



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Office fédéral du développement territorial

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

3003 Berne, août 2005

Sommaire

1	INTRODUCTION	3
11	Contexte de l'examen	3
12	Objet de l'examen	3
13	Contenu de l'examen	3
2	OBJET ET FORME DU PLAN SECTORIEL	4
3	PROCEDURE D'ELABORATION / D'ADAPTATION DU PLAN SECTORIEL	4
31	Motif de l'élaboration ou de l'adaptation	4
32	Organisation du projet	4
33	Collaboration avec les instances responsables de tâches à incidence spatiale	4
34	Consultation et participation	5
35	Conciliation	5
36	Publication	6
37	Appréciation	6
4	CONTENU	6
41	Coordination des activités à incidence spatiale	6
42	Exigences relatives à la «coordination réglée»	6
43	Contribution au développement spatial souhaité	6
44	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur	7
45	Rapport explicatif	7
46	Appréciation	8
5	CONCLUSION	8

1 Introduction

11 Contexte de l'examen

La partie conceptionnelle (I-III B) du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a été adoptée le 18.10.2000 par le Conseil fédéral. Il a alors été prévu de procéder par étapes à l'élaboration de la partie consacrée aux installations. Trois séries de fiches ont pu être adoptées par le Conseil fédéral le 30.01.2002, le 14.05.2003 et le 18.08.2004 (partie III C, 1^{re} série, 2^e série et 3^e série). Une quatrième série de fiches (partie III C, 4^e série) peut maintenant être transmise au Conseil fédéral pour décision. Les autres installations seront soumises au Conseil fédéral à la faveur d'étapes successives ultérieures.

12 Objet de l'examen

Le présent examen concerne 13 installations, à savoir:

- Hasenstrick/ZH, Flugfeld
- Biel-Kappelen/BE, Flugfeld
- Courtelary/BE, champ d'aviation pour vol à voile
- Langenthal/BE, Flugfeld
- Saanen/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- St. Stephan/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Zweisimmen/BE, Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)
- Amlikon/TG, Segelflugfeld
- Lommis/TG, Flugfeld
- Sitterdorf/TG, Flugfeld
- Môtiers/NE, champ d'aviation
- Interlaken/BE, Héliport (ehemaliger Militärflugplatz)
- La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures/NE, aérodrome régional.

Pour les 11 premières installations précitées, la décision porte sur l'ensemble du contenu. En ce qui concerne Interlaken et La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, il s'agit d'une adaptation des fiches adoptées le 30.01.2002.

Un Rapport explicatif est joint au document soumis à l'adoption.

13 Contenu de l'examen

Le contenu de la partie III C, 4^e série, du plan sectoriel constitue la suite de la partie I-III B déjà approuvée du plan sectoriel dont il concrétise les principes et les exigences en définissant les conditions spatiales auxquelles doivent répondre les installations. Il s'appuie en outre sur la forme et la procédure mises en place lors de l'élaboration des trois premières séries. Dans le présent rapport, l'ARE se limite par conséquent à examiner si les nouveaux aspects relatifs à ces installations (notamment en ce qui concerne la procédure suivie et le contenu des fiches) sont conformes aux exigences du droit sur l'aménagement du territoire et contribuent au développement spatial souhaité et s'ils ne présentent pas de contradictions avec les autres conceptions et plans sectoriels de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux en vigueur.

2 Objet et forme du plan sectoriel

L'objet et la forme de la partie conceptionnelle du PSIA ont déjà été examinés à l'occasion de la première décision du Conseil fédéral (voir rapport d'examen 2000).

L'objet et la forme de la partie III C, y compris ceux du rapport explicatif, ont eux aussi déjà été examinés lors de l'adoption de la première série de fiches par le Conseil fédéral (voir rapport d'examen 2002).

3 Procédure d'élaboration / d'adaptation du plan sectoriel

31 Motif de l'élaboration ou de l'adaptation

Les tâches de coordination ont pu être menées à terme pour 11 nouvelles installations et pour chacune d'elles, une fiche de coordination qui fixe les éléments contraignants pour les autorités a été établie. Quant à l'adaptation de la fiche consacrée à La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, elle concerne quelques petites modifications du périmètre de l'aérodrome (suite à la réalisation de la prolongation de la piste et à un nouveau projet de hangar) mais aussi la concrétisation du mandat imparti lors de la décision du 30.01.2002 de réactualiser les indications touchant le bruit et de recalculer la courbe de bruit; il en résulte une courbe de bruit de dimension réduite et, partant, une diminution des conflits potentiels avec les utilisations adjacentes. Eu égard à Interlaken, l'adaptation porte sur la fixation d'un nouvel héliport, resp. la transformation d'un ancien aérodrome militaire en une installation civile (avec le déplacement de la base Rega de Gsteigwiler à Interlaken). Le territoire avec limitation d'obstacles, la courbe de bruit et le périmètre de l'installation ont ainsi été redéfinis.

Les exigences des articles 14 et 17 OAT relatives à l'élaboration / l'adaptation du plan sectoriel sont remplies.

32 Organisation du projet

La partie III C, 4^e série, du PSIA a été élaborée sous la responsabilité de l'OFAC. Un groupe d'accompagnement composé de représentants des services fédéraux les plus directement concernés (ARE et OFEFP) a été institué dans ce contexte.

L'ARE a été, comme précédemment, étroitement associé aux travaux d'élaboration de cette quatrième série de fiches. La collaboration peut être qualifiée de constructive.

Les exigences de l'article 17, alinéas 1 à 3, OAT relatives à l'organisation et l'élaboration du plan sectoriel sont remplies.

33 Collaboration avec les instances responsables de tâches à incidence spatiale

Le processus de coordination des installations concernées visant à garantir leur intégration spatiale a bénéficié, tout comme les trois premières séries, d'une collaboration permanente et intense avec les services fédéraux intéressés ainsi qu'avec les services cantonaux, les communes et les exploitants d'aérodrome concernés. Les résultats de cette collaboration (état de la coordination et procédure pour le règlement de conflits existants) - qui ont généralement nécessité plusieurs séances de

discussion - ont été consignés dans des protocoles de coordination. C'est de ce processus que sont issues les 13 fiches par installation soumises à l'adoption du Conseil fédéral.

Les exigences de l'article 18 OAT relatives à la collaboration avec les instances responsables de tâches à incidence spatiale sont remplies.

34 Consultation et participation

Au cours des mois de novembre 2004-janvier 2005 (pour les installations de Suisse alémanique) ainsi qu'au printemps 2005 (pour Courtelary, Môtiers et La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures), une consultation des services fédéraux, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome concernés a eu lieu sur le projet des fiches en question. Le rapport explicatif renseigne sur les résultats de cette procédure.

La population intéressée, les associations économiques, les partis, les organisations aéronautiques ainsi que les organisations spécialisées dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement avaient quant à eux été invités à prendre part au premier grand cycle de participation (de janvier à mars 1999) suite à une annonce parue dans la Feuille fédérale (FF 1998 4938). Les résultats de cette consultation sont présentés dans le rapport explicatif 2000 (Annexe A) et les différentes propositions qui en ont résulté sont en outre réunies dans une banque de données disponible sur Internet. Les remarques et propositions faites à l'époque au sujet des installations de la présente série ont été intégrées dans le processus de planification suivi depuis.

Les trois anciens aérodromes militaires de Saanen, St. Stephan et Zweisimmen ainsi que le nouvel hélicoptère d'Interlaken (base de sauvetage de la Rega) demandent cependant un traitement particulier dans la mesure où le cadre fixé par le PSIA est en l'espèce mis en cause; pour ces quatre installations, le canton de Berne a donc été invité à organiser une procédure de participation publique complémentaire. Concernant les anciens aérodromes militaires de l'Oberland bernois, la première décision du PSIA a ancré dans la partie conceptionnelle - au sens d'une solution de compromis en vue de la poursuite de l'exploitation civile des trois installations (très proches) - le principe d'un système d'aérodromes avec affectation différenciée (afin d'éviter les doubles emplois au niveau régional). Le potentiel de développement a en outre fait l'objet d'une définition précise, selon des règles homogènes pour l'ensemble des installations en question. Or, les exploitants de deux de ces installations (Saanen et Zweisimmen) posent actuellement des exigences allant au-delà du cadre convenu. Dans le cas d'Interlaken, le retrait des forces aériennes et la transformation de l'ancien aérodrome militaire en une installation civile nécessitent une adaptation des réseaux partiels des «Aérodromes militaires avec utilisation civile» et des «Héliports».

La procédure de participation demandée a été effectuée en novembre-décembre 2004 (cf. rapport explicatif).

Les exigences de l'article 19 OAT relatives à la consultation ainsi qu'à l'information et la participation de la population sont remplies.

35 Conciliation

Dans le cadre de la consultation finale, les cantons (de site) de ZH, BE, TG et NE ainsi que les cantons voisins de SG et VD ont eu la possibilité de donner leur avis sur le projet de plan sectoriel et de vérifier qu'il ne présentait pas de contradictions

avec la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation prévue par l'article 12 LAT n'a pas été demandée.

Les exigences de l'article 20 OAT sont remplies.

36 Publication

La partie III C, 4^e série, du PSIA soumise à l'adoption du Conseil fédéral sera disponible sur Internet, au format pdf. Sur demande, elle pourra en outre, comme la 3^e série, faire l'objet d'une version «papier», et sera envoyée aux destinataires qui le souhaitent.

La procédure choisie pour la publication du document est adéquate (art. 4, al. 3, LAT).

37 Appréciation

La procédure d'élaboration de la partie III C, 4^e série, du plan sectoriel répond aux exigences de la LAT et de l'OAT.

4 Contenu

41 Coordination des activités à incidence spatiale

Une phase de collaboration intense – qui a associé très tôt les parties concernées (services fédéraux, cantons, communes, exploitants d'aérodrome) - a été instaurée pour définir les conditions liées aux installations dans une perspective d'intégration et de coordination spatiales. Un protocole de coordination détaillé (carte et texte) a été rédigé pour chaque installation; il a servi de base à l'élaboration des fiches par installation du PSIA.

Ce processus exemplaire a permis de mettre en évidence tous les intérêts en présence, de détecter les conflits et d'examiner les solutions possibles.

Les exigences de l'article 2 OAT relatives à la coordination sont remplies.

42 Exigences relatives à la «coordination réglée»

Le besoin et l'emplacement des installations ressortent de la partie conceptionnelle du PSIA. Les incidences majeures des installations sur le territoire et l'environnement ont été déterminées lors du processus de coordination – avec les services concernés – et leur compatibilité avec la législation pertinente vérifiée.

Les exigences de l'article 15, alinéa 3, OAT sont remplies.

43 Contribution au développement spatial souhaité

Lors de l'approbation de la partie I-III B du PSIA, la question de savoir si les objectifs et les exigences concernant l'infrastructure aéronautique ainsi que les réseaux fixés étaient compatibles avec le développement spatial souhaité du point de vue national a déjà fait l'objet d'un examen de fond. La prise en compte des objectifs d'organisation du territoire est précisément à l'origine des exigences spécifiques fixées dans la partie conceptionnelle du PSIA (18.10.2000) en ce qui concerne le

système d'aérodromes de l'Oberland bernois (avec une affectation différenciée des installations, sans double emploi, et un développement mesuré «selon l'ordre de grandeur actuellement accepté»). Du point de vue du développement territorial, une remise en cause de ces principes apparaîtrait aujourd'hui comme problématique. Le nouvel hélicoptère d'Interlaken implique, quant à lui, une extension du réseau partiel originel des «Héliports». Il convient néanmoins de préciser à cet égard que l'exploitation d'une base Rega était déjà prévue – à titre de co-utilisation civile – dans la fiche d'installation adoptée le 30.1.2002. L'élément nouveau réside dans le changement d'affectation de l'installation, qui s'impose suite au retrait des forces aériennes, et sa transformation en installation (purement) civile. A noter en outre que les opérations de sauvetage de la Rega sont généralement bien acceptées dans la région; l'adaptation en question peut donc être considérée comme globalement acceptable.

Au niveau des installations spécifiques, la contribution au développement souhaité dans une perspective régionale s'opère essentiellement grâce à une bonne intégration spatiale de celles-ci. Ces aspects sont concrétisés dans le cadre du processus de coordination qui vise à réduire les atteintes à la qualité de l'environnement et du cadre de vie et à soutenir au mieux les intérêts économiques et sociaux. Les solutions mises en œuvre sont globalement opportunes dans l'optique des buts et des principes de l'aménagement du territoire. Les problèmes qui restent sont mentionnés dans les fiches par installation et des mandats ont été formulés afin d'y remédier.

Dans le cas d'Interlaken la question de la limitation d'obstacles a par ailleurs été ré-examinée.

La partie du plan sectoriel examinée ici est compatible avec le développement spatial souhaité.

44 Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur

La consultation finale des cantons et des services fédéraux a montré qu'il n'y avait pas de contradictions entre la partie III C, 4^e série, et le droit fédéral pertinent, les conceptions et plans sectoriels fédéraux, et les plans directeurs cantonaux en vigueur. Les cantons ont notamment confirmé que les mesures prévues n'avaient pas d'effet sur leur contingent de surfaces d'assolement.

Les exigences de l'article 2, alinéa 1, lettre e OAT sont remplies.

45 Rapport explicatif

Les explications fournies renseignent sur les processus de coordination et donnent des informations complémentaires pour une meilleure compréhension des décisions.

Le rapport explicatif donne un aperçu du déroulement de la planification et de la manière dont il a été tenu compte des différents intérêts en présence; il montre en outre les remarques et indications qui ont été prises en compte ou expose les raisons pour lesquelles certaines n'ont pu être retenues.

Les exigences de l'article 16 OAT relatives au contenu du rapport explicatif sont remplies.

46 Appréciation

Le contenu de la partie III C, 4^e série, du plan sectoriel répond aux exigences de la LAT et de l'OAT.

5 Conclusion

La partie III C, 4^e série, du PSIA est compatible avec les exigences du droit de l'aménagement du territoire pour ce qui est de l'objet, de la forme, de la procédure et du contenu. Aucune contradiction n'a été décelée avec les autres conceptions et plans sectoriels de la Confédération au sens de l'article 13 LAT ni avec les plans directeurs cantonaux au sens des articles 6 à 12 LAT. Compte tenu de la collaboration qui s'est instaurée avec les services fédéraux et les cantons, on peut admettre que cette partie du plan sectoriel prend judicieusement en compte les autres intérêts et activités à incidence spatiale de la Confédération et des cantons.

Le processus de coordination complexe lié aux installations sera poursuivi et les autres fiches relatives aux installations seront soumises au Conseil fédéral par étapes.

Considérant les résultats ci-dessus, l'ARE est d'avis que la partie III C, 4^e série, du PSIA peut être adoptée par le Conseil fédéral.

Berne, le 30 août 2005

Office fédéral du développement territorial
Le directeur

P.-A. Rumley