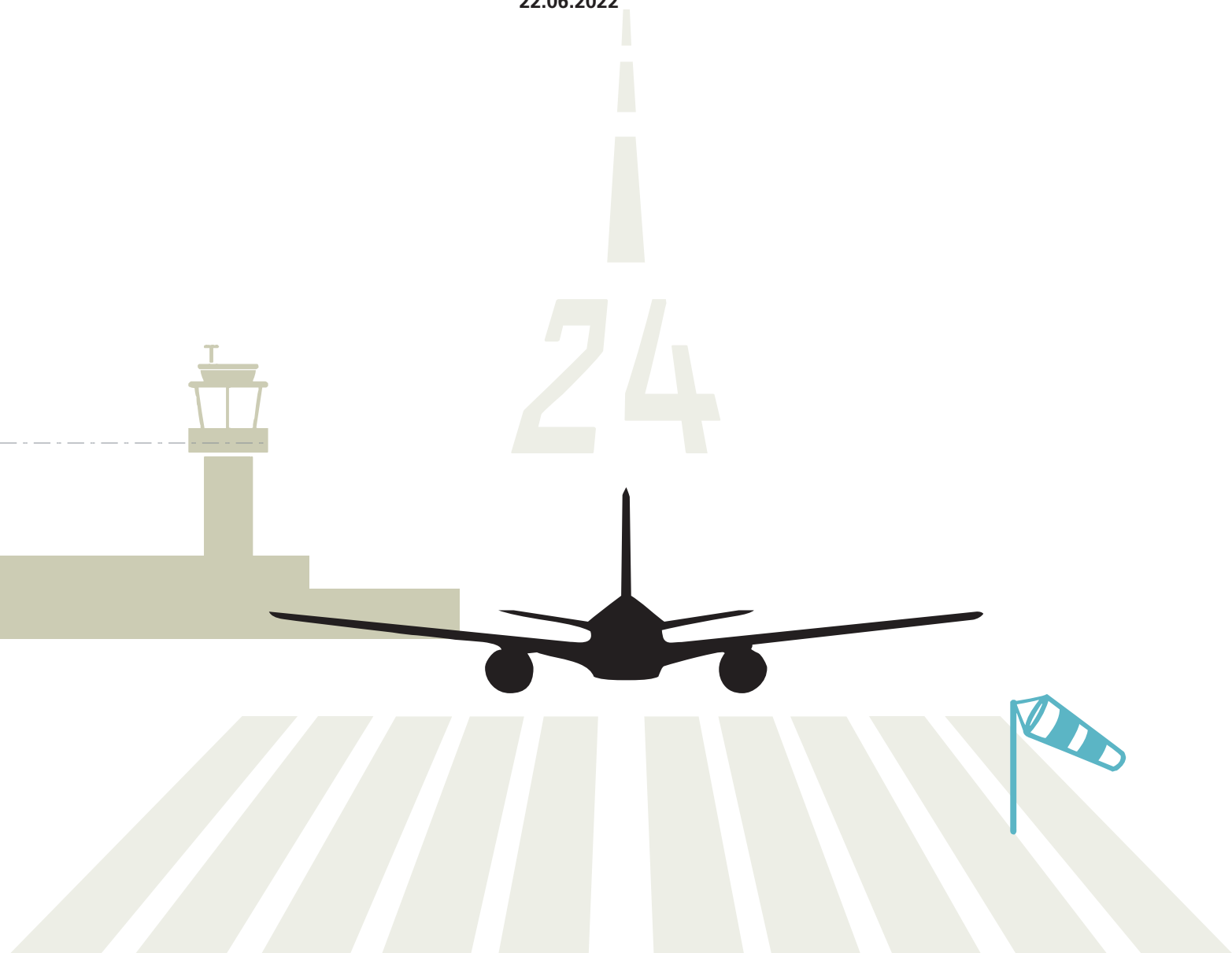


# Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

---

Fiches d'objet 17<sup>e</sup> série avec rapport explicatif et rapport d'examen  
22.06.2022



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

## **Impressum**

### **Editeur**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC  
Office fédéral du développement territorial ARE

### **Elaboration des cartes et réalisation graphique**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

### **Conception graphique couverture**

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

### **Cartes reproduites avec l'autorisation de**

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2022 swisstopo

### **Distribution**

En version électronique: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)  
Disponible aussi en allemand et en italien

06.2022

# **Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)**

---

Fiches d'objet 17<sup>e</sup> série avec rapport explicatif et rapport d'examen  
22.06.2022

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) constituent les principaux instruments d'aménagement dont dispose la Confédération. Ils lui permettent non seulement de satisfaire à l'exigence légale de planification et de coordination de ses activités à incidence spatiale mais également de répondre aux problèmes de plus en plus complexes qui se posent dans le cadre de la réalisation des tâches fédérales ayant des effets sur l'organisation du territoire. Dans ses conceptions et plans sectoriels, la Confédération indique comment elle conçoit ses tâches ayant un impact sur le territoire dans un domaine ou une thématique donné(e), quels sont les objectifs ainsi poursuivis, quelles sont les exigences et prescriptions à prendre en compte pour ce faire et comment elle entend agir selon le contexte. Fruits d'une étroite collaboration entre les services fédéraux et les cantons, ces instruments soutiennent les efforts des autorités de tous niveaux en matière d'aménagement du territoire.

## **Sommaire**

### **Introduction**

### **Contenu du plan sectoriel**

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

### **Fiches par installation 17<sup>e</sup> série**

BE Courtelary (mise à jour)

SZ Schindellegi

VD La Côte

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

### **Annexes**

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT



## Introduction

Le Conseil fédéral a adopté les objectifs conceptuels et les exigences du PSIA le 26 février 2020.

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation. Le Conseil fédéral a approuvé à ce jour les fiches de 62 aérodromes, dont celles des aéroports de Zurich, de Bâle-Mulhouse et de Genève.

La présente série comprend les fiches des aérodromes suivants :

	<b>Canton</b>	<b>Installation</b>	<b>Type d'installation</b>
Mise à jour	BE	Courtelary	Champ d'aviation
Nouvelles fiches	SZ	Schindellegi	Héliport
	VD	La Côte	Champ d'aviation

## Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 22.06.2022)

<b>Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)</b>				<b>Décision</b>
<b>Partie conceptuelle</b>				26.02.2020
<b>Fiches par installation</b>		<b>série <sup>1</sup></b>		
ZH	Zürich		ZH-1	26.06.2013
ZH	Zürich (adaptation)		ZH-1	18.09.2015
ZH	Zürich (adaptation)		ZH-1	23.08.2017
ZH	Zürich (adaptation)	16	ZH-1	11.08.2021
ZH	Hausen am Albis	3	ZH-2	18.08.2004
ZH	Hausen am Albis (mise à jour)	11	ZH-2	03.02.2016
ZH	Speck-Fehraltorf	3	ZH-3	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf (adaptation)	10	ZH-3	17.12.2014
ZH	Hasenstrick	4	ZH-4	02.11.2005
ZH	Winterthur	9	ZH-5	20.11.2013
BE	Bern-Belp	4	BE-1	30.01.2002
BE	Bern-Belp (adaptation)	8	BE-1	04.07.2012
BE	Bern-Belp (adaptation)	13	BE-1	14.11.2018
BE	Interlaken	3	BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (adaptation)	4	BE-2	02.11.2005
BE	Interlaken (mise à jour)	12	BE-2	28.06.2017
BE	Reichenbach	2	BE-3	14.05.2003
BE	Reichenbach (mise à jour)	16	BE-3	11.08.2021
BE	Courtelary	4	BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (adaptation)	6	BE-4	01.07.2009
BE	Courtelary (mise à jour)	11	BE-4	03.02.2016
BE	Courtelary (mise à jour)	17	BE-4	22.06.2022
BE	Biel-Kappelen	4	BE-5	02.11.2005
BE	Biel-Kappelen (adaptation)	11	BE-5	03.02.2016
BE	Langenthal	4	BE-6	02.11.2005
BE	Langenthal (mise à jour)	11	BE-6	03.02.2016
BE	Saanen	5	BE-7	07.12.2007
BE	Saanen (mise à jour)	11	BE-7	03.02.2016
BE	St.Stephan	4	BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (mise à jour)	9	BE-9	20.11.2013
BE	Thun	8	BE-10	04.07.2012
BE	Thun (mise à jour)	11	BE-10	03.02.2016

<sup>1</sup> Les fiches par objet sans numéro ont été adoptées en tant qu'installations individuelles.



Fiches par installation		série		
BE	Lauterbrunnen	12	BE-11	28.06.2017
<del>LU</del>	<del>Triengen</del>	<del>5</del>	<del>LU-1</del>	<del>07.12.2007</del>
LU	Triengen (mise à jour)	12	LU-1	28.06.2017
<del>LU</del>	<del>Luzern-Beromünster</del>	<del>6</del>	<del>LU-2</del>	<del>01.07.2009</del>
LU	Luzern-Beromünster (mise à jour)	13	LU-2	14.11.2018
UR	Erstfeld	12	UR-1	28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11	SZ-1	03.02.2016
SZ	Wangen	13	SZ-2	14.11.2018
SZ	Haltikon	15	SZ-3	02.09.2020
SZ	Schindellegi	17	SZ-4	22.06.2022
OW	Kägiswil	15	OW-1	02.09.2020
<del>NW</del>	<del>Buochs</del>	<del>6</del>	<del>NW-1</del>	<del>01.07.2009</del>
NW	Buochs (adaptation)	14	NW-1	26.02.2020
<del>GL</del>	<del>Mollis</del>	<del>12</del>	<del>GL-1</del>	<del>28.06.2017</del>
GL	Mollis (adaptation)	15	GL-1	02.09.2020
FR	Ecuwillens	1	FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (mise à jour)	11	FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	4	FR-3	30.01.2002
FR	Gruyères (adaptation)	14	FR-3	26.02.2020
FR	Schwarzsee	1	FR-4	30.01.2002
SO	<del>Grenchen</del>	<del>4</del>	<del>SO-1</del>	<del>30.01.2002</del>
SO	Grenchen (adaptation)	6	SO-1	01.07.2009
SO	<del>Olten</del>	<del>3</del>	<del>SO-2</del>	<del>18.08.2004</del>
SO	Olten (mise à jour)	12	SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		BS/BL-1	15.05.2013
BS/BL	Basel-Mulhouse (adaptation)	15	BS/BL-1	02.09.2020
BL	Dittingen	10	BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11	SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	SG-2	20.11.2013
<del>GR</del>	<del>Samedan</del>	<del>4</del>	<del>GR-1</del>	<del>30.01.2002</del>
GR	Samedan (adaptation)		GR-1	13.09.2019
GR	Untervaz	15	GR-2	02.09.2020
GR	San Vittore	14	GR-3	26.02.2020
AG	Birrfeld	4	AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (adaptation)	10	AG-1	17.12.2014
AG	Birrfeld (adaptation)		AG-1	17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	4	AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (mise à jour)	9	AG-3	20.11.2013

Fiches par installation		série		
AG	Holziken	10	AG-4	17.12.2014
AG	Holziken (adaptation)	16	AG-4	11.08.2021
TG	Amlikon	4	TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (mise à jour)	11	TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (mise à jour)	11	TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (adaptation)	11	TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	TI-4	17.12.2014
TI	Ambri (adaptation)	15	TI-4	02.09.2020
VD	Lausanne-La Blécherette	4	VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	5	VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	8	VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	11	VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (adaptation)	10	VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (adaptation)	12	VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adaptation)	5	VD-3	07.12.2007
VD	Bex (mise à jour)	12	VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (mise à jour)	11	VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	VD-5	28.06.2017
VD	La Côte	17	VD-6	22.06.2022
VS	Münster	2	VS-2	14.05.2003
VS	Münster (adaptation)	10	VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	VS-6	14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP-1	GLP-VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP-1	GLP-1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP-1	GLP-2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP-1	GLP-3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP-1	GLP-4	17.09.2010
VS	Trift	GLP-1	GLP-5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP-1	GLP-6	17.09.2010
NE	La-Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	NE-1	30.01.2002
NE	La-Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (adapt.)	4	NE-1	02.11.2005

<b>Fiches par installation</b>		<b>série</b>		
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	10	NE-1	17.12.2014
<del>NE</del>	<del>Môtiers</del>	<del>4</del>	<del>NE-2</del>	<del>02.11.2005</del>
NE	Môtiers (mise à jour)	11	NE-2	03.02.2016
<del>NE</del>	<del>Neuchâtel</del>	<del>5</del>	<del>NE-3</del>	<del>07.12.2007</del>
NE	Neuchâtel (mise à jour)	14	NE-3	26.02.2020
GE	Genève		GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	JU-1	18.08.2004
	<del>Balzers (Principauté du Liechtenstein)</del>		<del>Balzers</del>	<del>12.04.2017</del>
	Balzers (Principauté du Liechtenstein) (adaptation)	15	Balzers	02.09.2020

**D'autres séries de fiches sont en préparation**



## Fiches par installation 17<sup>e</sup> série

BE-4	Courtelary (mise à jour)
SZ-4	Schindellegi
VD-6	La Côte

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés



Installation : **Courtelary**

**BE-4**

Type d'installation : Champ d'aviation

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

### Informations générales et données techniques :

- Canton : Berne
- Communes de site : Cortébert, Courtelary
- Communes avec limitation d'obstacles : Corgémont, Cormoret, Cortébert, Courtelary, Mont-Tramelan
- Communes avec exposition au bruit : Cortébert, Courtelary
- Prestations de trafic :  
(vols à moteur)
  - moyenne 4 ans : 3127 (2017-2020)
  - max. 10 ans : 5052 (2012)
  - base de référence CB : 4260 (1994)
  - potentiel PSIA : 4260 (2010)

### Rôle et fonction de l'installation :

Champ d'aviation existant depuis 1928 et servant avant tout à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile, à l'instruction aéronautique préparatoire et à l'instruction générale.

### Etat de la coordination :

Les *fonction et développement* de l'aérodrome 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 potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Les restrictions dues à la présence de zones de protection des eaux souterraines ont été identifiées dans le protocole de coordination. Il en sera tenu compte dans l'exploitation et lors de projets futurs.

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 4.3 Champs d'aviation

### Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 06.11.1981
- règlement d'exploitation du 06.11.2020
- cadastre d'exposition au bruit de mai 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de juillet 2021
- protocole de coordination de novembre 2004 avec complément de juin 2008

INDICATIONS CONTRAIGNANTES	CR	CC	IP
<p><b>Fonction de l'installation :</b> Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés. Il permet avant tout de répondre aux besoins liés à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile avec instruction aéronautique préparatoire et à l'instruction générale.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation :</b> L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. 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> Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons 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). Les cantons 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.</p> <p>Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <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> Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</b> 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. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.</p> <p><b>Exposition au bruit :</b> Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au 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 au bruit doit être calculée.</p> <p>La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. 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).</p> <p>La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (4260). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994 basé également sur 4260 mouvements. Le cadastre d'exposition au bruit de 1994 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.</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 être dépassées en dehors de 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> L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 6 juillet 2021. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i> Groupe de vol à voile de la section biennoise de l'AéCS, Case postale 2501 Biel/Bienne</p>
--	---

**Protection de la nature et du paysage, environnement :**

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).

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.

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). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais pourra lier les parties dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant la construction de deux bandes d'élan et d'un chemin d'accès du 5 novembre 2008.

L'aérodrome est entièrement situé dans une zone de protection des eaux S3. Une zone de protection des eaux S1 (zone de captage) est également située à l'intérieur du périmètre de l'aérodrome.

Les installations d'avitaillement en carburant ont été inscrites au cadastre des sites pollués de l'OFAC le 10.5.2004. Elles ne nécessitent pas d'investigations supplémentaires.

Une attention particulière doit cependant être accordée à la protection des eaux. Il conviendra de prendre les mesures adéquates afin que la présence de l'aérodrome n'entre pas en conflit avec les zones de protection des eaux S1 et S3 :

- La zone S1 jouxte une aire de stationnement pour aéronefs et doit par conséquent être clairement signalée en tant que surface interdite d'accès aux aéronefs (par exemple : disposer des cônes de couleur orange aux quatre coins de la zone de protection S1 pendant les périodes d'activité aéronautique).
- L'exploitant doit prendre en considération la présence de la zone S3 et respecter les exigences de l'OEaux et de l'OPEL lors de l'exploitation et pour des projets futurs de construction.
- L'évacuation des eaux doit se faire hors de la zone S3.

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

IFP: 1002 Le Chasseral

Site marécageux: 12 La Chaux-des-Breuleux

District franc: 2 Combe-Grède

L'exploitation et le développement du champ d'aviation de Courtelary sont coordonnés avec les objectifs du parc naturel régional du Chasseral au niveau du plan directeur.

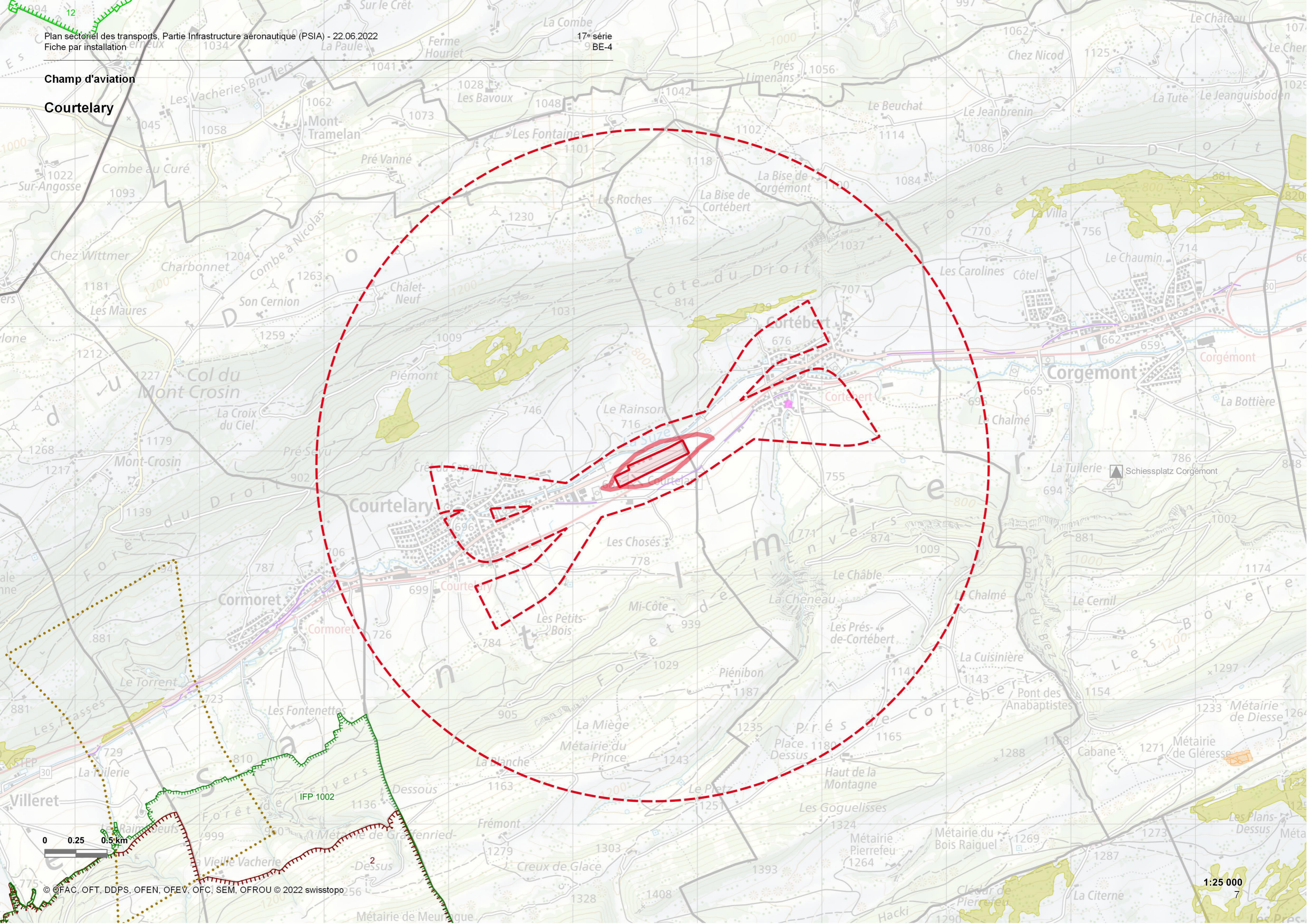
Pour le développement des aérodromes, il faut respecter un espace minimum nécessaire à la protection contre les crues et aux fonctions naturelles des cours d'eau selon l'art. 21 de l'Ordonnance sur l'aménagement des cours d'eau (OACE).

**Equipement:**

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



**Champ d'aviation**  
**Courtelary**





Anlage: **Schindellegi**

**SZ-4**

Anlagentyp: Heliport

## A U S G A N G S L A G E

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Schwyz
- Perimetergemeinde: Feusisberg
- Gemeinde mit Hindernisbegrenzung: Einsiedeln, Feusisberg
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Einsiedeln, Feusisberg
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 3030 Bewegungen (2016–2019)
  - max. 10 Jahre: 3957 (2019)
  - Begrenzung SIL: 3688 Bewegungen

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1977 in Betrieb; beherbergt einen Unterhaltsbetrieb und dient der Flugausbildung, dem gewerbs- und nicht gewerbsmässigen Helikopterflugverkehr (Taxi-, Transport-, Arbeits- und Werkflüge, Flugsport etc.) sowie zur Zwischenlandung von Such-, Rettungs- und Ambulanzflügen.

### Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Heliports stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL-Konzeptteil vom 26.02.2020, Kap. 4.4 Heliports und ist mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Die vielfältigen Geschäftszweige des bestehenden Flugbetriebs sollen weitergeführt werden. Die künftige Nutzung des Heliports wird auf jährlich 3688 Flugbewegungen begrenzt.

*Perimeter und Infrastruktur* sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Heliport befindet sich in einer Industriezone der Gemeinde Feusisberg. Grössere Um- oder Ausbauten sind derzeit nicht vorgesehen.

### Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.4 Heliports

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 19.08.1977 (Ausgabe 10.07.2003)
- Betriebsreglement vom 10.07.2003
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom Juli 1995
- Hindernisbegrenzungsfächen-Kataster vom 01.02.2013
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2018

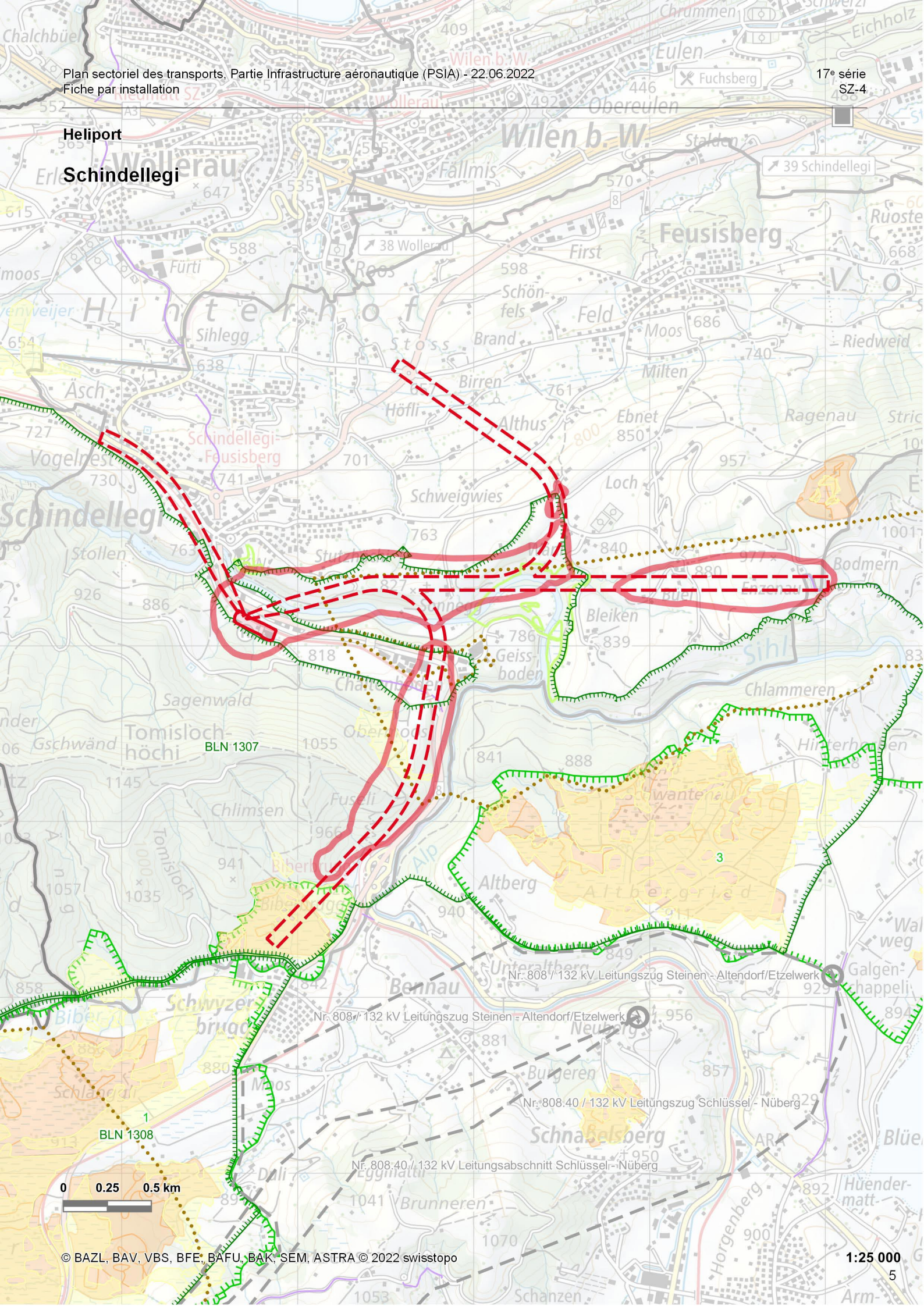
<p>Die im Betriebsreglement aufgeführten Betriebszeiten sollen angepasst werden. Dazu ist ein Genehmigungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Die Linienführung der An- und Abflugrouten bleibt unverändert.</p> <p>Bei einem Doppelspurausbau der Südostbahn sind keine räumlichen Konflikte mit dem Heliport zu erwarten. Eine detaillierte Abstimmung mit Perimeter und Infrastruktur wird aber vorzunehmen sein.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Heliport Schindellegi ist ein privates Flugfeld. Er dient den verschiedenen Sparten des Helikopterverkehrs (Arbeitsflüge, Werkflüge, Taxi- und Transportflüge, Flugausbildung, Flugsport sowie Rettungs- und Einsatzflüge).</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs, einschliesslich den Betriebszeiten und den An- und Abflugverfahren, werden im Betriebsreglement geregelt.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Die Zahl der Flugbewegungen ist auf 3688 pro Jahr beschränkt.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                  Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                  Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                  Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                  Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen, unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse), ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p><b>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>



<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Die Zweckbestimmung des Heliports Schindellegi ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil des SIL.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Die Festlegung der Betriebszeiten erfordert eine umfassende Interessenabwägung und erfolgt in Absprache mit der Gemeinde. Aus Sicht der Flugplatzhalterin soll eine Vereinfachung der Regelungen angestrebt werden, die auch zum Ausgleich bestehender Wettbewerbsnachteile gegenüber den umgebenden Flugplätzen beitragen kann. Die Informationen zur Nutzung des Heliports werden nach der Genehmigung des Betriebsreglements im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication AIP) veröffentlicht.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde (Industriezone) und soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Darin eingeschlossen sind die Start- und Landestelle (Final Approach and Take-Off Area FATO) mit den Sicherheitsabständen, die Helikopter-Standplätze sowie die Betriebsgebäude mit Vorplatz, Betankungsanlage und Zufahrt. Grosse Teile des Areals werden auch vom nichtaviatischen Industriebetrieb der Robert Fuchs AG genutzt.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmrechnung vom April 2021. Massgebende Faktoren sind die Zahl der jährlich zulässigen Flugbewegungen, die Zusammensetzung der Flotte und die Flugwege. Dargestellt ist die umhüllende Lärmkurve des gemittelten Maximalpegels (<math>L_{max}</math>) und des Mittelungspegels (<math>L_{ik}</math>) zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 resp. 55 dB(A)) gemäss LSV Anhang 5. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV). Konflikte zwischen dem Flugbetrieb und der Nutzung der umliegenden Gebäude können voraussichtlich ausgeschlossen werden. Bei einzelnen Gebäuden sind zwar die Grenzwerte überschritten (Immissionsgrenzwert, Alarmwert), Räume mit lärmempfindlicher Nutzung sind aber nicht betroffen. Die abschliessende Prüfung erfolgt bei der Genehmigung des Betriebsreglements. Die Gebäude auf dem Betriebsareal (innerhalb des Flugplatzperimeters) liegen nicht im Geltungsbereich der LSV. Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die zulässigen Lärmimmissionen dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie werden bei der Genehmigung des Betriebsreglements festgehalten und im Lärmbelastungskataster (LBK) abgebildet. Damit wird der bestehende LBK vom Juli 1995 abgelöst.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächenkataster (HBK) vom 01. Februar 2013. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.</p>	<p><b>ZUSTÄNDIGE STELLE</b> <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Robert Fuchs AG Friesischwand 1 8834 Schindellegi</p>
--	--



**Heliport**  
**Schindellegi**





Installation : **La Côte**

**VD-6**

Type d'installation : Champ d'aviation

## 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 : Prangins
- Communes avec limitation d'obstacles : Coinsins, Duillier, Gland, Nyon, Prangins, Vich
- Commune avec exposition au bruit : Prangins
- Prestations de trafic :
  - (vols à moteur) - moyenne 4 ans : 6797 (2017–2020)
  - max. 10 ans : 8391 (2018)
  - base de référence CB : 9000 (1994)
  - potentiel PSIA : 9000

### Rôle et fonction de l'installation :

Champ d'aviation existant depuis 1947 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation et servant avant tout au trafic non commercial (vols de tourisme à moteur). Les hélicoptères et les avions à réaction sont interdits.

### Etat de la coordination :

Les *fonction 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 du 18 juin 2021 n'identifie aucun conflit en suspens dans ce domaine.

Hormis le projet de hangar pour avions au nord de la piste, il n'est pas prévu d'autres développements. Les installations de l'aérodrome pourront, le cas échéant, faire l'objet de rénovations.

Le périmètre d'aérodrome ne touche pas des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud (état 2021).

### Renvois :

Partie conceptuelle, chapitre 4.3 Champs d'aviation

### Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 01.01.2003
- règlement d'exploitation du 05.07.2017
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1994
- Cadastre des surfaces de limitation d'obstacles d'octobre 1995 et projet de nouveau cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de septembre 2020
- protocole de coordination du 18.06.2021

<p><i>Procédures en cours</i>: un container abritant un autogyre devra faire l'objet d'une demande d'approbation des plans. Suite à l'adoption de la fiche PSIA, le règlement d'exploitation sera modifié, de même que le bruit admissible.</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 style="text-align: center;"><b>I N D I C A T I O N S   C O N T R A I G N A N T E S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation :</b> Champ d'aviation destiné au trafic non commercial (vols de tourisme à moteur). Les hélicoptères et les avions à réaction sont interdits.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation :</b> L'exploitation se poursuit dans le cadre réglementaire actuel, hormis en ce qui concerne l'introduction de l'interdiction des vols hélicoptères de même que certains éléments qui seront précisés dans le règlement d'exploitation, ainsi que l'adaptation mineure de certains segments de vol. Ces modifications nécessiteront une procédure de modification du règlement d'exploitation. L'interdiction des hélicoptères sur le champ d'aviation entre en vigueur dès l'adoption de la présente fiche PSIA.</p> <p>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 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 installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation); il intègre un projet de hangar pour avions [1]. 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>Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative déterminante (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.</p>	<p><b>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>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). La ligne de référence se base sur le projet de mise à jour du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de septembre 2020. Dès que les trajectoires de vol ainsi que le bruit admissible auront été fixés dans le cadre d'une procédure de modification du règlement d'exploitation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles devra être mis à jour.</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.</p> <p>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.</p> <p>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> <p><b>E X P L I C A T I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation, exploitation :</b> Champ d'aviation destiné au trafic non commercial (vols de tourisme à moteur). Les hélicoptères et les avions à réaction sont interdits. L'exploitation se poursuit dans le cadre réglementaire actuel, hormis en ce qui concerne l'introduction de l'interdiction des vols hélicoptères de même que certains éléments qui seront précisés dans le règlement d'exploitation, ainsi que l'adaptation mineure de certains segments de vol. Ces modifications nécessiteront une procédure de modification du règlement d'exploitation.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</b> 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. En outre, il 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>•</p> <p>•</p>	<p>•</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i> Aviation Services SA Chemin du Sidan 3 c/o Zosso André SA Case postale 7 1268 Begnins</p>

Le périmètre comprend un espace au nord de la piste pour stationner les avions lors de fortes affluences et intègre un projet de hangar pour avions [1]. Ce projet devra être coordonné avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) afin de respecter notamment les distances minimales avec la ligne de train Lausanne-Genève dont un élargissement à 4 voies dans le secteur de l'aérodrome reste envisageable à long terme.

Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aérodrome.

Le périmètre d'aérodrome ne touche pas des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud (état 2021).

#### **Exposition au bruit:**

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul 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, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements (exposition au bruit issue du rapport du calcul du bruit du bureau Bächtold & Moor du 23 février 2021). Le potentiel PSIA retenu est de 9000 mouvements annuels. La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec le canton et les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit. La nouvelle exposition au bruit est plus petite que celle du cadastre de bruit de juillet 1994.

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.

Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.

#### **Limitation d'obstacles:**

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent sur le projet de cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de septembre 2020 du bureau d'ingénieurs BS+R Bernard Schenk SA. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Une fois que les modifications mineures des trajectoires de vol ainsi que le bruit admissible auront été fixés dans le cadre d'une procédure de modification du règlement d'exploitation, alors le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles pourra être mis à jour.



**Protection de la nature et du paysage, environnement :**

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).

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). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

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 de la prochaine demande d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation, 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.

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 :

Réserve d'oiseaux d'eau et  
de migrateurs

117      Pointe de Promenthoux (VD)

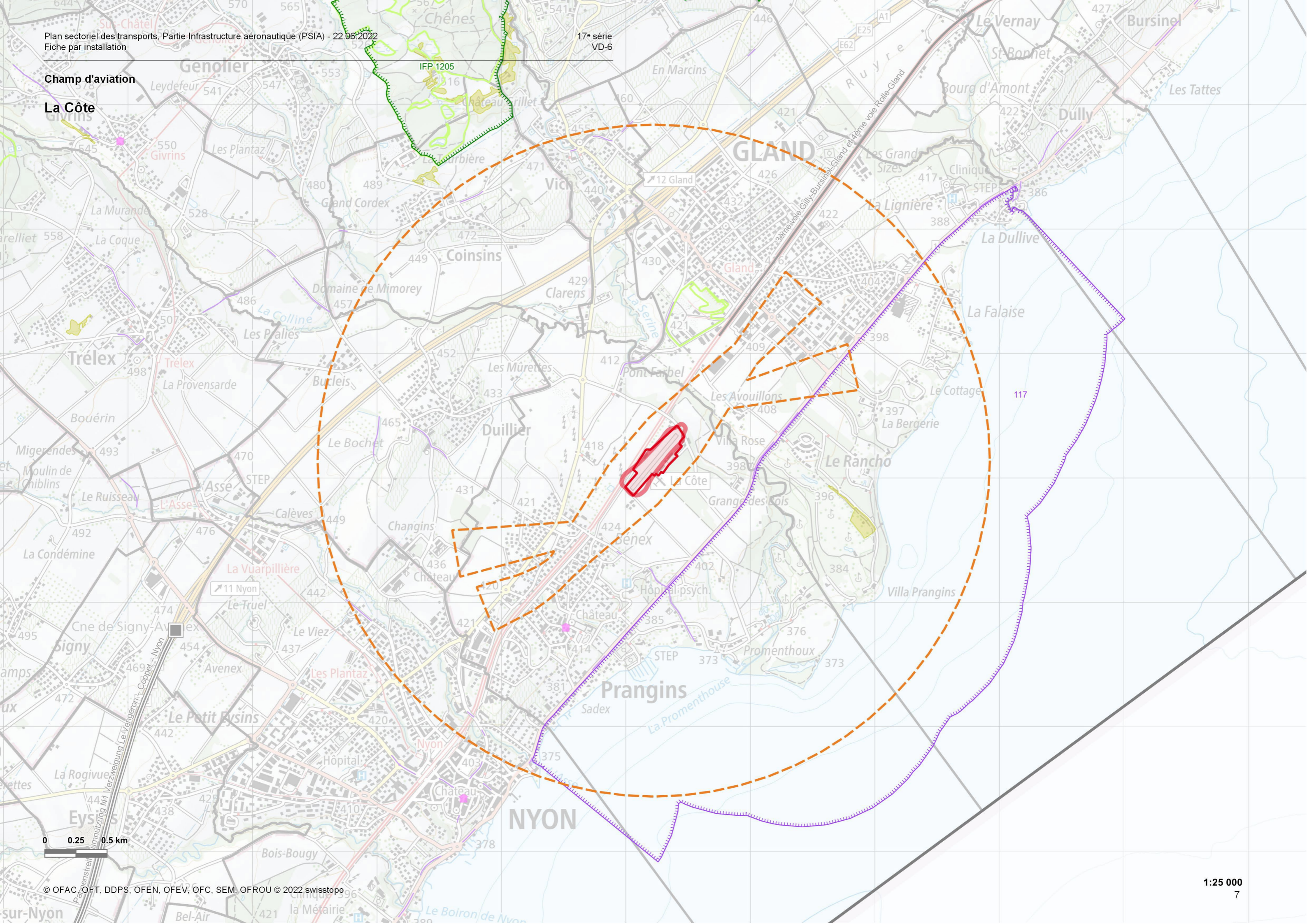
**Equipement :**

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



Champ d'aviation

La Côte





## 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 fixé dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnaires, 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>	
- <b>moyenne 4 ans</b>	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.
- <b>max. 10 ans</b>	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).
- <b>base de référence CB</b>	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).
- <b>potentiel PSIA</b>	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>Indications contraignantes</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**

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 :

### **CR**

- 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 la 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**

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 :

### **CC**

- 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.

# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

	Festsetzung Coordination réglée Dato acquisito	Zwischenergebnis Coordination en cours Risultato intermedio	Vororientierung Information préalable Informazione preliminare
Flugplatzperimeter Périmètre d'aérodrome Perimetro dell'aerodromo			
Gebiet mit Hindernisbegrenzung Aire de 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)			
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo			

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

	Landesgrenze Frontière nationale Confine nazionale
	Kantonsgrenze Limite de canton Confine cantonale
	Gemeindegrenze Limite de commune Confine comunale

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

	Infrastruktur Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria
	Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale
	Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
	Militär* Militaire* Militare*
	Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti
	Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi
	Asyl Asile Asilo

\* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.

\* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.

\* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valevoli.

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

	BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
	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
	Auengebiet Zone alluviale Zona golenale
	Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
	Jagdbanngbiet District franc Bandita
	Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique suprarégional Corridoio faunistico sovraregionale
	Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili
	ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storiche d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)





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



## **Sommaire du rapport explicatif**

- 1 Contexte et objet de l'examen
- 2 Déroulement de la planification et collaboration
- 3 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 à caractère conceptuelle du plan, laquelle a été entièrement révisée par décision du 26 février 2020.

Depuis la première adoption de la partie conceptuelle, les fiches d'objet contenant les exigences spécifiques pour chaque aérodrome ont été élaborées progressivement. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches propres à chaque installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés et en tenant compte des plans directeurs cantonaux.

À ce jour, le Conseil fédéral a approuvé les fiches de 62 installations, soit 3 aéroports nationaux, 10 aérodromes régionaux, 2 aérodromes militaires avec utilisation civile, 38 champs d'aviation et 9 héliports.

La partie à caractère conceptuelle, les fiches par installation, de même que les rapports explicatifs et rapports d'examen établis pour chaque série de fiches sont publiés sur Internet à l'adresse [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch).

La dix-septième série comprend la mise à jour de la fiche du champ d'aviation de Courtelary (BE), la fiche du champ d'aviation (héliport) de Schindellegi (SZ) et la fiche du champ d'aviation de La Côte (VD).

La fiche pour l'installation de **Courtelary** (BE) date de novembre 2005 et a déjà été mise à jour en février 2016. La présente mise à jour de la fiche porte essentiellement sur l'adaptation de l'aire de limitation d'obstacles faisant suite à la modification du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles. Par la même occasion, les contenus factuels des parties Situation Initiale et Explications ont été actualisés. Les fiches d'objet **Schindellegi** (SZ) et **La Côte** (VD) sont nouvelles.

## 2 Déroulement de la planification et collaboration

Les fiches ont été remaniées conformément au protocole de coordination exigé par la partie à caractère conceptuelle du PSIA en lien avec la coordination territoriale. Les protocoles de coordination retranscrivent le résultat des travaux réalisés en commun par les services de planification concernés. Ont pris part à ces travaux les services fédéraux compétents, les services compétents des cantons de Schwyz et de Vaud, les communes concernées et les exploitants des installations (exploitants d'aérodrome). La mise à jour de la fiche du champ d'aviation de Courtelary n'exige aucune coordination en amont car seules l'aire de limitation d'obstacles (se basant sur le nouveau cadastre des surfaces de limitation d'obstacles) ainsi que des données statistiques ont été mises à jour.

Les fiches pour les installations de Courtelary et de La Côte ont été mises en consultation d'abord auprès des services fédéraux puis, dans le cadre d'une procédure de consultation, de décembre 2021 à mars 2022 auprès des cantons et communes concernés. Les cantons ont vérifié que ces changements concordaient avec les buts et principes de leurs planifications directrices et qu'ils étaient compatibles avec les plans directeurs en vigueur. Pour la nouvelle fiche d'objet du champ d'aviation de La Côte, une information et participation de la population a été menée de décembre

2021 à janvier 2022 selon l'art. 4 de la LAT. On a renoncé à organiser une procédure de participation publique pour la fiche du champ d'aviation de Courtelary car seules l'aire de limitation d'obstacles (se basant sur le nouveau cadastre des surfaces de limitation d'obstacles) ainsi que des données statistiques ont été mises à jour.

La consultation du canton et des communes concernés et l'information / participation de la population (selon l'art. 4 de la LAT) de la fiche d'objet de Schindellegi ont eu lieu, après une consultation auprès des services fédéraux, au quatrième trimestre 2019. Contrairement aux décisions du projet, le canton de Schwyz et la commune de site de Feusisberg ont demandé que le nombre maximal de mouvements aériens annuels soit fixé de manière chiffrée. Les négociations de conciliation qui ont suivi avec l'exploitant de l'héliport n'ont pas permis de trouver un accord. Avec les présentes décisions de la fiche d'objet, la Confédération suit les demandes du canton et de la commune.

Les propositions de la consultation et de l'information / participation de la population ainsi que la manière dont elles ont été prises en considération sont récapitulées ci-après.

Une deuxième consultation des offices a été organisée par la suite en mars / avril 2022. Les services fédéraux ont vérifié que les fiches coïncidaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec leurs conceptions et plans sectoriels existants au sens de l'art. 13 LAT. Le résultat est également indiqué dans le tableau ci-dessous.

### 3 Prise en compte des propositions

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

##### 3.1.1 Consultation des services fédéraux

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

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

##### 3.1.2 Consultation des autorités

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

### 3.2 Objektblatt Schindellegi

#### 3.2.1 Ämterkonsultation

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

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



### 3.2.2 Anhörung der Behörden

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

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

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

### 3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

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

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

#### b) Privatpersonen

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

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

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

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

### 3.3 Fiche par installation La Côte

#### 3.3.1 Consultation des services fédéraux

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

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

### 3.3.2 Consultation des autorités

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



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

### 3.3.3 Consultation de la population

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

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

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

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

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

## b) Personnes privées

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

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

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

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



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

**Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT en vue de la décision du CF prévue le 22.06.2022**

Objet de l'adaptation :

- *Champ d'aviation de Courtelary (BE), mise à jour*
- *Héliport de Schindellegi (SZ), nouveau*
- *Champ d'aviation de La Côte, nouveau*

Service compétent : OFAC

**Considérants**

Aspects	Exigences	Constat	Évaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1, et 17, al. 4, OAT)	L'adaptation soumise ici à approbation porte sur la 17 <sup>e</sup> série de fiches par installation. Elle comprend deux nouvelles fiches par installation (héliport de Schindellegi, champ d'aviation de La Côte) et la mise à jour de la fiche par installation du champ d'aviation de Courtelary. Les changements prévus dans le plan sectoriel ont diverses incidences sur le territoire et l'environnement et requièrent une modification formelle du PSIA.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	En s'appuyant sur la partie conceptuelle du plan sectoriel, la Confédération précise par la présente adaptation les objectifs visés pour les installations concernées et comment ils sont coordonnés avec les objectifs du développement territorial et des affectations. La conception des fiches des installations et des cartes correspond aux autres objets du plan sectoriel.	Exigence remplie
	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	L'élaboration et l'adaptation des fiches par installation se basent sur le protocole de coordination spatiale prévu dans les objectifs et exigences conceptuels (PSIA, partie conceptuelle). Les résultats de la collaboration y sont consignés. Le processus de coordination, auquel ont été associées toutes les parties intéressées (services fédéraux et cantonaux, communes, exploitants d'aérodromes), a été l'occasion de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu ; les conflits et les divergences ont été indiqués et des mesures ont été formulées. Le protocole de coordination a été établi pour les deux nouvelles fiches par installation de l'héliport de Schindellegi et du champ d'aviation de La Côte. Pour la mise à jour de la fiche par installation du champ d'aviation de Courtelary (adaptation de l'aire de limitation d'obstacles au cadastre des surfaces de limitation d'obstacles récemment entré en vigueur et actualisation du contenu relatif à la situation initiale et aux explications), une coordination préalable n'a pas été nécessaire.  La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.	Exigence remplie
	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3, LAT)	Dans le cadre du processus de coordination du plan sectoriel, des mesures visant une meilleure intégration des installations au niveau local et régional ont été examinées et les effets négatifs pour la population, l'économie et les bases naturelles de la vie ont été limités au strict minimum.	Exigence remplie

	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	La consultation des cantons de BE, SZ et VD où se trouvent les installations a montré qu'il n'y avait pas de contradictions fondamentales entre la présente adaptation du plan sectoriel d'une part et les plans sectoriels fédéraux et plans directeurs cantonaux d'autre part. Il en va de même de la consultation des offices fédéraux.	Exigence remplie
	Exigences relatives aux indications en coordination réglée (art. 15, al. 3, OAT)	Le besoin et l'emplacement des installations ressortent de la partie conceptuelle du PSIA. Le processus de coordination a permis de déterminer les incidences majeures des installations sur le territoire et sur l'environnement et de vérifier leur compatibilité avec la législation pertinente.	Exigence remplie
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	Le plan sectoriel a été adapté en collaboration avec l'ARE. Les services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes et les exploitants d'aérodrome concernés ont été intégrés bien en amont dans le processus de coordination spécifique aux installations. Pour les nouvelles fiches relatives à l'héliport de Schindellegi et au champ d'aviation de La Côte, les résultats de cette collaboration ont été consignés dans un protocole de coordination.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2, OAT)	À l'issue de la collaboration, les cantons et les communes ont eu la possibilité de se prononcer officiellement sur les fiches par installation provisoires de Courtelary et de La Côte au premier trimestre 2022. Pour la fiche par installation de Schindellegi, l'audition avait eu lieu en automne 2019.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Pour la nouvelle fiche par installation de La Côte, l'information et la participation de la population et des milieux intéressés ont eu lieu au premier trimestre 2022. Pour la nouvelle fiche par installation de Schindellegi, l'information et la participation avaient eu lieu en automne 2019. Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie
	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons de BE, SZ et VD ont eu la possibilité, lors des consultations respectives organisées au premier trimestre 2022 et en automne 2019, de constater d'éventuelles contradictions persistant entre le plan sectoriel et la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation prévue à l'art. 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Formé des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif fournit des informations sur le déroulement de la planification et sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts en présence.	Exigence remplie
	Publication (art. 4, al. 3, LAT)	Le plan sectoriel adapté sera publié en ligne et pourra être consulté sur les sites Internet de l'OFAC et de l'ARE et auprès des services de l'aménagement du territoire des cantons concernés. Une version papier sera disponible sur demande.	Exigence remplie

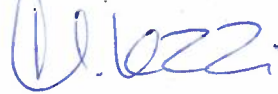
## Synthèse

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel correspondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire. Les conditions sont donc réunies pour que le plan examiné puisse être adopté comme plan sectoriel au sens de l'art. 13 LAT.

Berne, le 19.05.2022

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La directrice



Maria Lezzi