

Installation: **La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures****NE-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: Neuchâtel
- Commune de site: La Chaux-de-Fonds
- Communes avec limitation d'obstacles: La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Les Brenets, Les Planchettes, La Sagne
- Communes avec exposition au bruit: La Chaux-de-Fonds
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 12 319 (2010–2013)
  - max. 10 ans: 15 407 (2011)
  - base de référence CB: 20 250 (2009)
  - potentiel PSIA: 20 250 (2010)

**Rôle et fonction de l'installation:**

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1912. Il est le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

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

**Etat de la coordination:**

Cette installation a déjà fait l'objet d'une fiche PSIA adoptée en 2002. Une adaptation est aujourd'hui nécessaire en raison d'un nouveau projet de rallongement de la piste et d'un agrandissement d'un parking pour avions situés hors du périmètre fixé, occasionnant dès lors une modification de ce dernier.

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. Les problèmes en suspens en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

**Renvois:**

Réseau aérodromes régionaux III – B2

**Documents de base:**

- concession d'exploitation du 31.08.2001
- règlement d'exploitation du 02.12.2000 avec modification du 06.09.2011
- cadastre d'exposition au bruit de décembre 2009
- cadastre de limitation d'obstacles de décembre 1997
- plans des zones de sécurité de décembre 1978
- protocole de coordination: compléments de mars 2005 et de novembre 2013

|  |  |                  |                  |
|--|--|------------------|------------------|
| <p><i>Procédures en cours:</i> les futures demandes d'approbation de plans pour la construction de hangars au nord de la piste doivent être menées à terme. Ces projets ont été coordonnés dans le cadre du protocole de coordination. La demande d'approbation des plans pour le rallongement de la piste, l'agrandissement d'un parking pour avions et la construction d'un nouvel hangar au sud doivent être également menés à terme. Ces projets ont été coordonnés dans le cadre du complément du 27 novembre 2013 du protocole de coordination.</p> <p><i>Les surfaces vertes</i> 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><br/>L'aéroport des Eplatures 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 tel, il 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><b>Conditions générales de l'exploitation:</b><br/>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><b>Périmètre d'aérodrome:</b><br/>Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les futurs hangars au sud [1] et au nord [2] de la piste, le rallongement de la piste [3] et l'agrandissement d'un parking pour avions [4].</p> <p><b>Exposition au bruit:</b><br/>Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond à l'exposition au bruit maximale future de l'exploitation (niveau 55 dB(A), resp. VP DS II). Elle se fonde sur celle du rapport d'impact sur l'environnement relatif au projet de prolongements de piste approuvé le 15.03.2002.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b><br/>Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur les surfaces de limitation d'obstacles définies dans le cadre du projet «Etape 7». Un nouveau plan de la zone de sécurité doit être établi.</p> | <p><b>P/CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul> | <p><b>CC</b></p> | <p><b>IP</b></p> |

|  | P/CR   | CC  | IP |
|--|--|---|----|
| <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b></p> <p>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 examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p> <p>L'exploitant prendra en compte la présence de l'aire d'alimentation Z<sub>u</sub> des captages du Locle et respectera les exigences découlant du règlement y relatif lors de l'exploitation et pour des projets futurs.</p> <p><b>Equipement:</b></p> <p>L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains. Une amélioration de la desserte par les transports en commun est souhaitable à moyen terme.</p> <p>La Confédération, le canton, la ville et l'exploitant chercheront une solution pour améliorer la desserte par les transports en commun.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>   |    |
| <p style="text-align: center;">E X P L I C A T I O N S</p> <p><b>Fonction de l'installation, exploitation:</b></p> <p>L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation, approuvé dans le cadre du renouvellement de la concession en 2001. En 2011, le règlement d'exploitation a été modifié suite à l'introduction d'une nouvelle procédure GPS d'approche en piste 24. Le cadre général reste inchangé avec une enveloppe de 20 250 mouvements comme potentiel 2010.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure:</b></p> <p>Les projets de rallongement de la piste, de construction d'un nouvel hangar et d'agrandissement d'un parking font l'objet d'une demande d'approbation des plans. Ils ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Le périmètre a en outre été modifié. La procédure suit son cours. 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.</p> <p>Le projet de hangar au nord de la piste fera l'objet d'une demande d'approbation des plans. Il a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte.</p> <p>Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation des plans sera menée.</p> |  | <p style="text-align: center;">I N S T A N C E S<br/>R E S P O N S A B L E S</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i><br/>Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i><br/>ARESA Aéroport des Eplatures, Bd des Eplatures 56, 2300 La Chaux-de-Fonds</p> |    |

**Exposition au bruit:**

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition et donc 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, une nouvelle exposition doit être calculée.

La courbe de bruit représentée sur la carte correspond à une exposition de 55 dB(A) (valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon tableau 21, annexe 5 OPB) de l'exposition maximale future selon les prévisions 2010 (potentiel PSIA 2010 de 20'250 mouvements par année, une composition de la flotte et des routes de vol de l'EIE de juin 2001). Elle délimite également – en l'absence de secteurs avec un DS I – le «territoire exposé au bruit». 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). Cette courbe a servi de base à l'établissement du cadastre d'exposition au bruit de décembre 2009.

Les «immissions de bruit admissibles» selon l'art. 37a OPB sont à déterminer dans le cadre d'une procédure administrative (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation).

Suite au projet de rallongement de la piste et du décalage du seuil de piste 24, l'exploitant a fait calculer à nouveau la charge sonore. Le calcul se fonde sur les mouvements et la composition de la flotte effectifs de 2011 (15 064 mouvements), extrapolés à 20 250 mouvements (potentiel PSIA 2010). La superposition de l'exposition maximale initiale (courbes d'exposition au bruit issues de la fiche PSIA du 2 novembre 2005) à celle issue de la charge sonore recalculée ne montre pas d'écart significatif au-dessus de 55 dB(A). La minime péjoration des valeurs d'exposition au bruit au niveau 50 dB(A) constatée au sud-est de l'installation n'a cependant pas d'incidence en matière d'utilisation du sol compte tenu de l'absence d'un DS I. Après examen, l'OFAC considère que les calculs sont corrects et que les courbes de bruit de la fiche PSIA du 2 novembre 2005 sont conservées: elles ne provoquent aucun conflit en matière d'utilisation du sol. De même, le cadastre de bruit de 2009 peut rester en vigueur sans adaptation.

**Limitation d'obstacles:**

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles comprenant les routes d'approche et de départ et une assiette horizontale. La taille et le positionnement de ces surfaces dépendent de la configuration et de l'utilisation des pistes (longueur de piste utilisée, position de départ et seuil de piste, procédures d'approche et de départ) et répondent aux normes internationales en vigueur.

L'aire de limitation d'obstacles désigne une zone où les hauteurs des objets et des constructions sont limitées (voir carte).

Les cantons et les communes veillent à ne pas créer de nouvelles zones à bâtir ou à procéder à des changements d'affectation de zones à bâtir dont les constructions pourraient percer les surfaces de limitation d'obstacles. Le plan de la zone de sécurité définit les limitations d'obstacles contraignantes pour les propriétaires fonciers.

Le plan de la zone de sécurité de 1978 est actuellement en vigueur. Un nouveau plan de la zone de sécurité est en cours d'élaboration et le remplacera; les surfaces de limitation d'obstacles de la carte correspondent aux futures surfaces de limitation d'obstacles.

**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).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. 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.

L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Un concept de valorisation devra être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation. Ce concept sera élaboré dans le cadre de la demande d'approbation des plans pour le projet d'allongement de la piste et de la construction d'un hangar (projet «Étape 7»). La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir.

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. «La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations. Environnement pratique 2004»). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro:

IFP: 1006 Vallée du Doubs

En attendant les résultats des études en cours sur les précautions de survol des objets IFP, l'exploitant doit sensibiliser les pilotes au départ de son installation afin qu'ils évitent le survol de la vallée du Doubs à trop basse altitude.

L'aéroport se trouve complètement à l'intérieur d'une aire d'alimentation Zu. Il n'existe à première vue pas de conflits directs identifiés entre l'exploitation aéronautique et la protection des eaux. Il faudra cependant tenir compte de la présence de l'aire d'alimentation dans les futurs projets et lors de l'exploitation.

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).

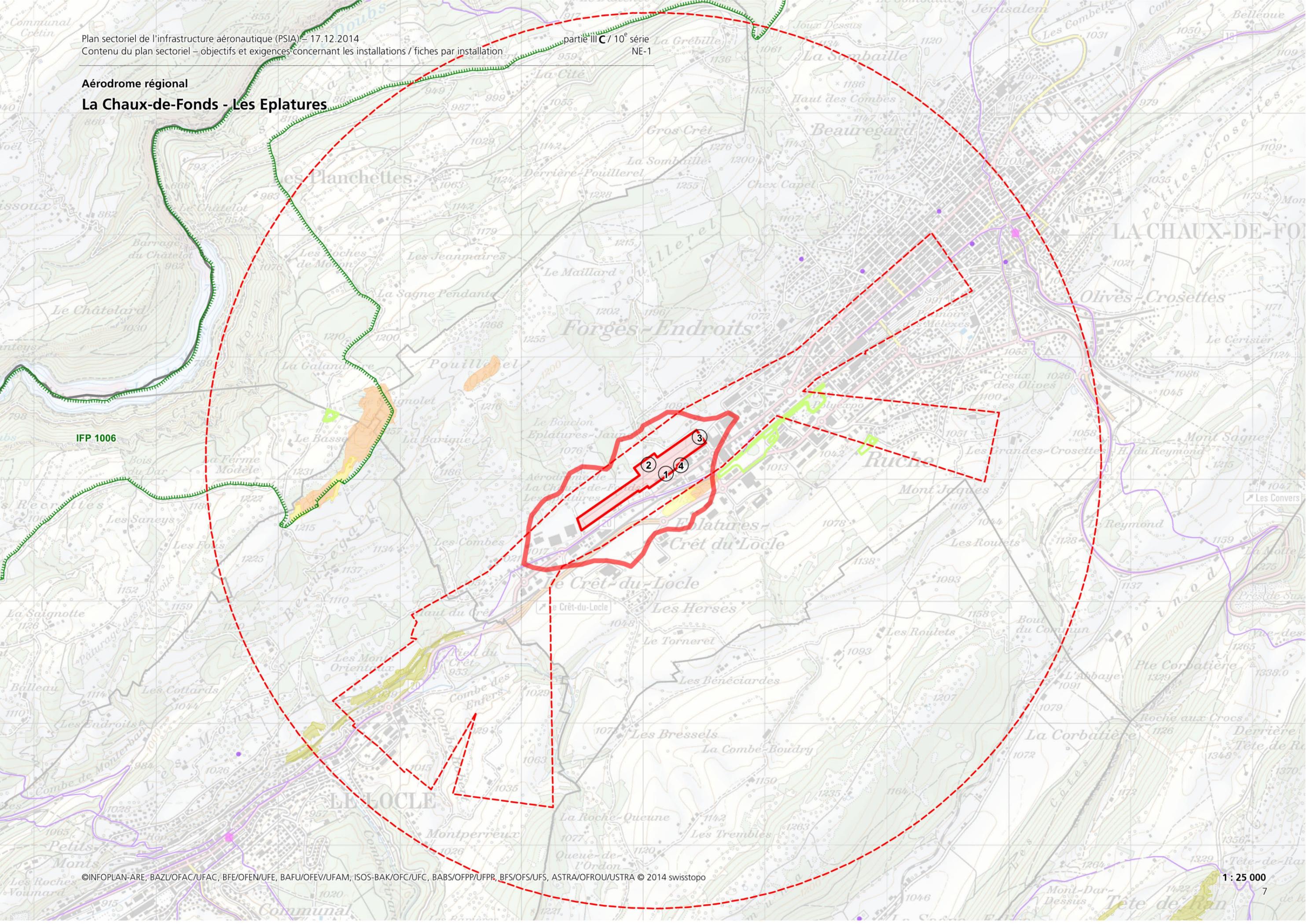
**Equipement:**

Selon les principes du PSIA, les installations du type des Eplatures se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun performant. Le canton poursuit ses réflexions sur différentes variantes en relation avec la présence d'un futur pôle de développement économique.



**Aérodrome régional**

**La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures**



IFP 1006

1  
2  
3  
4



# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter  
périètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
territoire avec limitation d'obstacles  
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)\*  
territoire exposé au bruit (VP DS II)\*  
aera con esposizione al rumore (VP GS II)\*

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito

Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio

Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare

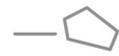


\* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports. In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo



## Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali



Waffen- und Schiessplätze  
places d'armes et de tir  
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze  
aérodromes militaires  
aerodromi militari



Infrastruktur Schiene (Projekte)  
infrastructure rail (projets)  
infrastruttura ferroviaria (progetti)



Übertragungsleitungen (Projekte)  
lignes de transport d'électricité (projets)  
elettrorodotti (progetti)



Geologische Tiefenlager (Projekte)  
dépôts en couches géologiques  
profondes (projets)  
depositi in strati geologici profondi  
(progetti)

## Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt  
objet IFP  
oggetto IFP



Moorlandschaft  
site marécageux  
zona palustre



Flachmoor  
bas-marais  
palude



Hoch- und Übergangsmoor  
haut-marais et marais de transition  
torbiera alta e torbiera di transizione



Trockenwiesen und -weiden  
Prairies et pâturages secs  
Prati e pascoli secchi



Gletschervorfeld/Aue  
zone alluviale  
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat  
réserve d'oiseaux d'eau et de migration  
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet  
district franc  
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone  
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique  
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut  
bien culturel  
bene culturale



ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung  
voie de communication historique d'importance nationale  
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale



## Explication des termes utilisés

|   |  |
|---|--|
| <b>Communes de site</b>                     | Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.  |
| <b>Communes avec limitation d'obstacles</b> | Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixée dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnés, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). |
| <b>Communes avec exposition au bruit</b>    | Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41)).  |
| <b>Prestations de trafic</b>                |  |
| - moyenne 4 ans                             | Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.   |
| - max. 10 ans                               | Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).  |
| - base de référence CB                      | Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).   |
| - potentiel PSIA                            | Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.  |
| <b>Décisions</b>                            | <ul style="list-style-type: none"><li>• Coordination réglée CR</li><li>• Coordination en cours CC</li><li>• Information préalable IP</li></ul>   |

**Coordination réglée**  
**CR**

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination réglée» se réfèrent à des activités à incidence spatiale qui sont coordonnées entre elles et pour lesquelles les conditions générales suivantes sont remplies:

- la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée;
- les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale).

Conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), un projet particulier ne peut être arrêté en tant que «coordination réglée» que s'il répond à un besoin, si d'autres lieux d'implantation ont été examinés, si le lieu retenu constitue la meilleure solution, si ses effets sur le territoire et l'environnement peuvent être globalement appréciés sur la base des documents disponibles et qu'à première vue, il est compatible avec la législation en vigueur.

Les mesures de catégorie «coordination réglée» sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure; elles fixent les conditions spatiales, l'organisation et le calendrier que les autorités sont appelées à respecter dans l'accomplissement de leurs tâches à incidence spatiale.

**Coordination en cours**  
**CC**

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination en cours» se réfèrent à des activités à incidence spatiale n'ayant pas encore été totalement coordonnées entre elles. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- la collaboration entre les autorités concernées a été engagée;
- il n'est pas encore possible de déterminer de façon définitive si les exigences matérielles posées à la coordination sont remplies.

Les mesures de catégorie «coordination en cours» sont contraignantes pour les autorités quant à la procédure; elles peuvent l'être également pour ce qui est du contenu, dans la mesure où certains aspects fondamentaux de la solution à mettre en place auraient déjà trouvé l'accord de toutes les parties en présence. Elles engagent les autorités à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.

Les mandats d'examiner certains aspects sont classés par définition en catégorie «coordination en cours».

**Information préalable**  
**IP**

Les informations préalables ont trait à des activités qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol et l'occupation du territoire, mais ne sont pas définies de manière suffisamment précise pour qu'une concertation puisse avoir lieu. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles:

- le besoin de coordination ne peut pas encore être déterminé de manière précise;
- la collaboration n'a pas encore été engagée.

Les informations préalables sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est de la procédure; elles les engagent à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.