

## **Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT**



## **Sommaire du rapport explicatif**

- 1 Contexte et objet de l'examen
- 2 Déroulement de la planification
- 3 Collaboration
- 4 Consultation et participation
- 5 Prise en compte des propositions



## 1 Contexte et objet de l'examen

Une procédure par étapes a été choisie tant pour l'élaboration que pour l'approbation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Dans une première phase, le Conseil fédéral a adopté le 18 octobre 2000 la partie conceptionnelle du plan, composée comme suit:

- I Généralités (Introduction et guide de lecture)
- II Infrastructure aéronautique – état actuel et prévisions
- IIIA Principes de gestion du PSIA
- IIIB Objectifs et exigences de caractère conceptionnel

Dans une deuxième phase, elle aussi par étapes, est élaborée la partie consacrée aux

- IIIC Objectifs et exigences concernant les installations.

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches par objet pour chaque installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés.

Les quatre premières séries de fiches par installation ont été approuvées par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002, respectivement le 14 mai 2003, le 18 août 2004 et le 2 novembre 2005 (31 installations dont 9 aérodromes régionaux, 1 aérodrome militaire avec utilisation civile, 15 champs d'aviation, 4 champs d'aviation pour vol à voile, 1 hélicoptère et 1 champ d'aviation d'hiver).

La cinquième série comprend les 7 installations suivantes:

	<b>Canton</b>	<b>Installation</b>	<b>Réseau partiel</b>
Nouvelles fiches	BE	Saanen	Champ d'aviation (ancien aérodrome militaire)
		Zweisimmen	Champ d'aviation (ancien aérodrome militaire)
	LU	Triengen	Champ d'aviation
	VD	Payerne	Aérodrome militaire avec utilisation civile
	NE	Neuchâtel	Champ d'aviation
Adaptations	VD	Lausanne-La Blécherette	Aérodrome régional
		Bex	Champ d'aviation

## 2 Déroulement de la planification

### Office responsable

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

### Étapes franchies

- 1989 Programme de réalisation 1989 sur les mesures en matière de politique d'organisation du territoire: premier mandat pour l'élaboration d'une conception nationale des aérodromes
- 1990–94 Révision de la loi sur l'aviation
- 1994 Conception des aérodromes: travaux préliminaires, première enquête auprès des cantons, communes et exploitants d'aérodrome (collecte de données de base)
- 1996 Programme de réalisation 1996–1999 sur les mesures en matière de politique d'organisation du territoire: mandat concrétisé pour l'élaboration d'un plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
- 1997/98 Travaux conceptionnels et collecte de données  
Rapport de l'OFAT sur les caractéristiques générales des conceptions et plans sectoriels et principes d'élaboration, d'adoption et de mise en œuvre
- 1998 Inventaire des conflits et premiers entretiens avec les cantons, les communes et les exploitants d'aérodrome  
Premier projet de plan sectoriel du 30.9.98
- 1999 Dépôt public, consultation des autorités et participation de la population  
Evaluation des quelque 17'500 avis remis  
Publication des résultats de la participation sur Internet  
Inventaire des questions de fond issues de la participation  
Lancement d'un remaniement du plan sectoriel en deux étapes
- 2000 Première étape du remaniement: Généralités et parties conceptionnelles I à III B
- Discussions visant à aplanir les différends avec tous les cantons et services fédéraux intéressés
  - Projet de plan sectoriel du 28.4.2000 (parties I à III B)
  - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
  - 18 octobre: Adoption par le Conseil fédéral
- 2001 Seconde étape du remaniement: Partie III C concernant les installations 1<sup>re</sup> série de fiches
- Détermination de la procédure de coordination entre les installations aéronautiques et l'utilisation des surfaces avoisinantes (notice explicative sur les protocoles de coordination)
  - Début du processus de coordination, selon notice explicative
  - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches du 21.8.2001
  - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
- 2002 30 janvier: Adoption par le Conseil fédéral

- 2002/03 Partie III C concernant les installations, 2<sup>e</sup> série de fiches
- Début du processus de coordination, selon notice explicative
  - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches du 30.9.2002
  - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
- 2003 14 mai: Adoption par le Conseil fédéral
- 2003/04 Partie III C concernant les installations, 3<sup>e</sup> série de fiches
- Début du processus de coordination, selon notice explicative
  - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches de juin 2003 pour Lugano-Agno, du 31.07.2003 pour Bressaucourt et du 11.02.2004 pour les autres installations de la série
  - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités); information et participation de la population pour Bressaucourt
- 2004 18 août: Adoption par le Conseil fédéral
- 2004/05 Partie III C concernant les installations, 4<sup>e</sup> série de fiches
- Début du processus de coordination, selon notice explicative
  - Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
  - Projets de fiches du 25.01.05 (Courtelary et Môtiers), 16.03.05 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) et 4.11.2004 (autres installations)
  - Nouvelle consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour les fiches d'objets Interlaken, Saanen, St.Stephan et Zweisimmen
- 2005 2 novembre: Adoption par le Conseil fédéral; renvoi des fiches d'objet Saanen et Zweisimmen pour élimination des divergences avec le canton de Berne
- 2001-06 Elaboration des objectifs et exigences de caractère conceptionnel pour le réexamen du réseau des places d'atterrissages en montagne en collaboration avec les cantons concernés, les services fédéraux intéressés et les milieux intéressés
- 2006 Août: Consultation des cantons et des milieux intéressés selon l'art. 19 OAT (procédure réservée aux autorités)
- 2007 Janvier: Consultation des cantons concernés, selon l'art 20 OAT  
27 juin: Adoption par le Conseil fédéral

2006/07 Partie III C concernant les installations, 5<sup>e</sup> série de fiches

- Début du processus de coordination, selon notice explicative
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
- Elimination des divergences avec le canton de berne à propos des fiches Saanen et Zweisimmen.
- Projets de fiches des 1.05.2007 (Payerne), 15.05.2007 (Saanen, Zweisimmen), 26.06.2007 (Triengen) et 4.07.2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel).
- Nouvelle consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de Payerne.

2007 7 décembre: Adoption par le Conseil fédéral

### **Suite des travaux**

2008/09 Partie III C concernant les installations, série de fiches suivantes

## **3 Collaboration**

Le processus de coordination spatiale des installations a bénéficié d'une collaboration permanente des services mentionnés ci-après. Il s'agissait d'établir les protocoles de coordination, conformément aux exigences du PSIA.

- Services fédéraux
  - Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), responsable du projet
  - Office fédéral du développement territorial (ARE)
  - Office fédéral de l'environnement (OFEV)
  - Secrétariat général du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (SG DDPS)
- Services cantonaux concernés (en règle générale les services chargés de l'aménagement du territoire)
- Communes concernées
- Exploitants d'installations (exploitants d'aérodrome)

Le canton de Berne et les instances fédérales concernées ont pu mettre fin à leurs différences au sujet des fiches par installation de Saanen et Zweisimmen (rôle/fonction et développement futur de l'exploitation). Les fiches par installation du 2.11.2005, refusées par le Conseil fédéral, ont été adaptées.



## **4 Consultation et participation**

Au cours du premier trimestre 1999, les communes concernées ont été consultées - en coopération avec les cantons - sur le premier projet du PSIA (parties conceptionnelle et par installation) du 30 septembre 1998 et la population a pu y participer et formuler des observations.

Au cours des deuxième et troisième trimestres 2007, les cantons et les communes concernés et les offices au niveau fédéral ont eu l'opportunité de donner leur avis sur les fiches par installation de la cinquième série. Simultanément a eu lieu une deuxième information et participation de la population pour la fiche par installation de Payerne. Cette procédure a été coordonnée avec l'adaptation du Plan sectoriel militaire.

Les cantons ont vérifié que les fiches par installation étaient conformes aux objectifs et principes de leur planification cantonale et qu'elles ne présentaient pas de contradictions avec leur plan directeur.

Les services fédéraux ont vérifié que les fiches par installation correspondaient aux objectifs et principes de leur propre planification et qu'elles ne présentaient pas de contradictions avec les conceptions et plans sectoriels dont ils ont la charge (article 13 LAT).

La consultation et participation ont été terminées en octobre 2007. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont récapitulées ci-après.



## 5 Prise en compte des propositions

### 5.1 Consultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>ARE Bundesamt für Raumentwicklung / ARE Office fédéral du développement territorial</b>		
Die Anträge wurden bereits im Rahmen der Vorvernehmlassung behandelt. Les propositions ont déjà été intégrées dans les projets de fiches mis en consultation.		
<b>ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes</b>		
1 <b>Triengen</b> Wird eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehrsmittel mittelfristig angestrebt?	keine	Regionale Buslinie mit Haltestelle in der Nähe des Flugplatzes; keine Änderung vorgesehen.
2 <b>übrige Anlagen</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement</b>		
1 <b>Saanen, Zweisimmen, Triengen, Bex, Lausanne-La Blécherette, Neuchâtel</b> Objektblätter enthalten keine Aussagen zur Entwässerung; Antrag: Berücksichtigung der Richtlinien «Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication» (OFEFP 2002) und «Evacuation des eaux pluviales» (VSA 2002).	keine	Die Entwässerung von Flugplatzanlagen und Massnahmen zum Schutz der Gewässer sind im Rahmen konkreter Bauprojekte zu regeln (Plangenehmigungen nach Luftfahrtrecht).
2 <b>Saanen</b> Bei künftigen Projekten ist abzuklären, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der Störfallverordnung (StFV Art. 5 Abs. 3) vorliegt; falls ja, ist der Kurzbericht zum bestehenden Flugplatz zu ergänzen und zur Beurteilung einzureichen.	keine	Die Prüfung im Sinne der StFV erfolgt im Rahmen des anstehenden Umnutzungsverfahrens. Ein Hinweis im Objektblatt ist nicht erforderlich.
3 Das bestehende Grundwasserschutzgebiet A <sub>u</sub> und mögliche Nutzungseinschränkungen sind im Objektblatt aufzuführen.	keine	Allfällige Grundwasserschutzmassnahmen sind Gegenstand des anstehenden Umnutzungsverfahrens.
4 <b>Zweisimmen</b> Um den zusätzlichen Druck auf die alpine Landschaft durch die Eröffnung einer neuer Helibasis auszugleichen, sind bei der Überprüfung der Gebirgslandeplätze zweckmässige Ruhezonen auszuscheiden.	keine	Die Nutzung der Gebirgslandeplätze und die Ausscheidung von Ruhezonen haben keinen unmittelbaren Zusammenhang mit der Zweckbestimmung des Flugplatzes Zweisimmen. Sie werden in einem separaten Objektblatt behandelt. Die konzeptionellen Vorgaben dazu hat der Bundesrat am 27. Juni 2007 verabschiedet.
5 Das bestehende Grundwasserschutzgebiet A <sub>u</sub> und mögliche Nutzungseinschränkungen sind im Objektblatt aufzuführen.	keine	Allfällige Grundwasserschutzmassnahmen sind Gegenstand des anstehenden Umnutzungsverfahrens.
6 Massgebend für die Flugplatzentwicklung ist das Gebiet mit Lärmbelastung. Die Zahl der Flugbewegungen wird nicht verbindlich festgelegt, sondern dient als Grundlage für die Lärmberechnung. Der letzte Satz unter «Stand der Koordination» könnte missverstanden werden.	Stand der Koordination: «... Die Flüge dieser zweiten Heliunternehmung sind innerhalb der für die Lärmberechnung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die aufgrund der vorgegebenen Bewegungszahl abzuwickeln berechneten Lärmkurven überschritten werden.»	

7	<b>Triengen</b>	Bei Entscheiden, bei denen der Fluglärm eine Rolle spielt, ist die nach LSV Art. 36 ermittelte Lärmbelastung massgebend, welche unter anderem auf die im Plangenehmigungsverfahren festgesetzte zulässige Lärmbelastung abstellt (LSV Art. 37a). Der Lärmbelastungskataster ist dagegen lediglich ein Inventar, in welches die Ergebnisse dieser Ermittlung einfliessen.	Festlegungen, Lärmbelastung: «... Der Lärmbelastungskataster ist im Rahmen der Genehmigung der Pistenverlängerung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.»	
8	<b>Payerne</b>	Pas de remarque ni observation.	aucune	aucune
<b>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports</b>				
1	Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bei verschiedenen Flugplätzen Fahrleitungen (inkl. Speise- und Bahnstromübertragungsleitungen); der Betrieb der Bahnen darf durch den Betrieb des Flugplatzes nicht eingeschränkt oder gefährdet werden.	keine	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Bodennutzung und Flugbetrieb aufeinander abzustimmen sind. Die konkrete Hindernissituation ist für jeden Flugplatz im jeweiligen Hindernisbegrenzungskataster festgehalten; Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb werden fallweise angeordnet (z.B. Markierung von Hindernissen).	
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique</b>				
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque				
<b>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie</b>				
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque				
<b>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique</b>				
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque				
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture</b>				
1	<b>Saanen, Zweisimmen</b>	Wenn durch die Nutzung des Flugfelds die Bodenqualität von Fruchtfolgeflächen (FFF) verschlechtert wird, ist entweder der Flugbetrieb anzupassen (Schutz der FFF) oder ein Ersatz für die betroffenen FFF zu suchen (nach Vollzugshilfe ARE 2006).	keine	Im Bereich der Flugplätze sind keine FFF ausgeschieden.
2	Die Umsetzung der Massnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz ist in einem Zeitplan festzuhalten.	keine	Die konkreten Massnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz und deren Umsetzung werden im Umnutzungsverfahren festgelegt (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung).	
3	<b>Triengen</b>	Die Pistenverlängerung beansprucht Fruchtfolgeflächen (FFF); im UVB zum Projekt ist nachzuweisen, dass das im Sachplan FFF festgelegte kantonale Kontingent eingehalten werden kann. andernfalls ist ein Ersatz für die betroffenen FFF zu suchen (nach Vollzugshilfe ARE 2006).	keine	Der verlangte Nachweis zu den FFF ist vorgesehen.
4	Ökologische Aufwertungen sind gemäss Objektblatt umzusetzen, Anforderungen der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung sind zu berücksichtigen.	keine	Die Massnahmen zur ökologischen Aufwertung werden im Verfahren zur Pistenverlängerung festgelegt (genaue Lage, Art der Bewirtschaftung / Pflege und rechtliche Sicherstellung der Flächen).	
5	<b>Bex, Lausanne-La Blécherette</b>	keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		

6	<b>Neuchâtel</b> Les projets de développement ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton NE. En cas de détérioration de la qualité des sols, l'exploitation devra être modifiée ou les SDA seront remplacées selon les directives de l'ARE.	aucune	Ces utilisations aéronautiques sont en principe compatibles avec les SDA pour autant qu'elles n'entraînent aucune modification du sol et qu'elles n'altèrent pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération).
7	<b>Payerne</b> Compléments proposés dans le chapitre Décisions, p. 4, paragraphe Protection de la nature et du paysage: - Les surfaces que l'aviation n'utilise pas ... sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation et des contraintes liées à l'agriculture. - L'exploitant civil s'assurera ... Le cas échéant, les besoins de l'agriculture seront pris en compte, notamment les conditions d'exploitation et les mesures de rationalisation.	aucune	aucune La fiche PSIA est un instrument général de planification. Les détails de la prise en considération de l'agriculture dans le cadre de la compensation écologique seront fixés dans le cadre des procédures idoines.
8	<b>Grundsatz 5</b> keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque		
<b>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays</b>			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement</b>			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
<b>EDI Eidgenössisches Departement des Innern/ DFI Département fédéral de l'intérieur</b>			
1	Les fiches devraient comporter une rubrique sur l'acceptance des projets par les riverains et la population.	aucune	aucune Le processus de coordination servant à l'élaboration des fiches tient compte du niveau d'acceptance des projets. Les communes et les cantons se font les porte-paroles de la population. En outre, les procédures d'information/participation pour les fiches permettent à tout chacun de faire part de ses remarques.
2	<b>Payerne</b> Le Principe 5 doit garantir le bon déroulement des vols d'essai de l'avion solaire.	aucune	aucune C'est dans le cadre de la future ordonnance du Conseil fédéral concernant les vols d'essai de l'avion solaire que la question des horaires sera réglée.
<b>seco Staatssekretariat für Wirtschaft / seco Secrétariat d'Etat à l'économie</b>			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
<b>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture</b>			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
<b>BBT Bundesamt für Berufsbildung und Technologie / OFFT Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie</b>			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			
<b>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances</b>			
keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque			

---

**EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes**

---

**1 Payerne**

Il n'est pas raisonnable d'envisager l'octroi à la partie civile de l'aérodrome le statut d'aérodrome douanier et d'ouvrir ainsi un nouveau point de passage pour les marchandises.

aucune

aucune

Le statut d'aérodrome douanier ne sera pas octroyé à l'aérodrome dans son ensemble. Un octroi particulier à une entreprise désignée est par contre possible. C'est la solution qui sera proposée dans le cadre de la procédure idoine d'autorisation.

---

**VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport / DDPS Défense Protection de la population Sports**

---

**1 Saanen, Zweisimmen**

keine Anträge und Bemerkungen, Objektblätter berücksichtigen die Interessen des VBS in adäquater Weise

---

**2 Triengen, Bex, Lausanne-La Blécherette, Neuchâtel**

keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque

---

**3 Payerne**

Les données géographiques de base pour le calcul du bruit civil ne sont pas correctes. En l'occurrence le seuil de la piste 05 a été déplacé de 800m vers l'ouest. La création d'un deuxième seuil de piste n'est pas réaliste.

Une nouvelle courbe de bruit civile a été calculée avec comme base, les seuils de piste militaires, les autres données restant identiques (flotte, nombre de mouvements, routes de vol). La nouvelle courbe figure désormais sur la carte de la fiche PSIA de Payerne.

En outre, la courbe totale militaire + civile figurant désormais sur la carte tient compte du changement occasionné par la réduction du nombre de jets de combat (de 13'900 à 11'000), nombre utilisé dans le cadre du calcul de bruit militaire.

Il s'est en effet avéré que le calcul des courbes civiles de mai 2007 a été établi sur la base d'une position d'un seuil de piste déplacée de 1000 m par rapport au seuil existant. Malgré cela, la longueur de piste restant était suffisante pour une exploitation civile sûre.

La courbe de bruit civile a été recalculée avec des seuils et une longueur de piste identique à l'exploitation militaire.

Le dessin de la nouvelle courbe de bruit civile montre logiquement un étirement de la forme de cette dernière en direction du sud-ouest. Superposée à l'aménagement du territoire et en prenant en considération les degrés de sensibilité, cette nouvelle courbe ne présente pas de conflit.

Subsiste encore le cas du bâtiment situé au lieu-dit «Derrière la Cure», assimilé au degré III de sensibilisation au bruit et qui se situe directement sous la courbe de 60 dB(A), soit à la limite des valeurs de planification. Ainsi, selon le pronostic et le scénario d'exploitation civile utilisés pour le calcul, les valeurs de planification ne sont pas totalement dépassées. En outre, le fait que le bâtiment ne se trouve pas en zone à bâtir et à condition que les valeurs ne soient jamais dépassées à l'avenir lors de la phase d'exploitation proprement dite, les valeurs de planification sont respectées.

---

**4** Les surfaces de compensation mises en place par le DDPS dans le cadre du projet NPA sont spécifiques au projet d'introduction de l'avion FA/18. Les mesures ne peuvent pas servir une deuxième fois pour l'activité civile.

aucune

aucune

La compensation écologique doit être réalisée pour l'installation dans son ensemble. Dans la fiche PSIA, il n'est fait mention que d'un principe: celui de s'assurer que les mesures déjà prises sont suffisantes, même avec l'arrivée d'une exploitation civile.

---

**5 Grundsatz 5**

keine Anträge und Bemerkungen, entspricht der vom VBS mitunterzeichneten «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen»

---

---

### **Die Poste / La Poste**

---

- 1 **Payerne**  
Aucune proposition ni remarque
- 

### **Kanton Bern (Regierungsrat)**

---

- 1 **Saanen, Zweisimmen**  
Differenzen Bund-Kanton sind bereinigt; dank Ergänzung der Zweckbestimmung sind nun ebenfalls Helikopter-Arbeitsflüge in Zweisimmen möglich.
- 2 **Grundsatz 5**  
Der Anpassung wird zugestimmt, obwohl der Militärflugplatz Meiringen zurzeit noch nicht betroffen ist (ausschliesslich militärische Nutzung).
- 

### **Commune de Rougemont (VD)**

---

- 1 **Saanen**  
Die mit dem Flugplatz 1974 vereinbarten Segelflugvolten sollen ins Betriebsreglement aufgenommen, die Nutzung des Hängegleiter-Startplatzes Rodomont mit dem Flugbetrieb abgestimmt werden. Diesbezügliche Kontakte mit der Flugplatzhalterin haben stattgefunden.
- keine
- Das Betriebsreglement wird im Rahmen des anstehenden Umnutzungsverfahrens überprüft und gegebenenfalls angepasst.
- 

### **BOHAG, Berner Oberländer Helikopter AG (BE)**

---

- 1 **Zweisimmen**  
Der Flugplatz soll im «heute akzeptierten Rahmen» weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs soll zu «keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung» führen; regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dass das Flugfeld für Arbeitsflüge einer zweiten Helikoptergesellschaft geöffnet werden soll, widerspreche diesen Grundsätzen. Die bereits ansässige Bohag erfülle hinlänglich die Bedürfnisse für Kleinhelikoptertransporte und Rettungen. Mit einer weiteren Helikopterunternehmung würden sich die Sicherheitsrisiken erhöhen und die Lärmbelastung unnötigerweise verstärken. Zudem sei ein für die Region kritischer Verdrängungswettbewerb zu befürchten. Von den jährlich 5620 Flugbewegungen, die der Lärmkurve zugrunde liegen, beanspruche die BOHAG 1400, damit sie ihren Auftrag erfüllen und ihren gesunden Betrieb aufrecht erhalten könne. Auf dem Flugplatz Zweisimmen bestehe kein Platz für eine zweite Helikopterunternehmung, das Objektblatt sei entsprechend anzupassen.
- keine
- Das dem Bundesrat ursprünglich vorgelegte Objektblatt Zweisimmen beinhaltet die von der Bohag geforderten Beschränkungen im Helikopterbetrieb. Der Bundesrat hat dieses Objektblatt 2005 jedoch zur Überarbeitung zurückgewiesen. Dass mit dem SIL die Voraussetzungen für die Ansiedlung einer zweiten Helikopterbasis geschaffen werden sollen, entspricht dem in der Folge getroffenen Konsens zwischen Regierungsrat des Kantons Bern und UVEK. Innerhalb des vorgegebenen Rahmens werden der Betrieb und die Infrastruktur im anstehenden Umnutzungsverfahren im Detail und verbindlich festgelegt. Für den sicheren und reglements-konformen Betrieb des Flugplatzes ist schliesslich die Flugplatzhalterin verantwortlich. Sie hat auch die Zusammensetzung der Flotte bestimmt, die der Lärmberechnung zugrunde liegt. Wie weit sie dabei mit den ansässigen Unternehmungen Rücksprache genommen hat, entzieht sich der Kenntnis der Bundesstellen.
- 

### **Kanton Luzern (Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement)**

---

- 1 Objektblatt Triengen und Grundsatz 5 sind auf die Ziele und Grundsätze der kantonalen Richtplanung abgestimmt und ergeben keine Widersprüche zum gültigen Richtplan.
- 2 **Triengen**  
keine Anträge und Bemerkungen; noch offene Punkte im Zusammenhang mit der Pistenverlängerung (insb. zulässige Lärmbelastung, Massnahmen ökologischer Ausgleich, Wildtierkorridor) sind stufengerecht im Plangenehmigungsverfahren zu klären.
-

3	<b>Grundsatz 5</b>	Heutige zivile Mitbenützung auf Basis der Vereinbarung zwischen Luftwaffe und RUAG von 2005; Zustimmung, dass eine weitergehende zivile Mitbenützung SIL-relevant ist und einer wesentlichen Änderung einer ortsfesten Anlage entspricht.		
4	Im Hinblick auf eine allfällige längerfristige Realisierung einer SIL-relevanten zivilen Mitbenützung werden folgende Änderungen beantragt:			
5	Der Grundsatz, wonach eine neue zivile Mitbenützung die Planungswerte und eine bestehende Mitbenützung die Immissionsgrenzwerte einzuhalten hat, soll gestrichen werden. Die umweltrechtlichen Bestimmungen werden als hinreichend erachtet.	keine	Der Grundsatz entspricht den Bestimmungen des Umweltrechts. Er soll an dieser Stelle zur Vollständigkeit und zum besseren Verständnis noch einmal aufgeführt werden.	
6	Eine zivile Mitbenützung muss im Sinne der Nachhaltigkeit neben ökologischen und gesellschaftlichen Interessen auch wirtschaftliche Interessen berücksichtigen; die Rahmenbedingungen sollen der Nachfrage der regionalen Wirtschaft und der Wirtschaftlichkeit der Anlage angemessen Rechnung tragen. Eine Einschränkung des zivilen Flugbetriebs auf die militärischen Betriebszeiten wird abgelehnt. Werden die Immissionsgrenzwerte bereits durch den militärischen Verkehr überschritten, wird eine anteilmässige Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen in den Tagesrandstunden als konsensfähig erachtet.	keine	Die zivilen Flugbewegungen sollen sich grundsätzlich auf die ordentlichen militärischen Betriebszeiten konzentrieren. Damit soll dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung um den Flugplatz Rechnung getragen werden. Die Einschränkung des zivilen Flugbetriebs auf die Zeit von 7 bis 19 Uhr an Werktagen ist jedoch nicht absolut. Das von den Bundesstellen vereinbarte Kontingent ausserhalb dieser Zeiten umfasst pro Jahr bis zu 1000 Flugbew.; davon bis zu 400 Bew. an Werktagen zwischen 6 – 7 und 19 – 22 Uhr (max. 8 Bew. pro Tag), bis zu 400 Bew. an Samstagen zwischen 8 – 12 und 13.30 – 22 Uhr (max. 8 Bew. pro Tag) und bis zu 200 Bewegungen an Sonntagen zwischen 10 – 12 und 13.30 – 20 Uhr (max. 4 Bewegungen pro Tag). Damit sollten die Anforderungen der regionalen Wirtschaft in genügendem Mass berücksichtigt werden können.	
7	Hinweis, dass der Kanton keine Kenntnis vom Inhalt der von den Bundesstellen vereinbarten «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen» hat.		Die «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen» wird dem Kanton Luzern zur Kenntnis gebracht.	

### **Gemeinde Triengen (LU)**

1	<b>Triengen</b>	Die Gemeinde ist mit den Bestimmungen im Objektblatt im Grundsatz einverstanden. Sie hat mit den Grundeigentümern den Dienstbarkeitsvertrag von 1990 betreffend die Benützungsbegrenzungen für das Flugfeld erneuert. Demnach darf die jährliche Flugbewegungszahl 27'500 (im Schnitt von 5 Jahren 25'000) und die tägliche Flugbewegungszahl 300 nicht übersteigen. Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen. Weiter regelt der Vertrag die Ausgestaltung des Betriebs, die Betriebszeiten und die Dimension der Piste.	Verkehrsleistung, Potential SIL: 27'500 Stand der Koordination: «... Ausgestaltung und Betrieb des Flugfelds angepasst. <i>Unter anderem wird die Verkehrsleistung neu auf 27'500 statt 32'500 Flugbewegungen/ Jahr begrenzt.</i> » «Die Verkehrsleistung ist mit einer Nutzungsbeschränkung im Grundbuch auf 32'500 Flugbewegungen/ Jahr begrenzt.» Erläuterungen, Zweckbestimmung, Betrieb: «Die Änderungen im Flugbetrieb <del>müssen</del> werden ebenfalls privatrechtlich, im Dienstbarkeitsvertrag mit der Gemeinde Triengen, geregelt <del>werden</del> . <i>Unter anderem wird die Verkehrsleistung neu auf jährlich maximal 27'500 statt wie bisher 32'500 Flugbewegungen begrenzt (im Schnitt von 5 Jahren maximal 25'000 Bewegungen, täglich maximal 300 Bewegungen). Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen.</i> »	Das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL-Objektblatt wird auf die zwischen der Gemeinde Triengen und den Grundeigentümern des Flugplatzes neu vereinbarten maximalen Flugbewegungszahl von 27'500 Flugbewegungen abgestellt. Im Rahmen der Plangenehmigung zur Pistenverlängerung wird die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen sein.
---	-----------------	--	--	---



<b>Triengen</b> (Fortsetzung)	Erläuterungen, Lärmbelastung: «Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Oktober 2007 von 2006 ... beruht auf der im Grundbuch zu verankernden verankerten Zahl von 27'500 32'500 Flugbewegungen pro Jahr.»	
<b>Flying-Ranch AG Triengen (LU)</b>		
1 <b>Triengen</b> Hinweis auf die Anpassung der Zahl der jährlichen Flugbewegungen im Dienstbarkeitsvertrag zwischen Gemeinde und Grundeigentümern (vgl. oben). Angesichts der Möglichkeit, dass die Flugbewegungszahl nach 10 Jahren wieder erhöht werden kann, soll das SIL-Potenzial auf 30'000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt werden.	vgl. oben	vgl. oben
<b>Canton de Vaud</b>		
1 <b>Bex</b> Pas de remarques	aucune	aucune
2 <b>Lausanne-La Blécherette</b> Une concertation est demandée entre les autorités concernées en vue de trouver des solutions pour réduire les nuisances sonores liées au déplacement de la base REGA (médecin sur place à la base).	aucune	aucune La concertation a eu lieu et les courbes de bruit ne montrent aucun dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Toute nouvelle solution pour améliorer encore la situation est encouragée.
3 <b>Payerne</b> Le canton, par l'entremise de son Service des eaux, sols et assainissement, demande que trois principes généraux (concernant les débits engendrés par étanchéification des sols, risque de submersion, limites aux cours d'eau) soient respectés.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
4 Le canton, par l'entremise de son Service des forêts, faune et nature demande le respect de toute une série de conditions spécifiques aux projets de construction.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
5 Le canton souhaite des compléments d'information sur les contingentements de mouvements hors des heures militaires.	aucune	aucune La directive ratifiée par le DDPS, l'OFEV et l'OFAC prévoit que, en cas de modification notable, le contingent maximal possible, fixé dans le règlement d'exploitation, se décompose comme suit: - au maximum 8 mouvements par semaine, du lundi au vendredi entre 6h00 et 7h00 et entre 19h00 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements; - au maximum 8 mouvements par samedi, entre 8h00 et 12h00 et entre 13h30 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements; - au maximum 4 mouvements par dimanche, entre 10h00 et 12h00 et entre 13h30 et 20h00, soit un contingent annuel de 200 mouvements. Cela signifie un contingent maximal de 1000 mouvements civils par année hors des heures d'exploitation civiles ordinaires (lu-ve/7h00-19h00). Avec cette façon de procéder, la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.

6	La fiche n'est pas précise et ne fixe pas les plages horaires pendant lesquelles les mouvements civils sont autorisés.	aucune	aucune La fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.
7	Les risques résiduels des installations militaires au sens de l'OPAM devraient être présentés.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
8	Les forêts et les itinéraires de mobilité douce ne sont pas représentés sur la carte.	aucune	aucune Ce type d'information n'est jamais représenté sur les cartes des fiches PSIA.
9	Suite au nouveau calcul de la courbe de bruit civile de novembre 2007, le canton demande qu'il soit démontré que des décollages à partir de seuils décalés ne sont techniquement et juridiquement pas possibles.	aucune	aucune L'adéquation de la nouvelle base du calcul du bruit civil avec la réalité de l'exploitation militaire (seuils de piste identiques) permet la cohérence des instruments (y compris avec la base devant servir à l'élaboration du cadastre civil de limitation d'obstacles). Toute mesure prise visant une amélioration de la situation bruit est encouragée et les détails de mise en place seront traités dans le cadre des procédures idoines d'autorisation.
10	L'exigence visant à recalculer le bruit civil doit être réétudiée si elle est de nature à remettre en question l'apaisement intervenu entre les parties suite à la décision du DDPS de réduire le nombre de mouvements de jets militaires.	aucune	aucune La courbe de bruit civile a été recalculée et sera fixée telle quelle dans la fiche PSIA. Aucune partie n'a remis en question cette donnée.
11	<b>Principe 5</b> Le canton propose de modifier le texte du 4 <sup>ème</sup> paragraphe du Principe 5 comme suit: Si les valeurs limites d'immission en vertu de l'annexe 8 OPB sont déjà dépassées du fait des opérations de vol militaires et dans le cas d'une nouvelle co-utilisation civile au sens de la LPE, l'exploitation civile doit se dérouler du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00. Le nombre de mouvements d'aéronefs civils en dehors de ces heures sera contingenté. En principe, les mouvements de vol civils doivent être concentrés sur les heures d'exploitation ordinaires des jets militaires (max. de 08h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00). L'exploitation doit se dérouler en priorité durant les périodes d'exploitation ordinaires des jets militaires. L'exploitant civil met en œuvre les mesures nécessaires à cet effet, notamment en tenant compte des spécifications acoustiques des avions et en concertation avec les communes riveraines.	aucune	aucune Le texte proposé par le canton est trop vague et ne limite pas de manière suffisamment précise les vols hors des heures militaires. Pour rappel la formulation initiale est le fruit de discussions entre le DDPS, l'OFEV et l'OFAC et qu'elle a été ratifiée dans une Convention entre ces trois instances. Le nouveau Principe 5 fixe le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. En outre, cette façon de faire garantit à la population ses besoins en repos; elle matérialise également de la position du DETEC qui était d'accord de permettre une modification notable d'une installation dont les VLI sont déjà dépassées mais ce, de manière mesurée.
12	Les contraintes du 4 <sup>ème</sup> paragraphe gênent considérablement une exploitation civile raisonnée.	aucune	aucune cf. ci-dessus

13	Le PSIA devrait définir un cadre qui permette la concrétisation de l'objectif du PDCn en matière de développement des pôles économiques et laisser de côté les détails de l'exploitation.	aucune	aucune Le PSIA fixe exactement le cadre dans lequel l'ouverture de Payerne à l'aviation civile pourra avoir lieu (et permettra ainsi au canton de matérialiser sa politique des pôles). Les grandes lignes de la future exploitation civile sont données à titre d'explications dans la fiche. L'exploitation dans son entier sera fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation.
----	---	--------	--

### ***Canton de Fribourg***

#### **1 Principe 5**

Le canton souhaite des compléments d'information sur les contingentements de mouvements hors des heures militaires.

aucune

aucune

La directives ratifiée par le DDPS, l'OFEV et l'OFAC prévoit que, en cas de modification notable, le contingent maximal possible, fixé dans le règlement d'exploitation, se décompose comme suit:

- au maximum 8 mouvements par semaine, du lundi au vendredi entre 6h00 et 7h00 et entre 19h00 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements;
- au maximum 8 mouvements par samedi, entre 8h00 et 12h00 et entre 13h30 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements;
- au maximum 4 mouvements par dimanche, entre 10h00 et 12h00 et entre 13h30 et 20h00, soit un contingent annuel de 200 mouvements.

Cela signifie un contingent maximal de 1000 mouvements civils par année hors des heures d'exploitation civiles ordinaires (lu-ve/7h00-19h00). Avec cette façon de procéder, la correction de niveau  $K_0$ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.

#### **2 Payerne**

Durant les procédures, un manque de coordination entre les différents plans sectoriels (militaire et de l'infrastructure aéronautique) a été constaté.

aucune

aucune

A examiner dans le cadre des procédures liées aux plans sectoriels de la Confédération en général.

3 Une relecture attentive de la fiche doit être effectuée afin de vérifier si tous les aspects traités doivent apparaître dans le document.

aucune

aucune

La forme de la fiche correspond aux standards élaborés pour l'élaboration de toutes les fiches PSIA.

4 Les mouvements civils en dehors de l'horaire ordinaire resteront exceptionnels.

aucune

aucune

cf. cadre maximal admissible décrit ci-dessus

5 Pour ce qui est des horaires d'exploitation, le Conseil d'Etat se chargera de discuter avec les communes et les autres partenaires pour trouver une solution acceptable.

aucune

aucune

### ***Commune d'Ollon (VD)***

#### **Bex**

Pas de remarque

### ***Commune de Bex (VD)***

#### **Bex**

Pas de remarque

---

**Ville de Lausanne (VD)**

1	<b>Lausanne-La Blécherette</b> La nouvelle courbe de bruit induit une dégradation acoustique dans un quartier voisin de l'aéroport.	aucune	aucune La concertation a eu lieu et les courbes de bruit ne montrent aucun dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Toute nouvelle solution pour améliorer encore la situation est encouragée.
---	--	--------	---

---

**Commune de Payerne (VD)**

1	<b>Payerne</b> Juridiquement la notion de périmètre d'aérodrome n'est pas clairement définie.	aucune	aucune Il s'agit d'une des informations primordiales du PSIA. Ce périmètre montre l'extension du droit fédéral en matière aéronautique. Il délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome civil. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus.
2	La revalorisation écologique de l'installation existante n'entre pas dans le champ de compétence de l'exploitant civil.	aucune	aucune La compensation écologique concerne l'installation dans son entier. Il s'agit d'analyser les mesures déjà prises et, le cas échéant, en proposer de nouvelles, complémentaires.
3	Le nécessaire respect des valeurs de planification pour la future exploitation civile est contesté.	aucune	aucune La nouvelle exploitation civile (même sur un aérodrome militaire existant) doit être considérée pour elle-même, comme une nouvelle installation et de ce fait soumise au respect des valeurs de planification.
4	Le contingentement des vols après 19h00 est contesté.	aucune	aucune cf. ci-dessus explications sur le cadre maximal admissible en termes d'horaires civils

---

**Commune de Grandcour (VD)**

1	<b>Payerne</b> Le développement civil ne doit pas être entravé par les procédures militaires.	aucune	aucune Les deux procédures de planification sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa.
2	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau $K_0$ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau $K_0$ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
3	Différentes remarques sur des points précis de l'exploitation.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.
4	Il faut ajouter un chapitre «protection de l'air» dans le protocole de coordination.	aucune	aucune Fiche PSIA pas concernée

---

**Commune de Corcelles-près-Payerne (VD)**

1	<b>Payerne</b> Les organes compétents et la procédure à suivre pour modifier un règlement d'exploitation doivent être mentionnés dans le PSIA.	aucune	aucune L'OFAC est l'organe d'approbation et la procédure est décrite par la loi. La fiche PSIA n'a pas à être modifiée dans ce sens.
---	---	--------	---

---

**Commune de Missy (VD)**

---

1	<b>Payerne</b> La commune s'oppose à certains points du projet proposé (p. ex horaires d'ouverture).	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure idoine.
2	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.

---

**Commune de Rueyres-les-Prés (FR)**

---

1	<b>Payerne</b> Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 15h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les horaires établis par les instances fédérales sont trop étendus.	aucune	aucune Les instances fédérales ont communiqué le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. Il ne s'agit pas d'horaires fixés par la Confédération. En outre, la fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.
3	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
4	Avant d'adopter la fiche PSIA, la modification du Principe 5 doit être entérinée afin de pouvoir mesurer l'ampleur des conséquences pour les riverains.	aucune	aucune La modification du Principe 5 sera soumise à l'adoption par le Conseil fédéral en même temps que la fiche PSIA. Le projet de fiche PSIA mis en information/participation postule le Principe 5 déjà modifié: il n'y aura donc pas de conséquence nouvelle après son adoption formelle.
5	Le projet BEAA/SolarImpulse doit être traité séparément des autres projets de construction prévus sur l'aérodrome.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.

---

**Commune de Bussy (FR)**

---

1	<b>Payerne</b> Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 16h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les horaires établis par les instances fédérales sont trop étendus.	aucune	aucune Les instances fédérales ont communiqué le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. Il ne s'agit pas d'horaires fixés par la Confédération. En outre, la fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.

---

3	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau $K_0$ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau $K_0$ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
4	La situation n'est pas connue avec suffisamment de précision, en particulier à cause du dossier militaire provisoire. Le PSM doit être adopté pour pouvoir entrer dans le dossier PSIA.	aucune	aucune Les deux procédures de planification (PSM et PSIA) sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa. Les fiches seront soumises au Conseil fédéral en même temps.

**Commune des Montets (FR)**

- 1 **Payerne**  
Remarques identiques à la commune de Rueyres-les-Prés.

**Commune de Cugy (FR)**

1	<b>Payerne</b> Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 16h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Avant d'adopter la fiche PSIA, la modification du Principe 5 doit être entérinée afin de pouvoir mesurer l'ampleur des conséquences pour les riverains.	aucune	aucune La modification du Principe 5 sera soumise à l'adoption par le Conseil fédéral en même temps que la fiche PSIA. Le projet de fiche PSIA mis en information/participation postule le Principe 5 déjà modifié: il n'y aura donc pas de conséquence nouvelle après son adoption formelle.
3	Le projet BEAA/SolarImpulse doit être traité séparément des autres projets de construction prévus sur l'aérodrome.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.

**Commune de Morens (FR)**

1	<b>Payerne</b> La modification du Principe 5 de la partie IIIB, page IIIB – 4 est contestée.	aucune	aucune La modification proposée concerne le Principe 5 de la partie IIIB3, page III B1-B7 – 14.
2	Des allègements ne peuvent être octroyés et la législation sur la protection de l'environnement n'est pas appliquée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
3	Les vols civils doivent être strictement limités aux heures et aux jours consacrés aux vols militaires.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation. Les horaires définitifs seront fixés dans le règlement d'exploitation.
4	L'estimation de l'impact sonore des vols civils ne repose pas sur une base vérifiable.	aucune	aucune Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments: le nombre de mouvements, la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol.

---

**COREB, Communauté régionale de la Broye (VD)**

---

1	<b>Payerne</b> Prise de position commune avec la Municipalité de Payerne (cf. ci-dessus)		
2	Le contingentement des mouvements civils n'est pas légal.	aucune	aucune cf. explications ci-dessus
3	La modification notable de l'installation causée par l'exploitation civile est contestée.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.
4	La fiche PSIA doit être simplifiée au regard de la fiche PSM.	aucune	aucune Les deux procédures de planification sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa.
5	Suite au nouveau calcul de la courbe de bruit civile de novembre 2007, la COREB réserve toutes adaptations dans le mode opérationnel civil, susceptibles de modifier, en l'améliorant, le parcours de la courbe critique.	aucune	aucune La courbe de bruit civile a été recalculée et sera fixée telle quelle dans la fiche PSIA. Toute mesure prise visant une amélioration de la situation bruit est encouragée et les détails de mise en place seront traités dans le cadre des procédures idoines d'autorisation.
6	<b>Principe 5</b> Rien dans la formulation de l'actuel Principe 5 ne permet a priori d'exclure la modification notable.	aucune	L'interprétation de l'actuel Principe 5 faite par le DETEC ne permet pas la modification notable. C'est la raison pour laquelle, il en est proposé une nouvelle mouture.
7	Le texte introduit une différence de traitement entre le régime applicable à un aérodrome militaire déjà ouvert à l'aviation civile et une nouvelle co-utilisation civile.	aucune	Il n'y a aucune différence de traitement; le Principe 5 s'appliquant exclusivement aux installations militaires avec exploitation de jets de combat.
8	Le nouveau Principe 5 créé de nouvelles restrictions et une distorsion par rapport aux installations purement civiles. Les consignes administratives internes signées par les instances fédérales n'ont aucune valeur obligatoire.	aucune	Le nouveau principe 5 permet la modification notable de l'installation générée par l'arrivée d'une partie civile; ce qui n'était pas possible avant sur une installation dont les impacts sur l'environnement sont déjà hors normes du simple fait des opérations militaires. En outre, le nouveau Principe 5 fixe le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. Cette façon de faire garantit à la population ses besoins en repos; elle matérialise également de la position du DETEC qui était d'accord de permettre une modification notable d'une installation dont les VLI sont déjà dépassées mais ce, de manière mesurée.

---

**Canton de Neuchâtel**

---

1	<b>Neuchâtel</b> Pas de remarque de fond. Un objet de l'inventaire fédéral des prairies et pâturages secs doit être ajouté sur la carte.	aucune	aucune L'inventaire n'est pour l'heure pas encore adopté par le Conseil fédéral.
---	--	--------	---

---

**Aéroport de Neuchâtel SA**

---

**Neuchâtel**  
Pas de remarque

---

## 5.2 Procédure de participation

### **ASIC Association pour la sauvegarde des intérêts des communes Broyardes touchées par l'aérodrome de Payerne (VD+FR)**

1	<b>Payerne</b> Le samedi, les vols devront se dérouler entre 10h00 et 15h00, pause de midi respectée.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les horaires établis par les instances fédérales sont trop étendus.	aucune	aucune Les instances fédérales ont communiqué le cadre maximal avec lequel la Confédération entend apprécier les projets d'ouverture à l'aviation civile d'aérodromes militaires. Il ne s'agit pas d'horaires fixés par la Confédération. En outre, la fiche PSIA ne fixe pas les horaires. Par contre, dans le cadre défini ci-dessus, le règlement d'exploitation, une fois approuvé, fixera les plages horaires.
3	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau $K_0$ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau $K_0$ , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
4	Avant d'adopter la fiche PSIA, la modification du Principe 5 doit être entérinée afin de pouvoir mesurer l'ampleur des conséquences pour les riverains.	aucune	aucune La modification du Principe 5 sera soumise à l'adoption par le Conseil fédéral en même temps que la fiche PSIA. Le projet de fiche PSIA mis en information/participation postule le Principe 5 déjà modifié: il n'y aura donc pas de conséquence nouvelle après son adoption formelle.
5	Le projet BEAA/SolarImpulse doit être traité séparément des autres projets de construction prévus sur l'aérodrome.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.

### **Particuliers (VD+FR)**

1	<b>Payerne</b> Avec l'ouverture à l'aviation civile, il n'y aura plus de plages de calme et la pollution sonore et atmosphérique sera encore plus importante et plus étalée dans le temps.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
2	Les activités prévues ne concernent pas l'activité économique régionale.	aucune	aucune Les questions soulevées seront traitées dans les procédures idoines d'autorisation.
3	Le plan sectoriel militaire doit être adopté d'abord.	aucune	aucune Les deux procédures de planification sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa.
4	La modification du Principe 5 n'est pas garante du succès pour le développement économique de la Broye.	aucune	aucune Le PSIA ne fixe que les conditions cadre à l'activité aéronautique.
5	L'exposition au bruit doit retenir des types d'avions en usage pour le type d'activités envisagé et respecter les valeurs de planification (VP).	aucune	aucune Le type d'avions proposé constitue la base d'un scénario de planification plutôt surévalué. Les VP sont respectées.
6	Avec la diminution du trafic militaire, l'augmentation du bruit dû aux civils sera peut-être supérieure à 1 dB(A).	aucune	aucune La diminution du trafic militaire n'est pas suffisante pour que l'activité civile engendre une augmentation du bruit supérieure à 1 dB(A).



7	L'élargissement des horaires engendrera un dérangement disproportionné.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure idoine.
8	L'ouverture à l'aviation civile n'est pas justifiée.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure idoine.
9	L'exploitation d'un aérodrome civil est sans relation avec les buts déclarés de la COREB.	aucune	aucune Ne concerne pas la fiche PSIA.
10	Aucune faisabilité économique n'a été établie.	aucune	aucune Ne concerne pas la fiche PSIA.

