

Installation : **Leysin**

**VD-7**

Type d'installation : Hélicoptère

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

### Informations générales et données techniques :

- Canton : Vaud
- Commune de site : Leysin
- Communes avec limitation d'obstacles : Aigle, Leysin, Ollon, Ormont-Dessous
- Communes avec exposition au bruit : Aigle, Leysin, Ormont-Dessous
  
- Prestations de trafic :
  - moyenne 4 ans : 400 (2018-2021)
  - max. 10 ans : 615 (2021)
  - base de référence CB : 1600 (2012)
  - potentiel PSIA : 1600 mouvements

### Rôle et fonction de l'installation :

Hélicoptère privé exploité par Héli-Chablais depuis 1998.

L'hélicoptère est utilisé pour des vols commerciaux et non-commerciaux (vols d'instruction, vols taxi, vols de plaisance, largage de parachutistes, transport de matériel et sauvetage).

### Etat de la coordination :

Les *fonctions et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes du Plan directeur cantonal. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'*infrastructure, le périmètre et l'exploitation* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Le protocole de coordination de juillet 2022 couvre l'ensemble de ces domaines.

Le périmètre d'aérodrome ne touche pas des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud (état 2022).

*Procédures en cours* : aucun projet ou procédure ne sont actuellement prévus.

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 :

Partie conceptuelle, chapitre 4.4 Hélicoptères

### Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 22 avril 1998
- règlement d'exploitation du 22 avril 1998
- cadastre d'exposition au bruit d'avril 2012
- cadastre de limitation d'obstacles du 1<sup>er</sup> avril 2015
- protocole de coordination de juillet 2022

INDICATIONS CONTRAIGNANTES	CR	CC	IP
<p><b>Fonction de l'installation :</b> Héliport privé destiné au trafic commercial et non-commercial (vols d'instruction, vols taxi, vols de plaisance, largage de parachutistes, transport de matériel et sauvetage).</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation :</b> Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de prévention et en contrôle l'efficacité.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome :</b> Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p><b>Exposition au bruit :</b> Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles :</b> L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage :</b> Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation. 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, en particulier les prescriptions du plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA), doivent être pris en compte. A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant dans le cadre du prochain projet qui fera l'objet d'une demande d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		

E X P L I C A T I O N S	I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S
<p><b>Fonction de l'installation, exploitation :</b></p> <p>L'héliport est utilisé pour des vols commerciaux et non-commerciaux (vols d'instruction, vols taxi, vols de plaisance, largage de parachutistes, transport de matériel et sauvetage).</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</b></p> <p>Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. L'installation comprend un bâtiment d'exploitation (hangar, bureaux, ateliers, etc.), une installation de stockage de carburant et une FATO (<i>Final Approach and Take-Off area</i>). En outre, le périmètre d'aérodrome délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Le canton et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p><b>Exposition au bruit :</b></p> <p>Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Celui-ci se base sur le cadastre d'exposition au bruit d'avril 2012. La flotte actuelle est plus silencieuse par rapport à celle qui a été utilisée dans le cadastre de bruit de 2012.</p> <p>La courbe représentée est la courbe de bruit enveloppante du niveau sonore maximal moyen (Tmax) et du niveau d'évaluation (Lrk) – basé sur le niveau de bruit moyen Leq – à la valeur de planification du degré de sensibilité II (VP DS II, 75 resp. 55 dB(A)) selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cette courbe est représentative des autres courbes de bruit (VP pour les DS III et IV, valeur limite d'immission et valeur d'alarme pour les DS II à IV).</p> <p>Le territoire exposé au bruit établit le cadre des « immissions de bruit admissibles » au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les « immissions de bruit admissibles » ne doivent pas dépasser ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.</p> <p><b>Limitation d'obstacles :</b></p> <p>L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 1<sup>er</sup> avril 2015. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Le canton et les communes concernés tiennent compte de ces surfaces dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage, environnement :</b></p> <p>En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception « Paysage Suisse » (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal).</p>	<p><i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i> Héli-Chablais SA Héliport 1854 Leysin</p>

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

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. Pillet S., BTEE SA, 2019: Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906).

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans. Dans le cadre du prochain projet, l'exploitant déterminera à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Un concept de compensation écologique devra ainsi être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation.

Il n'y a pas de conflit identifié avec l'objet n° 196 de l'Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites (IMNS) de même qu'avec l'objet n° 1515 de l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP).

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro et touchés par les mesures développées dans la partie « Indications contraignantes » de la fiche PSIA :

IFP: 1515 Tour d'Aï – Dent de Corjon

**Equipement:**

Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).

Héliport

Leysin



