung der Anwohner und der angrenzenden Naturschutzobjekte ist weder verhältnismässig noch mit den im SIL-Konzeptteil verankerten Grundsätzen vereinbar. Zudem besteht für die beabsichtigte Zwecknutzung des Heliports kein ausgewiesenes, öffentliches Interesse (Sport- und Freizeitverkehr). Die Nutzung des Heliports ist nur zulässig, wenn sie die gegenüberstehenden öffentlichen Interessen überwiegt. Die Zweckbestimmung ist auf die Verkehrsnutzungen zu reduzieren, an denen ein öffentliches Interesse besteht.	Begrenzung der Flugbewegungszahl: vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1	Der Flugverkehr wird im SIL-Objektblatt durch die Beschränkung der jährlichen Zahl der Flugbewegungen sowie durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Mit der Zweckbestimmung werden diejenigen Verkehrsnutzungen erfasst, die auf dem Heliport stattfinden und zugelassen werden sollen. Ein Zusammenhang mit der Verkehrsmenge besteht nicht. Auf einem privaten Flugfeld sind neben den Nutzungen im öffentlichen Interessen auch private Nutzungen zulässig.
10 Es besteht ein gewichtiges öffentliches und privates Interesse, dass die umliegende Bevölkerung keine zusätzliche Belastung durch Flugverkehr in den Morgen-, Mittag- und Abendstunden sowie an Wochenenden und Feiertagen erleiden muss. Die angestrebte Liberalisierung und Vereinfachung der Betriebszeiten ist nicht nachvollziehbar. Die möglichen Präzisierungen, die das Betriebsreglement vornehmen darf, bleiben unklar. Der Spielraum für das nachfolgende Verfahren darf nicht derart grosszügig sein. Im Objektblatt muss festgelegt werden, dass der Betrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird und keine spürbare Verkehrszunahme stattfindet.	Verkehrsbegrenzung: vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1 Anpassung der Erläuterungen zum Betriebsreglement: vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 2	Im SIL wird festgesetzt, dass der Flugbetrieb, einschliesslich den Betriebszeiten, im Betriebsreglement zu regeln ist (nachfolgendes Genehmigungsverfahren). Weitergehende Vorgaben zu den Flugbetriebszeiten wären nicht stufengerecht. Die Erläuterungen im Objektblatt werden aber im Sinne des Antrags angepasst. Die Gesamtmenge des Flugverkehrs wird durch die Beschränkung der jährlichen Zahl der Flugbewegungen begrenzt.
11 Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung ist das Vorsorgeprinzip anzuwenden. In Anbetracht, dass die Lärmgrenzwerte bereits heute nicht eingehalten werden, ist diesem Prinzip der erforderliche Nachdruck zu verleihen. Die Heliportbetreiberin ist anzuhalten, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen. Die einzige Möglichkeit, den Fluglärm an der Quelle wirksam zu begrenzen, sind Verkehrs- und Betriebsvorschriften (u. a. Einschränkungen bei den Betriebszeiten).	-	Auf das gesetzlich verankerte Vorsorgeprinzip wird mit einer Festlegung im Objektblatt hingewiesen. Die Umsetzung erfolgt mit dem Betriebsreglement und im täglichen Betrieb.

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
12 Der für den Heliport vorgesehene Perimeter ist zu grosszügig bemessen und angesichts der zulässigen Zweckbestimmung unverhältnismässig. Er ist auch mit den Interessen der umgebenden Schutzzonen abzustimmen und gegebenenfalls zu dimensionieren. Zudem plant der Heliportbetreiberin den Bau eines neuen Hangars. Dieses Bauprojekt darf keine Anpassung des Flugplatzperimeters nach sich ziehen.	-	Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den Betrieb des Heliports benötigte Infrastruktur (Gebäude, Manövrierflächen inkl. Sicherheitsabständen). Er ist von der Flugbewegungszahl weitgehend unabhängig. Er befindet sich in der Industriezone, Konflikte mit den umgebenden Schutzzonen bestehen nicht. Der Neubau von Flugplatzanlagen ist nur innerhalb des Flugplatzperimeters möglich. Abgesehen davon ist im Objektblatt (Stand der Koordination) erwähnt, dass grössere Um- oder Ausbauten derzeit nicht vorgesehen sind.
13 Bereits der heutige Betrieb des Heliports führt zu Grenzwertüberschreitungen im Fluglärm. Im SIL-Konzeptteil ist festgesetzt, dass Erleichterungen nach Umweltschutzrecht nicht vorgesehen sind. Erweiterungen oder Änderungen der Anlage sind nur bei gleichzeitiger Lärmsanierung möglich. Die vom Heliport ausgehenden Lärmimmissionen sind nach umweltrechtlichen Vorgaben soweit wie möglich zu begrenzen, das Gebiet mit Lärmbelastung zu reduzieren. Der Heliport ist bereits heute sanierungspflichtig. Entsprechende Massnahmen sind bis anhin aber nicht ausgewiesen. Das Gebiet mit Lärmbelastung soll nicht statisch festgelegt werden, es ist ein Zielwert zur Lärmreduktion vorzugeben (lärmreduzierte Helikopter).	Begrenzung der Flugbewegungszahl: vgl. Kanton Schwyz, Ziffer 1	Das Gebiet mit Lärmbelastung ist wesentlich geprägt durch den gemittelten Maximalpegel (L <sub>max</sub> ), der auf der Zusammensetzung der eingesetzten Helikopter beruht (unabhängig von der Zahl der Flugbewegungen). Der behördenverbindliche Sachplan kann nicht über eine Reduktion des Gebiets mit Lärmbelastung auf diese Zusammensetzung und damit auf die Investitionen der Heliportbetreiberin ins Fluggerät Einfluss nehmen. Soweit das Gebiet mit Lärmbelastung durch die Flugbewegungszahl definiert ist (Mittelungspegel L <sub>r</sub> ), wird es mit der Reduktion der Flugbewegungszahl verkleinert. Von den Grenzwertüberschreitungen sind Gebäude in der unmittelbaren Nachbarschaft des Heliports betroffen. Räume mit lärmempfindlicher Nutzung befinden sich dort jedoch nicht. Die abschliessende Prüfung erfolgt mit der Genehmigung des Betriebsreglements.
14 Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist entsprechend der geforderten Eingrenzung der Zweckbestimmung und der Flugbewegungszahl ebenfalls zu reduzieren.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung hat keinen Zusammenhang mit dem Zweck und der Menge des Verkehrs. Es dient der Hindernisfreiheit der An- und Abflugrouten.
15 Der Heliport liegt in einem umweltrechtlich sensiblen Gebiet (vgl. Ziffer 7). Im Objektblatt ist festzusetzen, dass die Naturwerte zu schützen und zu erhalten sind. Die konkreten Massnahmen sind im nachfolgenden Betriebsreglement festzulegen.	-	Der Betrieb des Heliports führt zu keinen unmittelbaren Konflikten mit den umliegenden Schutzgebieten. Naturwerte sind durch den Helikopterbetrieb nicht beeinträchtigt. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit erfolgt im Verfahren zum Betriebsreglement.

### 3.3 Fiche par installation La Côte

#### 3.3.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i></b>		
1	<p>Une ligne aérienne existante à très haute tension passe à l'intérieur de la zone avec limitation d'obstacles (au nord-ouest). Cette ligne existante est protégée et la fiche d'objet ne donne pas droit à l'enlèvement ou au déplacement de cette ligne.</p> <p>Une conduite de Gaznat SA passe dans le plan sectoriel de La Côte. L'exploitation et la modification de transport par conduites ne doit pas être entravée par les plans sectoriels.</p>	<p>-</p> <p>Cette ligne aérienne existante est recensée comme obstacle à la navigation aérienne et n'entre pas en conflit avec le contenu de la fiche d'objet de La Côte.</p> <p>La conduite de Gaznat SA n'entre pas en conflit avec le contenu de la fiche d'objet de la Côte. En cas de projet d'infrastructure aéronautique, cette conduite devra être prise en compte et nécessitera, cas échéant, une coordination entre les parties concernées.</p>
<b><i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i></b>		
1	<p>Sur mandat de l'Office fédéral des transport (OFT), les CFF mènent actuellement une étude préliminaire dans le but d'augmenter la capacité entre Lausanne et Genève. Un aménagement à 3 voire 4 voies est envisageable dans le secteur de l'aérodrome. La partie « Explications » du chapitre « Périmètre d'aérodrome, infrastructure » est à compléter comme suit : « Ce projet devra être coordonné avec l'Office fédéral des transport (OFT) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) afin de respecter notamment les distances minimales avec la ligne de train Lausanne-Genève <u>dont un élargissement à 4 voies dans le secteur de l'aérodrome reste envisageable à long terme</u> ».</p>	<p>Explications ; périmètre d'aérodrome, infrastructure :</p> <p>« Ce projet devra être coordonné avec l'Office fédéral des transport (OFT) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) afin de respecter notamment les distances minimales avec la ligne de train Lausanne-Genève <u>dont un élargissement à 4 voies dans le secteur de l'aérodrome reste envisageable à long terme</u> ».</p> <p>La demande a été intégrée dans la fiche PSIA.</p>

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

### 3.3.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Canton de vaud (Département des institutions et du territoire)</b>		
1	Le Canton de Vaud est favorable à l'adoption du projet de fiche relative au champ d'aviation de La Côte.	-
2	La DGE-BIODIV demande que ce soit l'OFAC qui mandate un bureau pour élaborer le concept de compensation écologique du champ d'aviation de La Côte.	Le concept de compensation écologique est à la charge de l'exploitant d'aérodrome. L'OFAC, en tant qu'autorité de surveillance, n'est pas compétent pour intervenir.
<b>Commune de Coinsins</b>		
	Aucune remarque ni proposition	-
<b>Commune de Duillier</b>		
	La commune de Duillier donne son accord pour l'adoption de la fiche PSIA.	-
<b>Commune de Gland</b>		
1	La commune de Gland valide le projet de fiche PSIA et fait part de trois demandes (voir points 2-4 ci-dessous) d'ordre général. La Municipalité indique qu'elle trouve regrettable la suppression des vols d'hélicoptères.	-
2	La commune de Gland demande les éventuelles mesures qui sont mises en place en cas d'infractions avérées du règlement d'exploitation.	Les pilotes ont l'obligation de respecter le règlement d'exploitation de l'aérodrome. En application de l'art. 91 al. 1 let. h de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0), ils ont notamment l'obligation de respecter les heures d'exploitation de l'aérodrome prévues sous peine de troubler la tranquillité publique et de se voir infliger une amende. Selon l'art. 91 al. 1 let. a LA, ils risquent également une amende en cas de violation des voltes publiées. En cas de violations répétées, les pilotes peuvent également se voir faire retirer leur licence de pilote conformément à l'art. 92 LA.
3	La commune de Gland souhaite connaître la répartition des rôles et des responsabilités entre l'OFAC et l'exploitant.	Les rôles et responsabilités de l'OFAC et de l'exploitant ressortent de la législation, notamment de la loi fédérale sur l'aviation (LA; RS 748.0) et de ses ordonnances.
4	La commune de Gland souhaite connaître la suite de la procédure après l'adoption de la fiche PSIA et demande que la mise à jour du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles n'engendre pas des mesures plus contraignantes que celles actuellement en vigueur.	Après l'adoption de la fiche PSIA, le nouveau bruit admissible et notamment les trajectoires de vol devront faire l'objet d'une procédure administrative. A partir du moment où ces éléments seront entrés en force, alors le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles sera mis à jour sur la base des trajectoires en vigueur.
<b>Commune de Nyon</b>		
1	La commune de Nyon souhaite obtenir dès que possible le nouveau cadastre des surfaces de limitation d'obstacles ainsi que le nouveau cadastre de bruit.	Après l'adoption de la fiche PSIA, le nouveau bruit admissible et notamment les trajectoires de vol devront faire l'objet d'une procédure administrative. A partir du moment où ces éléments seront entrés en force, alors le cadastre de bruit et le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles seront mis à jour.



<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>Commune de Prangins</b>		
1 La commune de Prangins valide le projet de fiche et salue l'interdiction effective des vols d'hélicoptères, l'adaptation de certains segments de vol ainsi que le potentiel PSIA de 9'000 mouvements annuels. Elle demande également que ce soit l'OFAC qui mandate un bureau pour élaborer le concept de compensation écologique du champ d'aviation de La Côte.	-	Le concept de compensation écologique est à la charge de l'exploitant d'aérodrome. L'OFAC, en tant qu'autorité de surveillance, n'est pas compétent pour intervenir.
<b>Commune de Vich</b>		
La commune de Vich approuve le projet de fiche PSIA.	-	-

### 3.3.3 Consultation de la population

#### a) Organisations, associations, partis politiques, sociétés

<b>Anträge Propositions Proposte</b>	<b>Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen Remarques Osservazioni</b>
<b>Région de Nyon</b>		
1 Aucune remarque ni proposition	-	-
<b>SHA (Swiss Helicopter Association)</b>		
1 La SHA demande une adaptation de la fiche d'objet PSIA. Au lieu d'une interdiction des mouvements d'hélicoptères elle souhaite que les mesures suivantes soient examinées : <ul style="list-style-type: none"> <li>le contingentement ou le plafonnement des mouvements hélicoptères;</li> <li>l'adaptation des procédures de vol pour des routes aériennes moins bruyantes pour les hélicoptères, de sorte que Prangins, par exemple, ne soit plus survolé;</li> <li>l'adaptation des heures d'exploitation ou des heures d'interdiction pour les décollages et les atterrissages des hélicoptères.</li> </ul> <p>Sa demande est argumentée de la manière suivante. La Côte revêt une importance particulière pour la Suisse romande et la région genevoise, car l'aéroport de Genève exige un slot pour les hélicoptères qu'il est difficile d'obtenir. L'importance des aérodromes à proximité a donc augmenté en conséquence, ce qui s'est traduit par une augmentation du nombre de mouvements à La Côte. Si les hélicoptères ne peuvent pas accéder à la région en question, il en résulte un transfert de trafic vers d'autres aérodromes plus éloignés, ou alors des atterrissages en campagne ont lieu.</p> <p>Selon la SHA, les autorités n'ont pas pris en compte la partie conceptuelle du PSIA pour assurer une bonne répartition et utilisation des infrastructures aéronautiques</p>	-	Les éléments suivants ressortent du processus d'établissement de la fiche PSIA : <ul style="list-style-type: none"> <li>l'aérodrome de La Côte est un champ d'aviation privé;</li> <li>le bail à loyer entre la commune de Prangins et la Société anonyme de l'aérodrome de La Côte du 29 juin 1971 indique, à l'article 7 lettre a, que « l'usage du terrain d'aviation est limité aux vols de tourisme pour l'aviation proprement dite, à l'exclusion des aéronefs non conventionnels, notamment l'hélicoptère et l'avion à réaction »;</li> <li>le 17 février 1999, le syndic de la commune de Prangins de l'époque avait levé l'interdiction d'atterrissage en hélicoptère;</li> <li>le nombre de mouvements hélicoptères a évolué de 34 mouvements en 1999 à 462 mouvements en 2020 (avec un pic à 1046 mouvements en 2014);</li> <li>les hélicoptères décollent et atterrissent au sud en direction du lac Léman; cette route n'a jamais été formellement validée par l'OFAC. Ni le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de 1995, ni le cadastre de bruit de 1994 ne font état d'un trafic hélicoptères;</li> <li>la route utilisée par les hélicoptères survole la réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance nationale « Pointe de Promenthoux » (objet n°117). Selon l'OFEV, la hauteur de survol des hélicoptères au-dessus de la réserve doit être limitée. Cette limitation ne permet plus aux hélicoptères</li> </ul>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>existantes. En outre, la pesée des intérêts se serait faite unilatéralement.</p> <p>En interdisant les mouvements d'hélicoptères, on ne tient pas compte de l'intérêt d'un nombre suffisant de pilotes qualifiés pour les vols de formation et de perfectionnement.</p>		<p>d'utiliser cette trajectoire. Une alternative consisterait à ce que les hélicoptères empruntent les trajectoires avions, c'est-à-dire le circuit d'aérodrome tel que publié actuellement. Les partenaires au processus de coordination n'ont pas retenu cette alternative car elle engendrerait une nouvelle charge sonore sur des espaces construits et ne permet pas de séparer les flux aériens;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la prise de position de la commune de site de Prangins au cours du processus de coordination indique notamment qu'elle a décidé d'interdire les vols en hélicoptère et de refuser également, par voie de conséquence, l'introduction d'une trajectoire d'approche et de décollage spécifique pour les hélicoptères. Selon elle, la levée de l'interdiction de vols hélicoptères accordée par la Municipalité en 1999 ne semble plus justifiable dans le contexte actuel (élargissement des périmètres exposés par les vols des hélicoptères, pollution de l'air et des nuisances sonores);</li> <li>• le Canton de Vaud valide la fiche PSIA de La Côte dans sa prise de position.</li> </ul> <p>Sur la base de ces éléments, une pesée des intérêts est effectuée, se basant sur la partie conceptuelle du PSIA. En effet, l'indication contraignante n°2 du chapitre « 4.3 Champs d'aviation » de la partie conceptuelle du PSIA indique que le nombre et la répartition spatiale des champs d'aviation ainsi que le développement de leurs infrastructures et de leur exploitation sont fonction notamment de la demande en trafic aérien d'intérêt public et des besoins de l'économie régionale évoqués par le canton et la région d'implantation. Le champ d'aviation de La Côte étant destiné au trafic non-commercial, il revêt donc un intérêt essentiellement privé. A l'issue du processus de coordination, les parties prenantes n'ont pas jugé que les hélicoptères répondaient à un intérêt public ou aux besoins de l'économie régionale. La pesée des intérêts est par conséquent de privilégier les besoins locaux tels qu'exprimés au cours du processus d'établissement de la fiche PSIA.</p> <p>La fiche PSIA est le résultat d'une coordination entre Confédération, Canton, Communes et exploitant. De ce fait, les décisions inscrites dans la fiche PSIA ont été consolidées par l'ensemble des parties prenantes au processus de coordination. L'exploitant, qui fait part de sa stratégie d'exploitation et de développement n'a pas contesté l'interdiction des hélicoptères ni demandé à ce que des variantes soient étudiées.</p> <p>Concernant l'écologie, la partie conceptuelle du PSIA indique que l'accès aux écoles d'aviation doit être garanti pour</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>SHeV (Fédération Suisse des Hélicoptères)</i></b>		
<p>1 L'association SHeV constate avec inquiétude que l'infrastructure des aérodromes est limitée dans son utilisation et qu'il en résulte une discrimination du trafic aérien des hélicoptères. La limitation continue des mouvements d'hélicoptères sur différents aérodromes de Suisse rend difficile pour les pilotes de prévoir encore suffisamment d'aérodromes de dégagement avec possibilités de ravitaillement dans leur planification de vol. Cette évolution va également à l'encontre des efforts entrepris par l'OFAC au cours des dernières années pour rendre plus difficiles les atterrissages en campagne avec des hélicoptères. L'association est d'avis que l'aviation est l'affaire de la Confédération et que celle-ci doit garantir que les aéronefs opérant en Suisse disposent de l'infrastructure nécessaire pour une exploitation sûre. Les intérêts des cantons et des communes doivent passer au second plan.</p>	-	<p>les aéroports régionaux. L'installation de la Côte est un champ d'aviation privé.</p> <p>La prise de position de l'association SHeV fait part d'une préoccupation générale dépassant la consultation de la fiche PSIA du champ d'aviation de La Côte. Dans le cadre de cette procédure, les informations suivantes peuvent être livrées pour expliquer le contexte du champ d'aviation de La Côte.</p> <p>Les éléments suivants ressortent du processus d'établissement de la fiche PSIA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'aérodrome de La Côte est un champ d'aviation privé ;</li> <li>• le bail à loyer entre la commune de Prangins et la Société anonyme de l'aérodrome de La Côte du 29 juin 1971 indique, à l'article 7 lettre a, que « l'usage du terrain d'aviation est limité aux vols de tourisme pour l'aviation proprement dite, à l'exclusion des aéronefs non conventionnels, notamment l'hélicoptère et l'avion à réaction » ;</li> <li>• le 17 février 1999, le syndic de la commune de Prangins de l'époque avait levé l'interdiction d'atterrissage en hélicoptère ;</li> <li>• le nombre de mouvements hélicoptères a évolué de 34 mouvements en 1999 à 462 mouvements en 2020 (avec un pic à 1046 mouvements en 2014) ;</li> <li>• les hélicoptères décollent et atterrissent au sud en direction du lac Léman ; cette route n'a jamais été formellement validée par l'OFAC. Ni le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de 1995, ni le cadastre de bruit de 1994 ne font état d'un trafic hélicoptères ;</li> <li>• la route utilisée par les hélicoptères survole la réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance nationale « Pointe de Promenthoux » (objet n°117). Selon l'OFEV, la hauteur de survol des hélicoptères au-dessus de la réserve doit être limitée. Cette limitation ne permet plus aux hélicoptères d'utiliser cette trajectoire. Une alternative consisterait à ce que les hélicoptères empruntent les trajectoires avions, c'est-à-dire le circuit d'aérodrome tel que publié actuellement. Les partenaires au processus de coordination n'ont pas retenu cette alternative car elle engendrerait une nouvelle charge sonore sur des espaces construits et ne permet pas de séparer les flux aériens ;</li> <li>• la prise de position de la commune de site de Prangins au cours du processus de coordination indique notamment qu'elle a décidé d'interdire les vols en hélicoptère et de refuser également, par voie de conséquence, l'introduction d'une trajectoire d'approche et de décollage spécifique pour les hélico-</li> </ul>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
		<p>ptères. Selon elle, la levée de l'interdiction de vols hélicoptères accordée par la Municipalité en 1999 ne semble plus justifiable dans le contexte actuel (élargissement des périmètres exposés par les vols des hélicoptères, pollution de l'air et des nuisances sonores);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le Canton de Vaud valide la fiche PSIA de La Côte dans sa prise de position.</li> </ul> <p>Sur la base de ces éléments, une pesée des intérêts est effectuée, se basant sur la partie conceptuelle du PSIA. En effet, l'indication contraignante n°2 du chapitre « 4.3 Champs d'aviation » de la partie conceptuelle du PSIA indique que le nombre et la répartition spatiale des champs d'aviation ainsi que le développement de leurs infrastructures et de leur exploitation sont fonction notamment de la demande en trafic aérien d'intérêt public et des besoins de l'économie régionale évoqués par le canton et la région d'implantation. Le champ d'aviation de La Côte étant destiné au trafic non-commercial, il revêt donc un intérêt essentiellement privé. A l'issue du processus de coordination, les parties prenantes n'ont pas jugé que les hélicoptères répondaient à un intérêt public ou aux besoins de l'économie régionale. La pesée des intérêts est par conséquent de privilégier les besoins locaux tels qu'exprimés au cours du processus d'établissement de la fiche PSIA.</p> <p>La fiche PSIA est le résultat d'une coordination entre Confédération, Canton, Communes et exploitant. De ce fait, les décisions inscrites dans la fiche PSIA ont été consolidées par l'ensemble des parties prenantes au processus de coordination. L'exploitant, qui fait part de sa stratégie d'exploitation et de développement n'a pas contesté l'interdiction des hélicoptères ni demandé à ce que des variantes soient étudiées.</p>

## b) Personnes privées

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
1 Une personne est d'avis que tous les documents de base auraient dû faire partie du dossier de consultation.	-	Sont mis en consultation uniquement les documents sur lesquels il est donné la possibilité de s'exprimer. Dans le cas d'espèce, les documents de base ont été transmis sur demande.
2 Il est fait mention qu'il serait inexact d'inscrire dans la fiche PSIA que le « périmètre d'aérodrome ne touche pas des surfaces d'asselement ».	-	Le périmètre d'aérodrome ne touche en effet pas des surfaces d'asselement, dans le sens où le périmètre PSIA ne « contient » pas de telles surfaces, et non dans le sens où le périmètre d'aérodrome ne serait pas « adjacent » à des surfaces d'asselement.
3 L'adresse de l'exploitant, telle que mentionnée dans la fiche PSIA n'est pas à jour.	<del>Aviation Services SA Petites-Buttes 16 b 1180 Rolle</del> Aviation Services SA Chemin du Sidan 3 c/o Zosso André SA Case Postale 1268 Begnins	L'adresse de l'exploitant a été mise à jour.
4 Une personne s'étonne que le projet de construction de Swissquote à Gland, dans l'axe de piste, ne soit pas mentionné dans la fiche PSIA.	-	La commune de Gland a consulté l'OFAC à ce sujet dans le cadre de la procédure de consultation. Les fiches PSIA ne mentionnent en principe pas les procédures parallèles qui se déroulent de manière indépendante.
5 Une prise de position indique que ni le projet de fiche ni le protocole de coordination ne mentionnent les procédures et circuits d'approches pour autogynes.	-	La fixation des trajectoires de vol se fera dans le cadre de la procédure du dossier de mise en œuvre de la fiche PSIA, qui fera l'objet d'une mise à l'enquête publique.
6 Deux personnes sont contre l'interdiction des hélicoptères fixée dans la fiche. La première personne demande s'il est de la compétence municipale de prendre une telle décision. La deuxième personne est d'avis que l'interdiction des hélicoptères est inutilement limitative et contraire au PSIA dont certains extraits sont cités. Elle mentionne également l'art. 20 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1): « l'octroi d'une autorisation d'exploitation peut être lié à l'obligation pour son titulaire d'admettre l'atterrissage ou le décollage de certains autres aéronefs dans la mesure où ces mouvements sont d'intérêt public et pour autant qu'ils répondent aux objectifs et exigences du PSIA ». Il indique que l'hélicoptère peut être un mode de transport intéressant pour la région de La Côte, habitée par des personnalités de stature internationale ou à haut pouvoir d'achat, l'aérodrome de La Côte étant la seule place d'atterrissage disponible entre Genève, Yverdon et Lausanne. La personne indique que l'aérodrome de La Côte peut également être utile pour des vols de formation, de dégagement ou pour le transport aérien. La suppression de la possibilité d'utiliser des hélicoptères entraîne de facto une diminution de capacité de l'aérodrome, ainsi que l'absence future de	-	Les éléments suivants ressortent du processus d'établissement de la fiche PSIA : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'aérodrome de La Côte est un champ d'aviation privé ;</li> <li>• le bail à loyer entre la commune de Prangins et la Société anonyme de l'aérodrome de La Côte du 29 juin 1971 indique, à l'article 7 lettre a, que « l'usage du terrain d'aviation est limité aux vols de tourisme pour l'aviation proprement dite, à l'exclusion des aéronefs non conventionnels, notamment l'hélicoptère et l'avion à réaction » ;</li> <li>• le 17 février 1999, le syndic de la commune de Prangins de l'époque avait levé l'interdiction d'atterrissage en hélicoptère ;</li> <li>• le nombre de mouvements hélicoptères a évolué de 34 mouvements en 1999 à 462 mouvements en 2020 (avec un pic à 1046 mouvements en 2014) ;</li> <li>• les hélicoptères décollent et atterrissent au sud en direction du lac Léman ; cette route n'a jamais été formellement validée par l'OFAC. Ni le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de 1995, ni le cadastre de bruit de 1994 ne font état d'un trafic hélicoptères ;</li> <li>• la route utilisée par les hélicoptères survole la réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance nationale</li> </ul>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>possibilités de délestage de l'aéroport de Genève. La personne souhaite trouver une réponse sous forme de solutions opérationnelles préservant tous les intérêts en présence. Les propositions suivantes sont faites:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La limitation des inconvénients liés au trafic d'hélicoptère doit faire l'objet d'une réflexion intégrant les outils à disposition.</li> <li>2. Plutôt qu'une interdiction pure et simple, on devrait notamment étudier les possibilités suivantes:             <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1 Restrictions liées à certaines catégories d'hélicoptères, par exemple poids, nombre de turbine, niveau d'émissions sonores, etc.</li> <li>2.2 Adaptation des procédures d'approche et de décollages pour éviter les zones habitées ou protégées.</li> <li>2.3 Utilisation mesurée des autorisations PPR, de manière à favoriser les hélicoptères basés, tout en garantissant une utilisation mesurée par des utilisations extérieures, justifier par un besoin particulier.</li> </ol> </li> </ol> <p>Enfin, il est fait mention que l'interdiction des avions à réaction représente un frein à l'innovation et n'a que peu de sens dans l'état actuel de la technique. Il n'est pas impossible que des modèles futurs d'avions à réaction, reposant sur de nouvelles technologies, soient plus efficaces et moins bruyants que les moteurs à piston actuels par exemple.</p>		<p>« Pointe de Promenthoux » (objet n°117). Selon l'OFEV, la hauteur de survol des hélicoptères au-dessus de la réserve doit être limitée. Cette limitation ne permet plus aux hélicoptères d'utiliser cette trajectoire. Une alternative consisterait à ce que les hélicoptères empruntent les trajectoires avions, c'est-à-dire le circuit d'aérodrome tel que publié actuellement. Les partenaires au processus de coordination n'ont pas retenu cette alternative car elle engendrerait une nouvelle charge sonore sur des espaces construits et ne permet pas de séparer les flux aériens;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la prise de position de la commune de site de Prangins au cours du processus de coordination indique notamment qu'elle a décidé d'interdire les vols en hélicoptère et de refuser également, par voie de conséquence, l'introduction d'une trajectoire d'approche et de décollage spécifique pour les hélicoptères. Selon elle, la levée de l'interdiction de vols hélicoptères accordée par la Municipalité en 1999 ne semble plus justifiable dans le contexte actuel (élargissement des périmètres exposés par les vols des hélicoptères, pollution de l'air et des nuisances sonores);</li> <li>• le Canton de Vaud valide la fiche PSIA de La Côte dans sa prise de position.</li> </ul> <p>Sur la base de ces éléments, une pesée des intérêts est effectuée, se basant sur la partie conceptuelle du PSIA. En effet, l'indication contraignante n°2 du chapitre « 4.3 Champs d'aviation » de la partie conceptuelle du PSIA indique que le nombre et la répartition spatiale des champs d'aviation ainsi que le développement de leurs infrastructures et de leur exploitation sont fonction notamment de la demande en trafic aérien d'intérêt public et des besoins de l'économie régionale évoqués par le canton et la région d'implantation. Le champ d'aviation de La Côte étant destiné au trafic non-commercial, il revêt donc un intérêt essentiellement privé. A l'issue du processus de coordination, les parties prenantes n'ont pas jugé que les hélicoptères répondaient à un intérêt public ou aux besoins de l'économie régionale. La pesée des intérêts est par conséquent de privilégier les besoins locaux tels qu'exprimés au cours du processus d'établissement de la fiche PSIA.</p> <p>La fiche PSIA est le résultat d'une coordination entre Confédération, Canton, Communes et exploitant. De ce fait, les décisions inscrites dans la fiche PSIA ont été consolidées par l'ensemble des parties prenantes au processus de coordination. L'exploitant, qui fait part de sa stratégie d'exploitation et de développement</p>

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
		<p>n'a pas contesté l'interdiction des hélicoptères ni demandé à ce que des variantes soient étudiées.</p> <p>L'art. 20 OSIA, mentionné par une personne s'opposant à l'interdiction des hélicoptères, s'inscrit dans le contexte de mouvements répondant à un intérêt public. Le champ d'aviation de La Côte est destiné au trafic non-commercial, revêtant donc un intérêt essentiellement privé.</p> <p>Enfin, le champ d'aviation de La Côte, dans sa configuration actuelle et avec une piste en herbe, n'est pas en mesure d'accueillir des avions à réaction. Il est techniquement pas possible d'accueillir des avions à réaction.</p>
<p>7 Une personne indique que certains modèles d'avions font énormément de bruit et qu'ils seraient utilisés pour apprendre les décollages et atterrissages, occasionnant d'importantes nuisances sonores.</p>	-	<p>Dans le cadre du processus PSIA, l'exposition au bruit a été mise à jour sur la base de la flotte actuelle. Comme indiqué dans la fiche PSIA, la nouvelle exposition au bruit est plus petite que celle du cadastre de bruit de juillet 1994. Selon le règlement d'exploitation actuel, les circuits d'écologie et les vols d'école sont interdits.</p>
<p>8 Une personne souhaiterait que certains points soient optimisés (panachage des trajectoires, décollage selon le principe « as low as possible » pour limiter les différentes pollutions, prise en compte de la déportation du bruit des moteurs lors des journées venteuses, prioriser les avions efficaces et moins bruyants lors du changement de flotte et continuer d'informer les pilotes des nuisances qu'ils engendrent sur l'environnement lors des formations continues).</p>	-	<p>La fiche PSIA, instrument d'aménagement du territoire, définit le cadre d'exploitation et de développement de l'infrastructure aéronautique. A l'intérieur de ce cadre, il est en premier lieu du ressort du chef d'aérodrome de faire respecter ce cadre. Les usagers se doivent de considérer l'environnement alentour au champ d'aviation, selon le règlement d'exploitation et la carte VAC notamment, pour favoriser une cohabitation harmonieuse.</p>
<p>9 Plusieurs personnes indiquent que le règlement d'exploitation n'est pas respecté, au niveau des trajectoires de vol, des horaires d'exploitation et des restrictions figurant dans le règlement d'exploitation, occasionnant des nuisances sonores.</p>	-	<p>La fiche PSIA, instrument d'aménagement du territoire, définit le cadre d'exploitation et de développement d'un aérodrome. De ce cadre, découle notamment le règlement d'exploitation. Il est en premier lieu du ressort du chef d'aérodrome de faire respecter ce cadre. Selon l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), il est du ressort du chef d'aérodrome de veiller à ce que les infractions aux prescriptions du droit aérien soient immédiatement notifiées par écrit à l'OFAC (art. 29g al. 3, OSIA). Ainsi, les infractions avérées sont à communiquer auprès du chef d'aérodrome. Il est également du droit des riverains d'adresser une plainte auprès de l'OFAC.</p>
<p>10 Deux personnes mentionnant que les trajectoires ne sont pas respectées et indiquent que cette problématique n'a pas fait l'objet d'investigations dans le cadre de l'établissement de la fiche PSIA. Selon elles, il n'est pas suffisant de déterminer ultérieurement le territoire exposé au bruit dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans ou de révision du règlement d'exploitation. La fiche elle-même doit</p>	-	<p>La fiche PSIA, instrument d'aménagement du territoire, définit le cadre d'exploitation et de développement d'un aérodrome. Dans le cadre du processus de coordination qui précède l'établissement de cette fiche, les autorités concernées (Confédération, Canton, Communes concernées et exploitant) ont eu l'occasion de s'exprimer sur les trajectoires, dont certains segments nécessiteront des</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
constater le non-respect des trajectoires (ou faire état de cette question) et d'ores et déjà prévoir une révision/modification de ceux-ci.		adaptations mineures. De ce cadre, découle notamment le règlement d'exploitation. Il est en premier lieu du ressort du chef d'aérodrome de faire respecter ce cadre. Selon l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1), il est du ressort du chef d'aérodrome de veiller à ce que les infractions aux prescriptions du droit aérien soient immédiatement notifiées par écrit à l'OFAC (art. 29g al. 3, OSIA). Ainsi, les infractions avérées sont à communiquer auprès du chef d'aérodrome. Il est également du droit des riverains d'adresser une plainte auprès de l'OFAC.
11 Une personne est d'avis que le déplacement de la trajectoire de la volte au-dessus de l'autoroute risque d'exposer les riverains à encore davantage de nuisances.	-	Le déplacement de la trajectoire de la volte au-dessus de l'autoroute vise à concentrer le bruit. Comme indiqué dans la fiche PSIA, la nouvelle exposition au bruit est plus petite que celle du cadastre de bruit de juillet 1994. La fixation des trajectoires de vol se fera dans le cadre de la procédure du dossier de mise en œuvre de la fiche PSIA, qui fera l'objet d'une mise à l'enquête publique.
12 Deux personnes sont d'avis que l'élargissement des plages horaires (durant la pause de midi) souhaité par l'exploitant risquent d'exposer les riverains à encore davantage de nuisances et demandent des explications à ce sujet.	-	La fiche PSIA ne fixe pas les heures d'exploitation du champ d'aviation de La Côte. Le cas échéant, la demande pour modifier les heures d'ouverture durant la pause de midi se fera dans le cadre du dossier de mise en œuvre de la fiche PSIA, qui fera l'objet d'une mise à l'enquête publique.
13 Une personne demande des explications sur la procédure de modification du règlement d'exploitation ainsi que sur le contenu du dossier.	-	Le dossier de mise en œuvre du PSIA (modification du règlement d'exploitation, fixation du bruit admissible et des trajectoires de vol notamment) est en cours d'élaboration par l'exploitant. Après l'adoption de la fiche PSIA, ce dossier fera l'objet d'une procédure avec mise à l'enquête publique.
14 Une personne demande d'indiquer si un chef de place est en poste en permanence durant les heures d'ouverture de l'aérodrome, respectivement, si tel n'est pas le cas, comment la surveillance des opérations peut-elle être assurée de manière effective si aucun responsable n'est sur place durant une partie de ces heures d'ouverture.	-	Les alinéas 2 et 3 de l'article 5 de l'Ordonnance sur les chefs d'aérodrome (RS 748.131.121.8) indiquent pour un chef d'aérodrome : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il doit être sur l'aérodrome durant l'activité de vol, sauf si celle-ci ne consiste qu'en décollages ou atterrissages isolés.</li> <li>• Il peut désigner un ou plusieurs suppléants. Il peut limiter les prérogatives du ou des suppléants.</li> </ul> Une surveillance n'est donc pas assurée en permanence, car une obligation de présence sur place du chef d'aérodrome ne serait ni proportionnée, ni supportable. Les pilotes disposent tous d'une licence et doivent respecter les règles en vigueur, avec ou sans présence du chef d'aérodrome ou de son suppléant.
15 Une personne demande d'éclaircir pour quelles raisons les statistiques de mouvements de 2018 mentionnées en page 7 du protocole de coordination indiquent qu'il n'y a eu aucune volte d'avions cette année-là, un fait qui est contraire à la réalité.	-	Jusqu'en 2018, les données statistiques fournies par l'exploitant étaient regroupées et ne contenaient pas l'information concernant le nombre de voltes. A partir de 2019, les statistiques livrées par l'exploitant contiennent cette information.



<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
16 Une personne demande pour quelle raison la commune de Gland ne figure pas dans la liste des communes exposées au bruit des avions.	-	Le résultat du calcul de bruit effectué dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA indique une diminution du bruit par rapport au cadastre de bruit de 1994 ; seule la commune de Prangins est touchée par l'exposition au bruit selon les valeurs limites fixées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41). L'exposition au bruit est calculée, et non mesurée, selon les méthodes de calcul décrites dans l'OPB.
17 Une personne indique que le potentiel PSIA devrait être limité à 7'000 mouvements et non à 9'000 mouvements.	-	Le potentiel PSIA est utilisé aux fins des pronostics pour le calcul du bruit. Il ne constitue pas une limite en soi. Au niveau de l'aménagement du territoire, fait foi uniquement la courbe d'exposition au bruit.
18 Une personne demande des explications sur le nouveau bruit admissible ainsi que sur les adaptation mineures des segments de vol et des modifications qui seront amenées au règlement d'exploitation.	-	Le bruit admissible, calculé par un bureau d'ingénieurs mandaté par l'exploitant, sera mis à l'enquête publique une fois que la fiche PSIA aura été adoptée dans le cadre du dossier de « Mise en œuvre du PSIA ». Ce dossier comprendra donc notamment le nouveau bruit admissible, les adaptations mineures des trajectoires de vol ainsi que la modification du règlement d'exploitation. Tout tiers peut faire opposition dans le cadre de la procédure de mise à l'enquête publique. Pour information, le bruit admissible qui sera mis à l'enquête publique sera plus petit que le bruit actuel retranscrit dans le cadastre de bruit de 1994.
19 Une personne demande de quelle manière la problématique des aéronefs bruyants est traitée.	-	Comme indiqué au point 18 ci-dessus, le nouveau bruit admissible sera plus petit que le bruit retranscrit dans le cadastre de bruit de 1994 : cette diminution du bruit s'explique par le renouvellement de la flotte qui est moins bruyante. Les perspectives de l'aviation électrique permettront de réduire encore les nuisances.