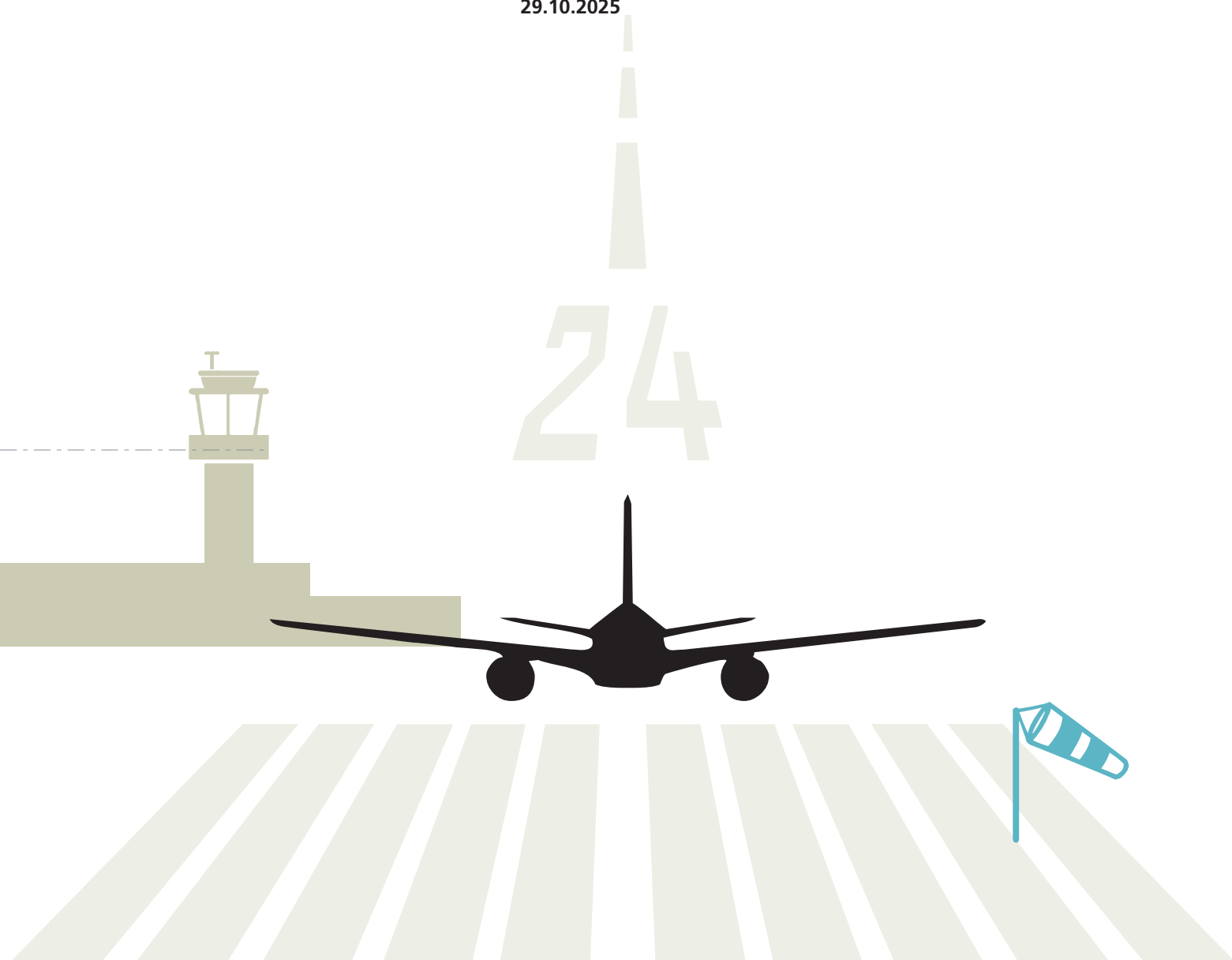


Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

Fiches d'objet 20e série avec rapport explicatif et rapport d'examen
29.10.2025



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, © 2025 swisstopo

Distribution

En version électronique: www.bazl.admin.ch

Disponible aussi en allemand

10.2025

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

Fiches d'objet 20^e série avec rapport explicatif et rapport d'examen
29.10.2025

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 20^e Série

GR Samedan (adaptation)

VD Payerne (adaptation)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Annexe

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 69 aérodromes, dont celles des aéroports de Zürich, de Basel-Mulhouse et de Genève.

La présente série comprend les fiches des aérodromes suivants :

Adaptation	Canton	Installation	Type d'installation
	GR	Samedan	Aéroport régional
	VD	Payerne	Aérodrome militaire avec utilisation civile

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 29.10.2025)

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)				Décision
Partie conceptuelle				26.02.2020
Section 3.3: aérodromes d'hiver (adaptation des l'indication contraignante 1)				20.11.2024
Section 3.4: utilisation d'aérodromes civils à des fins militaires (adaptation de l'indication contraignante 3)				20.11.2024
Fiches par installation		série ¹		
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	Zürich (adaptation)		ZH-1	19.09.2025
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	Saanen (adaptation)	18	BE-7	30.08.2023

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

Fiches par installation		série		
BE	St. Stephan	4	BE-8	02.11.2005
BE	St. Stephan (adaptation)	18	BE-8	30.08.2023
BE	Zweisimmen	5	BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (mise à jour)	9	BE-9	20.11.2013
BE	Zweisimmen (adaptation)	18	BE-9	30.08.2023
BE	Thun	8	BE-10	04.07.2012
BE	Thun (mise à jour)	11	BE-10	03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12	BE-11	28.06.2017
LU	Triengen	5	LU-1	07.12.2007
LU	Triengen (mise à jour)	12	LU-1	28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6	LU-2	01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (mise à jour)	13	LU-2	14.11.2018
LU	Pfaffnau	18	LU-3	30.08.2023
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
NW	Buochs	6	NW-1	01.07.2009
NW	Buochs (adaptation)	14	NW-1	26.02.2020
GL	Mollis	12	GL-1	28.06.2017
GL	Mollis (adaptation)	15	GL-1	02.09.2020
FR	Ecuvillens	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	Grenchen	4	SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6	SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	SO-2	18.08.2004
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
SH	Schaffhausen		SH-1	21.02.2024
AR	Trogen	19	AR-1	20.11.2024
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11	SG-1	03.02.2016

Fiches par installation		série		
SG	Schänis	9	SG-2	20.11.2013
SG	Bad Ragaz	18	SG-3	30.08.2023
GR	Samedan	4	GR-1	30.01.2002
GR	Samedan (adaptation)		GR-1	13.09.2019
GR	Samedan (adaptation)	20	GR-1	29.10.2025
GR	Untervaz	15	GR-2	02.09.2020
GR	San Vittore	14	GR-3	26.02.2020
GR	San Vittore (adaptation)	18	GR-3	30.08.2023
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
AG	Holziken	10	AG-4	17.12.2014
AG	Holziken (adaptation)	16	AG-4	11.08.2021
TG	Amliken	4	TG-1	02.11.2005
TG	Amliken (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	Payerne (adaptation)	20	VD-2	29.10.2025
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

Fiches par installation		série		
VD	La Côte	17	VD-6	22.06.2022
VD	Leysin	18	VD-7	30.08.2023
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 (adaptation)	4	NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adaptation)	10	NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (mise à jour)	11	NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	NE-3	07.12.2007
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
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein)		Balzers	12.04.2017
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein) (adaptation)	15	Balzers	02.09.2020

D'autres séries de fiches sont en préparation

Fiches par installation 20^e série

GR-1	Samedan (adaptation)
VD-2	Payerne (adaptation)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Anlage: **Samedan**

GR-1

Anlagetyp: Regionalflyghafen

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Graubünden
- Perimetergemeinde: Samedan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bever, Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamues-ch, Pontresina, Samedan
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Samedan
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 15 400 Bewegungen (2020-2023)
 - max. 10 Jahre: 16 540 (2022)
- Segelflug (bestehend)
 - Ø 4 Jahre: 1290 Bewegungen (2020-2023)
 - max. 10 Jahre: 2110 (2015)
- Verkehrsleistung:
 - 23 480 Bewegungen

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflyghafen seit 1937, touristisch und wirtschaftlich bedeutende Verkehrsanlage für das Oberengadin.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge, Rundflüge, Arbeitsflüge); nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe, Fallschirmsport).

Stand der Koordination:

Funktion, Betrieb und Infrastruktur sowie die geplante Entwicklung des Flugplatzes sind mit den Vorgaben und Zielen der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die Flugplatzhalterin verfolgt die Strategie, den Flugplatz zu modernisieren und die Erreichbarkeit des Oberengadins sowohl als Tourismusdestination als auch als Wohn- und Arbeitsort für den Flugverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang hat sie einen Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR-Betrieb) eingeführt.

Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.2 Regionalflyghäfen

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 27.08.2001
- Betriebsreglement vom 19.09.2019
- Lärmbelastungskataster vom Mai 2020
- Sicherheitszonenplan vom 26.05.2020
- Entwurf Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 21.01.2025
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018 / Ergänzung vom 09.09.2024

Die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra RFS) will die veraltete Infrastruktur aus der Armeezeit und die verschiedenen Provisorien etappenweise ersetzen und ergänzen und den Flächenflug- sowie den Helikopterbetrieb entflechten. Die erste Etappe umfasst den Bau einer neuen Helikopterbasis mit Vorfeld im Norden für die auf dem Flughafen ansässigen Helikopter-Unternehmungen. In einer zweiten Etappe sollen die bestehenden Betriebsgebäude sowie das Vorfeld ersetzt oder saniert werden. In der dritten Etappe sind weitere Vorhaben vorgesehen.

Die Lärmprognose und die Hindernisbegrenzungsflächen wurden aufgrund der geplanten Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden angepasst. Die Planung ist jedoch nach wie vor auf die bisherige Verkehrsprognose von jährlich 23480 Flugbewegungen ausgerichtet.

Die Betriebszeiten bleiben grundsätzlich unverändert, in begründeten Fällen kann die Flugplatzhalterin aber Ausnahmen gewähren. Ein Flugbetrieb bei Dunkelheit ist weiterhin nicht vorgesehen.

Als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit (Zutrittsschutz) plant die Flugplatzhalterin zudem eine integrale Umhegung des Flugplatzareals mit einem Engadinerzaun. Die landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen eines solchen Bauwerks werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft.

Weiter soll an der bisherigen Option, auf dem Flugplatz Linienverkehr zu ermöglichen, festgehalten werden. Die Flugplatzhalterin strebt ein saisonales, flugplanmässiges Angebot an Charterflügen an. Zusätzliche infrastrukturelle oder betriebliche Vorkehrungen, die eine Anpassung der Festlegungen im vorliegenden Objektblatt bedingen würden, sind dazu nicht notwendig.

An der Option einer Pistenverlängerung gegen Süden soll ebenfalls festgehalten werden. Die abschliessende raumplanerische Koordination ist im Hinblick auf eine Festsetzung im SIL noch vorzunehmen; dies gilt ebenso für die Fläche südwestlich der Piste, für mögliche Entwicklungsvorhaben des Flugplatzes.

In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage geplant. Die An- und Abflugrouten der Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb sind gemäss dem Bericht «Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Process» vom 25.03.2025 (Bächtold & Moor AG) geprüft. Allfällig sich daraus ergebende Auflagen und / oder Massnahmen sind in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für den Regionalflughafen zu verfügen resp. umzusetzen.

Der ursprünglich im SIL-Objektblatt enthaltene Auftrag zur Überprüfung der bestehenden Ruhezeiten und der Überflugbeschränkungen im Bereich des BLN-Gebiets gilt mit dem Konzept zu den Landschaftsruhezeiten von 2011 und der definitiven Festlegung der Gebirgslandeplätze von 2015 als erledigt. Der im Luftfahrthandbuch (VFR Manual) bezeichnete «zu meidender Luftraum» ist weiterhin zu beachten.

Die früher angedachte Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird derzeit nicht mehr weiterverfolgt.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Samedan ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie Geschäfts- und Tourismusreiseflügen, Arbeitsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Die Einführung von Linienflügen ist möglich. Der Flugplatz ist zudem Standort einer Helikopterbasis.	•		
Der Flugplatz bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen. Die landschaftliche und naturräumliche Verträglichkeit ist dabei zu berücksichtigen.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb des Flugplatzes wird im Betriebsreglement geregelt. Die bisher geltenden Betriebszeiten bleiben in den wesentlichen Zügen unverändert, in begründeten Fällen können Ausnahmen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Der Flugbetrieb erfolgt nach Sicht- (VFR) und Instrumenten-Flugregeln (IFR).	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).	•		
Bei Bedarf kann die Piste nach Süden verlängert werden [1].		•	
Weitere Entwicklungsvorhaben des Flughafens können südwestlich der Piste [2] erfolgen.		•	
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) dürfen das Gebiet mit Lärmbelastung nicht überschreiten. Sie werden in einem Genehmigungsverfahren festgelegt und sind anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden.	•		
Bei einer Verlängerung der Piste sind die Lärmbelastungskurven zu überprüfen.		•	
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der bestehende Sicherheitszonenplan ist entsprechend anzupassen.	•		
Bei einer Verlängerung der Piste nach Süden sind die Hindernisbegrenzungsflächen zu überprüfen.		•	

	F	Z	V
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen, unter Vorbehalt der luftfahrtspezifischen Sicherheitsvorschriften und der Ausbauerfordernisse, ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erstellt dazu ein Konzept. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Bei einer Umzäunung des Flugplatzes muss die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben. Erschliessung: Bei der Einführung von Linienflügen ist der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten.	• • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs, einschliesslich der Betriebszeiten, der An- und Abflugverfahren sowie der Flugrouten, werden im Betriebsreglement geregelt und im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert. Die bisherigen Betriebszeiten (08 bis 19 Uhr) bleiben grundsätzlich unverändert. Ausnahmeregelungen werden im Betriebsreglement getroffen. Auf einen Flugbetrieb bei Dunkelheit soll weiterhin verzichtet werden, die Installation einer entsprechenden Infrastruktur (Befeuerung) ist vorerst nicht vorgesehen. Für den Betrieb nach IFR ist ein satellitengestütztes Navigationsverfahren (GNSS) eingerichtet. Die dazu notwendige Ergänzung des Betriebsreglements wurde vorgenommen und die Luftraumstruktur entsprechend angepasst. Ein allfälliger Linienverkehr wird sich nach denselben betrieblichen Bestimmungen ausrichten. Bei den An- und Abflugverfahren sowie den Flugrouten wurden die Helikopter Routen aufgrund der Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden im Bereich der Piste geringfügig angepasst. Der Start- und Landepunkt für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO) befindet sich auf der Piste. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste (einschliesslich Sicherheitsstreifen und Sicherheitsflächen an den Pistenenden), die Rollwege, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden und geplanten Hochbauten (Betriebszentrum, Hangars für Flächenflugzeuge, Helikopterbasis), das Segelflugareal, die mögliche Umzäunung des Flugplatzareals sowie die landseitige Verkehrerschliessung (Parkplätze). Der Flugplatzperimeter überlagert die kommunalen Nutzungszonen. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich (Nebenanlagen), bedingen aber eine entsprechende Bauzone nach kantonalem Recht. Als Voraussetzung für die Genehmigung einer Pistenverlängerung nach Süden muss die raumplanerische Koordination abgeschlossen und der als Zwischenergebnis festgelegte Flugplatzperimeter in eine Festsetzung überführt werden. Dies gilt ebenso für die für künftige Entwicklungsvorhaben vorgesehene Fläche südwestlich der Piste.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Engadin Airport AG, Piazza Aviatica 6b, 7503 Samedan		

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmrechnung vom Januar 2025 mit einer Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Motorflugbewegungen. Davon entfallen 3 270 auf Grossflugzeuge (Jets) und 8 750 auf Helikopter. Massgebende Faktoren für die Berechnung sind neben der Zahl der Motorflugbewegungen deren zeitliche Verteilung (innerhalb der Woche und des Jahres), die Zusammensetzung der Flotte sowie die Flugwege (inkl. deren Belegung). Die Berechnung erfolgte gemäss den Vorgaben des aktuellen «Leitfadens Fluglärm: Vorgaben für die Lärmermittlung» (BAZL/BAFU/GS VBS 2021) und berücksichtigt die vorgesehenen militärischen Flugbewegungen. Die militärische Nutzung des Flugplatzes ist in einem Rahmenvertrag zwischen Luftwaffe und Flugplatzhalterin geregelt.

In der Karte ist die Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PW ES III und IV). Es liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen vor.

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. D. h. die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV, die festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen

Lärmimmissionen werden anschliessend im LBK abgebildet. Der bisherige LBK vom Mai 2020 (beruht auf der Lärmberechnung von 2019) wird damit abgelöst.

Die Gemeinde berücksichtigt das Gebiet mit Lärmbelastung, indem sie dort keine Nutzungszonen ausscheidet, die in Konflikt mit der entsprechenden ES stehen würden.

Die mögliche Pistenverlängerung (Erweiterung Flugplatzperimeter [1] ist in der Fluglärmrechnung resp. im Gebiet mit Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf dem Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 21.01.2025. In der Anlagekarte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen (einschliesslich Helikopter Routen) und der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (bzw. der Sicherheitszonenplan) zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr zu gewährleisten ist.

Auf der Grundlage des HBK ist der bestehende Sicherheitszonenplan vom 26.05.2020 anzupassen. Mit dieser Anpassung werden die im HBK enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen grundeigentümerverbindlich. Kanton und Gemeinden berücksichtigen sie bei der Richt- und Nutzungsplanung.

Überbauungen sind nur bis zu einer Höhe der massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen zulässig. Ebenso dürfen keine Bauzonen ausgeschieden werden, die bei späterer Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen den projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und den projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen gemäss Art. 18b NHG zu unterscheiden. Die Aufwertungsmassnahmen sollen den betrieblichen und naturräumlichen Möglichkeiten Rechnung tragen und in erster Linie auf dem Flugplatzareal realisiert werden. Dabei ist von einem Richtwert von 12 % der Fläche im Flugplatzperimeter auszugehen. Wo zweckmässig können auch Flächen ausserhalb des Perimeters angerechnet werden.

Die Flugplatzhalterin hat bereits aus einem früheren Plangenehmigungsverfahren den verbindlichen Auftrag, ein Konzept für diesen ökologischen Ausgleich zu erarbeiten. In diesem Konzept sollen Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie die rechtliche Sicherstellung der Ausgleichsflächen ausgewiesen werden. Zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe erarbeitet (BAFU, BAZL 2019).

Die längs und quer zum Flugplatzareal verlaufenden Achsen im Vernetzungssystem der Wildtiere müssen funktionsfähig erhalten bleiben. Diese Achsen sollen wenn möglich mit Leitstrukturen so geführt werden, dass die Wildtiere während den Flugbetriebszeiten die Piste nicht queren. Geeignete Massnahmen sind bei der ökologischen Aufwertung oder bei einer Umzäunung des Flugplatzes zu prüfen und ihre Wirksamkeit ist nachzuweisen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten:

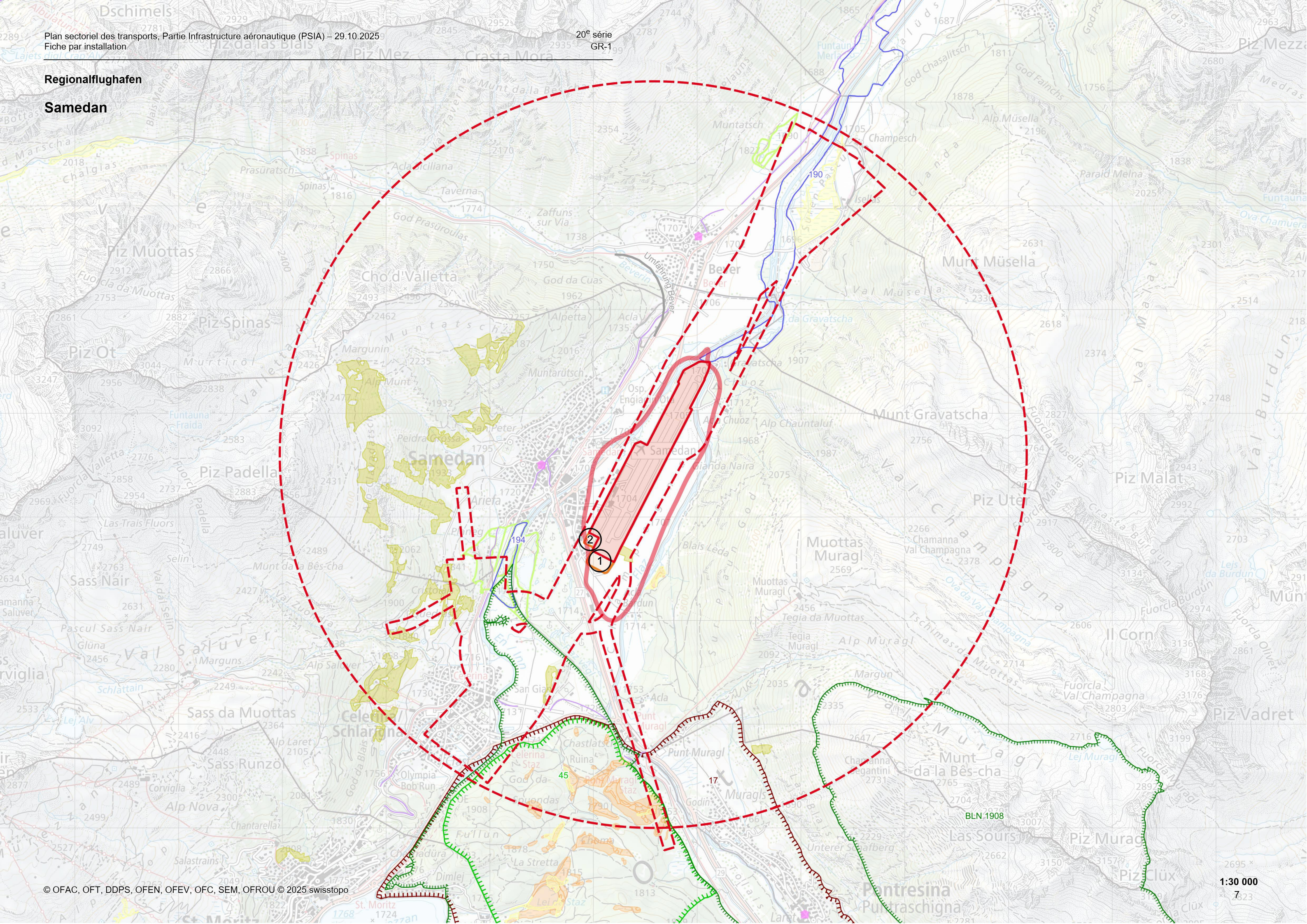
BLN:	1908	Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe
Moorlandschaft:	45	God da Staz/Stazerwald
Auengebiet:	190	Isla Glischa-Arvins-Seglias
	194	Flaz
TWW:	14049	Champagna
Jagdbanngebiet:	17	Bernina-Albris

Der Schutz des Grundwassers hat im Bereich des Flugplatzareals eine hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Bei der Entwässerung des Flugplatzes sind die im Generellen Entwässerungsplan der Gemeinde von 2008 aufgeführten Grundwasserschutzmassnahmen zu berücksichtigen.

Erschliessung:

Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugplatz bleibt unverändert. Die Einführung einer neuen Buslinie mit einer Wendeschleife auf dem Flugplatzareal sowie die Erstellung zusätzlicher Parkplätze werden im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung der Flugplatzinfrastruktur geprüft.

Regionalflyghafen
Samedan



Installation : **Payerne**

VD-2

Type d'installation : Aérodrome militaire avec utilisation civile

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

Informations générales et données techniques :

- Cantons : Vaud et Fribourg
- Communes de site : Estavayer (FR), Grandcour, Payerne
- Communes avec limitation d'obstacles : Avenches, Belmont-Broye (FR), Châtillon (FR), Chavannes-le-Chêne, Chevroux, Cheyres-Châbles, Corcelles-près-Payerne, Courgevax (FR), Courtepin (FR), Cugy (FR), Donneloye, Estavayer (FR), Faoug, Fétigny (FR), Gletterens (FR), Grandcour, Greng (FR), Henniez, Les Montets (FR), Lully (FR), Ménières (FR), Missy, Molondin, Mont-Vully (FR), Murten (FR), Montagny (FR), Nuvilly (FR), Payerne, Rovray, Saint-Aubin (FR), Sévaz (FR), Surpierre (FR), Valbroye, Vallon (FR), Villarzel, Vully-les-Lacs, Yvonand
- Communes avec exposition au bruit civil : Estavayer (FR), Payerne
- Communes avec exposition au bruit militaire + civil : Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Estavayer (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Payerne, Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic : (vols à moteur)
 - moyenne 4 ans : 1263 (2021-2023)
 - max. 10 ans : 1854 (2023)
 - base de référence CB : 8400 (2013)
 - potentiel PSIA : 8400 (2007)

Rôle et fonction de l'installation :

Jusqu'alors, Payerne est un aérodrome militaire avec vols civils occasionnels ne relevant pas du PSIA. Principale base aérienne des Forces aériennes de l'armée suisse.

Renvois :

Partie conceptuelle, chapitre 4.5 Aéroports militaires

Documents de base :

- protocole de coordination de mars 2007
- convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007
- règlement d'exploitation du 27.09.2013
- cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 23.12.2021
- protocole de coordination : compléments de mai 2014, juillet 2015 et août 2024

Avec le soutien des Cantons de Vaud et Fribourg, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a eu le projet d'ouvrir davantage l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile. Depuis le 27 septembre 2013, l'aérodrome dispose d'un règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » complété le 11 juin 2015 pour le trafic « vol aux instruments ».

Payerne appartient dès lors au réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

La fonction de la partie civile de l'installation est destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers.

Etat de la coordination :

Le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) fixe les principes d'utilisation militaire de l'installation dans le PSM. Le concept de stationnement de l'armée du 1^{er} juin 2005 permet la révision du PSM et pose les bases de l'extension de la co-utilisation civile de Payerne.

Le rôle de l'aérodrome nécessite un arrangement spécial sous la forme d'une Convention entre les autorités militaires (armasuisse) et l'exploitant civil (COREB). Ainsi, la Convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007 fixe la co-utilisation civile et peut être assimilée à l'autorisation d'exploitation civile.

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement des exploitants civil et militaire et avec les principes des Plans directeurs des cantons de Vaud et Fribourg qui soutiennent l'ouverture de Payerne à l'aviation civile. Ce soutien est en outre confirmé par le canton de Vaud qui a défini l'Aéropôle voisin de la piste comme pôle de développement cantonal stratégique de premier niveau basé sur un centre de compétence aéronautique, et dans lequel des entreprises s'y sont déjà installées ; il est prévu que de nouvelles entreprises viennent également s'y établir. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Le *périmètre, l'exploitation et certains éléments de l'infrastructure* de la partie civile de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de mars 2007 et compléments de mai 2014, juillet 2015 et août 2024) avec les utilisations adjacentes, en collaboration avec les cantons et communes concernés. Les problèmes potentiels pouvant se poser dans ce contexte avec les utilisations voisines (par exemple concernant les surfaces d'assolement) devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Les surfaces du cadastre de limitation d'obstacles ont été fixées lors de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » de septembre 2013 et de celle pour le trafic « vol aux instruments » de juin 2015.

Le cadastre civil des surfaces de limitation d'obstacles proprement dit a été mis en vigueur le 11 mai 2016 et mis à jour en 2021.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. L'exposition au bruit du trafic civil a été recalculée en décembre 2010 et fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » de septembre 2013. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les expositions au bruit des trafics civil et militaire reflètent l'impact du bruit des développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire. La charge sonore admissible selon l'art. 37 a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), déterminante notamment pour l'établissement du cadastre de bruit total « militaire et civil », est fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015. Pour ce qui est du domaine de la <i>protection de la nature et du paysage, environnement</i>, les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Les impacts directs et indirects sont définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates sont proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants ont été étudiés en détail et les mesures correspondantes ont été fixées dans la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation civil ou seront fixées dans les décisions d'approbation des plans. En principe, les surfaces vertes de l'installation doivent être valorisées selon la conception « Paysage Suisse » et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). Un concept de compensation écologique est en cours d'élaboration.			
I N D I C A T I O N S C O N T R A I N A N T E S Fonction de l'installation : Aérodrome militaire avec utilisation civile. La partie civile est destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers. Le développement de l'aérodrome civil se fait en fonction des besoins de l'économie régionale. Conditions générales de l'exploitation : L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation qui détaille les modalités de l'exploitation. Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 8400 mouvements civils. 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 précaution et en contrôle l'efficacité.	CR • • •	CC	IP

	CR	CC	IP
Périmètre d'aérodrome : Le périmètre fixé (voir carte) englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique civile. Il tient compte de tous les projets de construction connus situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiment administratif, aires de manœuvre) [1]. Il y a le projet d'étendre le tarmac civil côté est, en marge de l'Aéropôle [2]. Exposition au bruit : La courbe de bruit civil représentée sur la carte (55 dB(A) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VPS DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Elle se fonde sur l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Les territoires exposés au bruit (voir carte) limitent la marge de développement de l'exploitation aéronautique civile et ont des implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Le canton et les communes concernées en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire. La seconde courbe montre la charge sonore totale (civile + militaire) de l'installation et se base sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils (niveau 60 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 8 OPB). Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire). L'exposition civile fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015, qui correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), et l'exposition totale serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré par le DDPS. Aire de limitation d'obstacles : 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). Protection de la nature et du paysage : Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.	• • • • • •		•

L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture, en particulier les prescriptions du plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA), doivent être pris en compte. A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant.	CR •	CC	IP
E X P L I C A T I O N S Fonction de l'installation, exploitation : L'aérodrome militaire de Payerne est la principale base aérienne des Forces aériennes suisses. Deux escadrilles F/A-18 et deux escadrilles de transport aérien y sont stationnées en permanence ainsi que le centre de formation des pilotes F/A-18 avec notamment le simulateur de vol et le centre d'entraînement de vol pour pilotes F-5. A côté des jets, sont engagés également des avions à hélices et des hélicoptères. L'aérodrome militaire accueille en outre des opérations régulières du Service de transport aérien de la Confédération et des vols VIP étrangers ainsi qu'un service de vol sporadique avec le système des drones d'exploration ADS-95. La Base aérienne de Payerne garantit également la mission de la police aérienne permanente (PA24) depuis le 1.1.2021. La PA24 a pour conséquence que des engagements F/A-18 ont lieu en tout temps de jour comme de nuit. Le temps entre le déclenchement de l'alarme et le décollage des deux F/A-18 en alerte est de 15 minutes. Les F/A-18 seront remplacés par les F-35A d'ici 2030. La fonction de l'aérodrome permet tous les types de vol au niveau civil (y compris notamment les vols pour la maintenance, les vols d'essai et les vols pour travail aérien), à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers. Par « vols charters réguliers » il faut comprendre les vols commerciaux publics effectués durant une période déterminée (voire saisonnière). Les vols charters ponctuels réservés à un groupe de personnes déterminées (et donc pas publics) n'entrent pas dans la catégorie des « vols charters réguliers ». Le lien avec les activités économiques régionales n'est ainsi pas un critère fixé dans la fiche PSIA. Le règlement d'exploitation de septembre 2013 maintient ce critère qui est formulé de la manière suivante : « L'utilisation de l'aérodrome civil de Payerne est destinée en priorité aux vols civils et aux transports de marchandises liés aux activités économiques des entreprises régionales ». Le cadre général se base sur un potentiel de 8400 mouvements civils annuels. L'exploitation civile se présentera de la manière suivante, dès lors que le règlement d'exploitation du 27 septembre 2013 aura été adapté et aura fait l'objet d'une décision de modification du règlement d'exploitation : cadre horaire de base du lundi au vendredi de 07h00 à 19h00. Cadre horaire étendu du lundi au vendredi de 06h00 à 07h00 (moyennant accord de la Base aérienne militaire) et 19h00-22h00, contingenté à 600 mvts/an. Cadre horaire étendu également le samedi de 8h00 à 22h00 contingenté à 500 mvts/an, pas de décollage entre 12h00 et 13h00 sauf si les vols sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien. Enfin, le dimanche et les jours fériés, cadre horaire étendu de 10h00 à 12h00 et 13h30 à 20h00, contingenté à 200 mvts/an. En fonction de l'évaluation de l'impact de l'élargissement des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques suprarégionaux, des mesures d'accompagnement devront être mises en œuvre.	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome :</i> COREB - Communauté régionale de la Broye, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne		

En outre, la position des communes riveraines sur le nombre de mouvements de jets militaires retenus dans le PSM ne concerne pas le PSIA et sera réglée dans le cadre de la procédure liée à la fiche Payerne du PSM.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure :

Le périmètre d'aérodrome, tel que défini par le PSIA, délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation civile. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. A l'exception de l'Aéropôle, il se trouve entièrement à l'intérieur du périmètre militaire.

Les bâtiments et équipements aux fins uniquement militaires ne sont pas pris en considération dans le périmètre PSIA. Le périmètre d'aérodrome militaire est fixé dans le PSM.

Les projets de construction connus (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manœuvre) faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans [1], ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Le tronçon de la voie de roulage SC a été adapté afin d'envisager d'accueillir à l'avenir des avions de plus grande taille (avions *lettre de code E OACI*). La question des opérations de tels avions, y compris sur la piste et les voies de roulage, fera partie d'un projet séparé. Il y a le projet d'étendre le tarmac civil côté est, à l'intérieur du périmètre du PSM [2]. Cet agrandissement est fixé en « information préalable » et nécessite ainsi encore une coordination s'il devait se concrétiser.

Le périmètre d'aérodrome se situe en partie sur des surfaces d'assèchement (SDA) ; un conflit est identifié à l'extrémité sud-ouest de la piste ainsi qu'à l'est du tarmac civil dont le périmètre est inscrit en « information préalable ».

Les cantons et communes concernés sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Exposition au bruit :

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, l'exposition au bruit doit être vérifiée.

Deux courbes sont représentées sur la carte ; elles sont coordonnées et fixées simultanément dans le PSIA et dans le PSM. La plus petite courbe de bruit montre les territoires exposés au seul bruit de l'exploitation civile, cette dernière étant basée sur 8400 mouvements. Elle montre la marge de développement de l'exploitation civile. Cette courbe de bruit civile a été calculée en décembre 2010 et correspond à l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Les 8400 mouvements, potentiel technique retenu par le PSIA, sont décomposés selon le référentiel suivant : 4000 jets, 2000 turbopropulseurs, 700 bimoteurs hélice variable, 1200 monomoteurs, 500 hélicoptères.

La courbe de bruit civile (55 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Elle est représentée car, en tant qu'utilisation nouvelle de l'installation militaire, l'exploitation civile de l'aérodrome doit respecter les valeurs de planification de l'annexe 5 OPB.

La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils. Les 18250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant : 11000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2200 avions à hélices, 200 drones et 4700 hélicoptères. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).

Cette courbe (60 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour une zone de degré de sensibilité II (DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 8 de l'OPB. Elle est représentée vu ses implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.

L'ampleur de cette exposition totale est majoritairement due au nombre et aux types de mouvements militaires, lesquels dépendent exclusivement de l'autorité d'exécution militaire.

Les deux courbes symbolisent toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La charge sonore admissible civile selon l'art. 37a OPB est fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015. Comparativement à l'exposition au bruit fixée dans la fiche PSIA, elle est globalement moindre (hormis une augmentation notable (> 1dB) au sud-ouest de la piste proche de l'autoroute pour des niveaux de bruit inférieurs à 55 dB(A), respectivement à la valeur de planification DS II, selon le tableau 21 de l'annexe 5 OPB). Cette exposition au bruit civil (charge sonore admissible selon art. 37a OPB) et l'exposition au bruit totale (civile + militaire), qui doit être recalculée par le DDPS et l'OFAC lorsque l'exposition militaire admissible aura été fixée, serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles :

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 19 août 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. Le cadastre militaire de limitation d'obstacles, en lien avec l'exploitation militaire, reste en vigueur et n'est pas concerné par la problématique ci-dessus.

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. 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.

A Payerne, des mesures ont déjà été prises. D'une part, une série de mesures en matière de compensation écologique ont déjà été mises en place lors des travaux liés à l'introduction des avions F/A-18 et lors des travaux d'adaptation de l'infrastructure militaire dans le cadre du projet « Nature-Paysage-Armée » (NPA). D'autre part, la ville de Payerne a pris une série de mesures dans le cadre de la légalisation de l'Aéropôle. Deux corridors faunistiques suprarégionaux (FR-10 Bussy et FR-11_VD-03 Montbrelloz) se trouvent à l'ouest de la piste. Leur présence est prise en compte dans les projets de développement et d'exploitation civils. Lors de la construction des futurs projets, il faudra déterminer si les installations utilisées sont assujetties à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et, le cas échéant, adapter le rapport succinct au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Les plans d'intervention militaire et civil devront être établis en collaboration avec les services officiels d'intervention concernés.

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 :

Objet IFP	1208	Rive sud du lac de Neuchâtel
Site marécageux	416	Grande Cariçaie
Zone alluviale	52	Les Iles de Villeneuve
Zone alluviale	205	Les Grèves d'Estavayer-le-Lac - Chevroux
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux - Portalban
Zone alluviale	304	Embouchure de la Broye
Zone alluviale	305	Embouchure du Chandon
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs	5	Chevroux jusqu'à Portalban (FR, VD)
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs	115	Salavaux (VD)

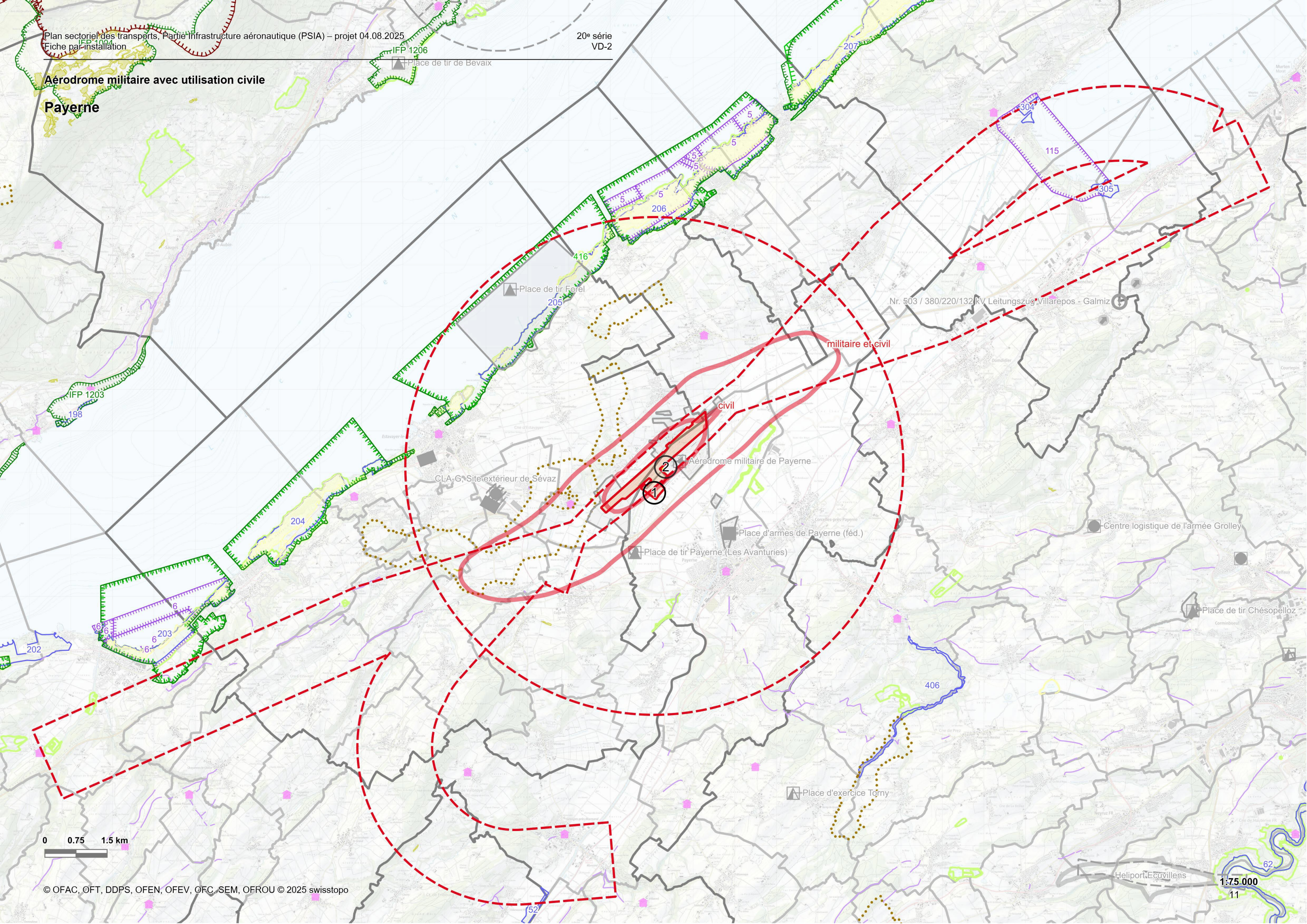
Equipement :

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

Aérodrome militaire avec utilisation civile
Payerne

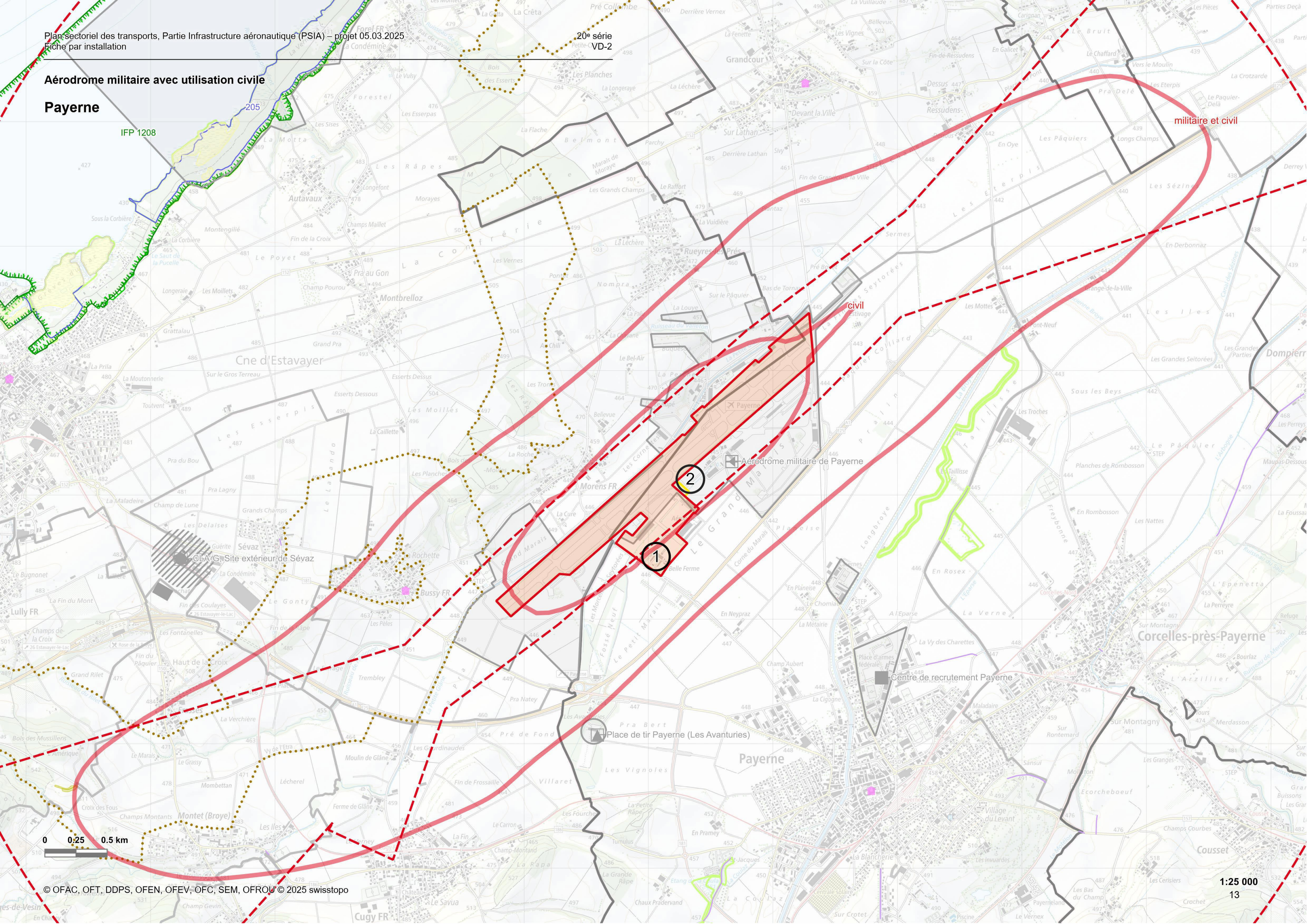
IFP 1206
Place de tir de Bevaix

20^e série
VD-2



Aérodrome militaire avec utilisation civile

Payerne



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 valide.

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
	Jagdbanngebiet 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)

Explication des termes utilisés

Communes de site	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.	
Communes avec limitation d'obstacles	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).	
Communes avec exposition au bruit	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)).	
Prestations de trafic		
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.	
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).	
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).	
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.	
Indications contraignantes	• Coordination réglée • Coordination en cours • Information préalable	- CR - CC - IP

Coordination réglée
CR

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

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

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

Les mesures de 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
CC

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

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

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

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

Information préalable
IP

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

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

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

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Sommaire du rapport explicatif

- 1 Introduction
- 2 Objet de la planification
- 3 Déroulement de la planification et collaboration
- 4 Prise en compte des propositions

1 Introduction

Une procédure par étapes a été choisie tant pour l'élaboration que pour l'approbation du plan sectoriel des transports, partie 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 aéroport 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 69 installations, soit 3 aéroports nationaux, 10 aéroports régionaux, 2 aéroports militaires avec utilisation civile, 41 champs d'aviation et 13 hélicoptères.

La partie 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/PSIA.

2 Objet de la planification

La 20^e série de fiches comprend les adaptations des fiches de l'aéroport régional de **Samedan (GR)** et de l'aéroport militaire avec utilisation civile de **Payerne (VD)**. L'adaptation de la fiche de Samedan vise à créer les conditions de la construction d'une nouvelle base d'hélicoptères (Rega, Swiss Helicopter, Heli Bernina) sur l'aéroport. L'adaptation de la fiche de Payerne comprend l'extension des horaires d'exploitation civile, des quotas de mouvements et du périmètre d'aéroport.

3 Déroulement de la planification et collaboration

Les fiches reposent sur le protocole de coordination spatiale exigé par la partie conceptuelle du PSIA. Les protocoles de coordination reflètent le résultat commun de la coordination entre les parties impliquées. Ont pris part à la coordination, les services compétents de la Confédération, des cantons des Grisons, de Vaud et de Fribourg, les communes concernées et les exploitants d'aéroport.

Les projets de fiches d'abord ont été mis en consultation auprès des services fédéraux. Les cantons et communes concernés ont été entendus de mars à juin 2025. Les cantons ont examiné la compatibilité des fiches avec leurs objectifs et principes de planification et vérifié qu'elles ne renferment aucune contradiction avec les plans directeurs en vigueur. Une information et participation publique ont de plus été organisées conformément à l'art. 4 LAT de mars à avril 2025.

Les propositions issues de la consultation et de la participation publique, les considérants ainsi que la façon dont elles ont été prises en compte pour les fiches sont reproduits ci-après.

Dans le cadre de la seconde consultation des offices, qui s'est déroulée en août 2025, les services fédéraux ont vérifié la compatibilité de la fiche avec les objectifs et principes de leur planification sectorielle et avec les conceptions et plans sectoriels existants au sens de l'art. 13 LAT. Le résultat de cette analyse est également synthétisé ci-après.

4 Prise en compte des propositions

4.1 Objektblatt Samedan (Anpassung)

4.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
1 Bei einer Pistenverlängerung nach Süden - ist die räumliche Abstimmung mit der Bahnlinie (Rhätische Bahn), insbeson- dere in Bezug auf die Höhe der Fahrlei- tungsmasten, sicherzustellen.	-	Die Vereinbarkeit der Bahnlinie (und ih- rer Anlagen) südlich des Flugplatzes mit dem Flugplatz und dem Flugbetrieb wird bei einer allfälligen Festsetzung der Fläche für die Pistenverlängerung nach Süden abschliessend geklärt wer- den.
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
1 Hinweis: Der 220 kV-Leitungszug Tinizong-Pontresina ist auf Stufe «Vororientierung» im Sachplan Übertra- gungsleitungen (SÜL) eingetragen. Auf- grund der bisherigen, nur punktuellen kartografischen Darstellung des Koordi- nationsstands Vororientierung im SÜL ist dieses Vorhaben auf der Karte des SIL-Objektblatts nicht ersichtlich. Gleich- wohl möchten wir auf dieses Vorhaben hinweisen.	-	Wird zur Kenntnis genommen
2 Hinweis: Im «Gebiet mit Hindernisbe- grenzung» befindet sich die 380 kV- Übertragungsleitung Filisur/Pradella- Robbia. Da es sich um eine bestehende Anlage handelt, gehen wir davon aus, dass diese bei den weiteren luftfahrt- rechtlichen Planungen berücksichtigt wird. Wir weisen darauf hin, dass die Festsetzung des SIL-Objektblatts keinen Anspruch auf Entfernung oder Verle- gung dieser Leitung begründet.	-	Bestehende Anlagen im «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» geniessen Be- standesschutz.
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Unsere Anträge aus der 1. Ämterkonsul- - tation sind erfüllt.	-	-

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben zu den Unterlagen keine Bemerkungen oder haben sich nicht dazu geäußert.

4.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Graubünden (Regierung)		
1 Für das Konzept zum ökologischen Aus- - gleich ist im Objektblatt eine verbindli- che Frist festzusetzen.	-	Im SIL-Objektblatt wird einerseits nur der Grundsatz zum ökologischen Aus- gleich verankert. Das Konzept zum öko- logischen Ausgleich ist andererseits Be- standteil des Genehmigungsdossiers für den Neubau der Helikopterbasis. Vor diesem Hintergrund erübrigt sich die Aufnahme einer verbindlichen Frist.
2 Bei der Umzäunung des Flughafens gilt - es dem Erhalt der Lebensraumvernet- zung für Wildtiere ausreichend Rech- nung zu tragen.	-	Wird zur Kenntnis genommen; die de- taillierte Umsetzung der Umzäunung ist Gegenstand eines separaten Genehmi- gungsverfahrens.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Etwaige neue Erkenntnisse aus dem Bericht zur Vereinbarkeit der geplanten Photovoltaikanlage mit dem Flugbetrieb vom 25.3.2025 von Bächtold & Moor AG (Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Prozess) sind zu prüfen und im SIL-Objektblatt nachzuführen.	-	vgl. Stellungnahme der «Energia Solara Engadinaisa SA»
4 Allfällige negative Auswirkungen der Photovoltaik-Anlage (Blendwirkung etc.) auf den Flugbetrieb sind Gegenstand weiterer Planungen. Diese technischen Detailabklärungen sind nicht auf Stufe Sachplan zu behandeln, sondern stufengerecht in den nachfolgenden Planungs- und Bewilligungsverfahren zu prüfen.	-	Der Aussage wird zugestimmt.

4.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Engadin Airport AG (Flugplatzhalterin) / Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan		
1 Die Festlegung unter «Natur- und Landschaftsschutz», wonach bei einer Umzäunung des Flugplatzes die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben muss, ist ersatzlos zu streichen; ebenso die entsprechende Text in den Erläuterungen. Neue Erkenntnisse zeigen, dass die Wildtierkorridore keinen natürlichen Ursprungs sind. Deshalb wurde im Rahmen des Konzepts zum ökologischen Ausgleich auf spezifische Massnahmen zum Wildtierkorridor verzichtet.	-	Sollte sich im Genehmigungsverfahren aufgrund vertiefter Abklärungen zeigen, dass keine Massnahmen zur Förderung der Durchgängigkeit für Wildtiere erforderlich sind, so steht die entsprechende Festlegung im Objektblatt einem Verzicht nicht im Weg. Die Ergebnisse des Genehmigungsverfahrens können zum jetzigen Zeitpunkt jedoch (mit der Löschung der entsprechenden Festlegung im Objektblatt) nicht vorweggenommen werden.
2 Die Festlegung (Zwischenergebnis) unter «Flugplatzperimeter», wonach weitere Entwicklungsvorhaben des Flughafens südwestlich der Piste [2] erfolgen können, ist ersatzlos zu streichen.	-	Diese Festlegung entspricht dem Ergebnis gemäss dem SIL-Koordinationsprotokoll vom 9. September 2024. Im Weiteren geht mit der Festlegung seitens Flugplatzhalterin keine Verpflichtung einher.
3 Die Festlegung unter «Rahmenbedingungen zum Betrieb» zu den Betriebszeiten soll wie geändert werden: «Die bisher geltenden Betriebszeiten bleiben in den wesentlichen Zügen unverändert, in begründeten Fällen können Ausnahmen <u>gemäss Betriebsreglement</u> gewährt werden.»	-	Das SIL-Objektblatt stellt den übergeordneten Rahmen für das Betriebsreglement dar. Direkte Verweise im Objektblatt auf den Inhalt des geltenden Betriebsreglements sind somit nicht zulässig.
Verband Schweizer Flugplätze		
1 Der Entwurf zur Anpassung des Objektblatts wird begrüsst.	-	-
Energia Solara Engadinaisa SA		
1 Der Text zur «Ausgangslage, Stand der Koordination» ist wie folgt zu ändern: «In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage	Ausgangslage, Stand der Koordination: «In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage geplant. Die An- und Abflugrouten der	Dem Antrag wird in vereinfachter Form zugestimmt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
geplant. Die An- und Abflugrouten der Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb werden in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für diese Anlage zu prüfen sein <u>sind gemäss dem Bericht «Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Process» vom 25.3.2025 (Bächtold & Moor AG) geprüft. Allfällig daraus sich ergebende Auflagen und / oder Massnahmen, namentlich solche betreffend das neue Helikopterregime (An- und Abflugspuren, Verlängerung FATO) sowie gemäss «Abschnitt B5, Geplante Massnahmen» sind in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für den Regionalflughafen zu verfügen und / oder umzusetzen.»</u>	Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb werden in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für diese Anlage zu prüfen sein <u>sind gemäss dem Bericht «Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Process» vom 25.3.2025 (Bächtold & Moor AG) geprüft. Allfällig sich daraus ergebende Auflagen und / oder Massnahmen sind in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für den Regionalflughafen zu verfügen resp. umzusetzen.»</u>	
2 Die Mitwirkende ist bei jeder Anpassung des SIL-Objektblatts Samedan zu begrüssen und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.	-	Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung können sich alle Interessierten zum Entwurf zur Anpassung eines Objektblatts äussern. Eine Einladung zur Stellungnahme erfolgt nur an die Behörden (Kanton, Gemeinde) und den Flugplatzhalter.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Keine Eingaben		

4.2 Fiche par installation Payerne (Adaptation)

4.2.1 Consultation des services fédéraux

<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
1	Notre demande a été intégrée dans le texte explicatif. Nous la considérons donc comme satisfaite.	-

Les autres instances consultées ne se sont pas prononcées ou n'ont pas de remarque sur les documents.

4.2.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud (Conseil d'Etat)		
1 Le Canton de Vaud indique ce qui suit concernant l'emprise de l'extension du périmètre d'aérodrome, prévue du côté est et mis en information préalable, sur des surfaces inscrites à l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement (SDA).	Explications, Périmètre d'aérodrome, infrastructure : « Les SDA touchées seront compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue ».	L'adaptation du périmètre PSIA pour agrandir le tarmac civil, qui touche des SDA, est fixé en « information préalable » dans la fiche PSIA. Les modalités concernant les SDA touchées seront traitées lors du processus de coordination, lorsqu'il sera envisagé de fixer l'adaptation de ce périmètre PSIA d'« information préalable » en « coordination réglée ».
1. Conformément à la mesure F12 du plan directeur cantonal, tout projet impliquant une emprise sur des SDA doit être dûment justifié conformément à l'article 30 OAT. Dans le cadre d'éventuels futurs projets, le dossier d'approbation des plans devra inclure une justification démontrant l'impossibilité de réaliser le projet hors SDA, ainsi que les justifications exigées par l'article 30 OAT.		La charge formulée par la DGTL doit être formulée dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans.
2. L'extension du périmètre de l'aérodrome ne devrait être classée en coordination réglée dans la fiche du PSIA qu'après réception d'un préavis favorable de la Direction générale du territoire et du logement (DGTL), émis sur la base des éléments de justification mentionnés au point précédent.		
3. La DGTL souligne que la phrase « Les SDA touchées seront compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue » n'est désormais plus applicable aux SDA éventuellement touchées en territoire vaudois. En effet, le plan sectoriel des surfaces d'assolement (PS SDA) identifie les principes applicables au traitement des surfaces d'assolement et le principe 14 exige spécifiquement que toute emprise sur des SDA dans le cadre d'une procédure fédérale soit compensée par une surface de superficie équivalente. Concernant l'inventaire cantonal vaudois, trois modalités de compensation sont prévues : la réhabilitation de sols dégradés en qualité SDA, le déclassement d'une surface de qualité SDA affectée en zone à bâtir ou l'identification de nouvelles surfaces de qualité SDA non encore inscrites à l'inventaire.		
Au vu des éléments précédents, la DGTL demande qu'une charge soit inscrite dans la décision d'approbation des plans pour les futures réhabilitations de sols dégradés compensant les emprises définitives.		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Le Canton de Vaud demande également que la référence au Concept écologique Zones vertes de l'Aéropôle 1 du 08.11.2023 soit ajoutée à la page 9 du projet d'adaptation de la fiche PSIA.	-	Comme la procédure de validation du concept de compensation écologique est en cours, indépendamment du processus d'adoption de la fiche PSIA, il est renoncé à citer précisément le document dont les versions pourraient être amenées à évoluer dans le cadre de la procédure.
Commune de Corcelles-Près-Payerne, VD (Municipalité)		
1 Aucune proposition ni remarque		
Commune de Grandcour, VD (Conseil municipal)		
1 Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de Missy, VD (Municipalité)		
1 Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de Payerne, VD (Municipalité)		
1 Aucune proposition ni remarque	-	-
Canton de Fribourg (Conseil d'Etat)		
1 Le Conseil d'Etat demande d'ancrer l'évaluation de l'impact sur la faune dans la partie liante de la fiche. Il est demandé que les corridors à faune d'importance suprarégionale FR-10 et FR-11 soient explicitement mentionnés dans la partie « Indications contraignantes » de la fiche PSIA, comme objets sensibles à prendre en compte.	Explications, Protection de la nature et du paysage, environnement : « Deux corridors faunistiques suprarégionaux (FR-10 « Bussy » et FR-11_VD-03 « Montbrelloz ») se trouvent à l'ouest de la piste. Leur présence est prise en compte dans les projets de développement et d'exploitation civiles ».	La fiche sera complétée, dans la partie Explications, qu'il s'agit des corridors à faune d'importance suprarégionale FR-10 et FR-11. Cette thématique est étudiée de manière spécifique et détaillée dans le cadre de la procédure de la modification du règlement d'exploitation qui se fait de manière parallèle à l'adaptation de la fiche PSIA. La partie « Indications contraignantes » ne détaille pas toutes les mesures environnementales qui sont prises au niveau des constructions ou de l'exploitation des aérodromes.
2 Il est également demandé qu'un suivi régulier de l'impact sur la faune locale soit assuré ; il devrait permettre une adaptation réactive des mesures environnementales sur la base des résultats.	-	Les fiches PSIA fixent, dans les indications contraignantes, au chapitre Conditions générales de l'exploitation, ce qui suit : « 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 précaution et en contrôle l'efficacité ». Dans le cas présent, l'évaluation concrète des corridors faunistiques suprarégionaux (FR-10 « Bussy » et FR-11_VD-03 « Montbrelloz ») se fait dans le cadre de la procédure de modification du règlement d'exploitation qui se déroule parallèlement à l'adaptation de la fiche PSIA.
3 Il est demandé que le Service des forêts et de la nature soit consulté et associé à l'élaboration, à la validation et au suivi des mesures de compensation, d'atténuation et de suivi environnemental en lien avec l'exploitation de l'aérodrome.	-	Les autorités concernées sont consultées dans le cadre des procédures de modification du règlement d'exploitation, de demande d'approbation des plans ou lors de l'élaboration du concept de compensation écologique. C'est dans le cadre de ces procédures que les mesures sont fixées.

4.2.3 Consultation de la population

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Swiss aeropole		
1 Swiss aeropole souhaite faire mention que le développement des installations se fait en fonction des besoins régionaux. Une proposition d'ajout (voir ci-contre) est faite.	Indication contraignante, Fonction de l'installation : « <u>Le développement de l'aérodrome civil se fait en fonction des besoins de l'économie régionale</u> ».	La proposition de modification est prise en compte dans la fiche PSIA.
2 Swiss aeropole indique ce qui suit : « Dans le cadre du protocole de coordination : compléments d'août 2024 et sur demande de l'OFEV, l'exploitant devait évaluer l'impact de l'élargissement des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques suprarégionaux à l'ouest de la piste (FR-10 « Bussy » et FR-11_VD-03 « Montbrelloz »). Cette étude a été menée par le bureau NATURA biologie appliquée SA et s'est terminée le 10 décembre 2024. Les conclusions de cette dernière sont claires, les adaptations demandées par la COREB n'engendrent aucun impact sur la faune régionale et les corridors faunistiques vaudois et fribourgeois. La fiche PSIA doit être mise à jour avec des données factuelles, c'est pourquoi nous demandons de modifier le texte de la page 6 ». Il est demandé de supprimer la partie de texte ci-contre.	Explications, Fonction de l'installation, exploitation : « En fonction de l'évaluation de l'impact de l'élargissement des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques suprarégionaux, des mesures d'accompagnement devront être mises en œuvre ».	La proposition de supprimer le texte ci-contre n'est pas acceptée. Si l'étude en question indique qu'il n'y a pas d'impact en l'état, l'évaluation globale du dossier de modification du règlement d'exploitation est actuellement en cours et fera l'objet d'une prise de position officielle par les instances compétentes.
3 Swiss aeropole indique ce qui suit : « Les projets de constructions connus sont pris en compte dans la fiche PSIA. La zone d'Aéropôle 1 est en plein développement et plusieurs projets sont à l'étude à des stades divers. Les futurs hangars Speedwings et les contraintes d'avions de lettre du code « E » de l'OACI, tels que mentionnés dans la fiche ne sont plus un projet central. Dans une réflexion plus large, nous ne trouvons pas judicieux de faire mention d'entreprises privées ou de projets spécifiques dans la fiche PSIA. Nous demandons d'enlever la mention Speedwings à la page 7 ».	Explications, périmètre d'aérodrome, infrastructure : « Le tronçon de la voie de roulage SC menant aux futurs hangars de Speedwings a été adapté afin d'envisager d'accueillir à l'avenir des avions [...] ».	La suppression de la mention de l'entreprise « Speedwings » liée à des projets est prise en compte dans la fiche PSIA.
4 Swiss aeropole indique ce qui suit : « Le trait gris qui délimite les infrastructures militaires semble mal placé. En effet, au nord de l'Aéropôle, il traverse le bâtiment Payerne Airport existant et le tarmac civil. La limite PSM/PSIA étant plus au nord le long du tarmac, nous trouverions judicieux de modifier le plan pour plus de précision.	Demande de modifier la carte PSIA.	L'information du PSM indiquée sur la carte provient des données officielles du DDPS. Le périmètre du PSM ne peut être modifié que par le DDPS.
Fédération Patronale Vaudoise (FPV)		
1 La Fédération Patronale Vaudoise fait part de son intérêt à l'égard du développement de l'aviation civile dans la Broye et son soutien aux activités de	-	Le développement prévu de la partie civile de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne a été présenté

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
« Payerne Airport ». Elle indique notamment ce qui suit : « Nous saluons donc le principe des adaptations proposées, qui vont dans le sens d'un élargissement des horaires d'exploitation ainsi que des contingents de mouvements autorisés à certains moments de la semaine. Nous regrettons toutefois que les nouveaux contingents présentés, notamment pour les dimanches et les jours fériés, restent étonnamment en deçà des chiffres qui avaient été négociés ces dernières années avec les communes riveraines. Nous regrettons également l'ancrage chiffré de ces contingents dans le règlement d'exploitation. Cela signifie que, à court et à moyen terme, les nouvelles capacités de l'aérodrome resteront non seulement insuffisantes par rapport à la demande, mais aussi inutilement basses par rapport à ce qui avait été convenu avec les autorités représentatives du voisinage ». La FPV ne fait pas part d'une demande de modification de la fiche PSIA.		
Association Suisse des Aérodro- mes		
1 L'Association Suisse des Aérodro- mes salue et soutient le projet de fiche PSIA mis à l'enquête publique, notamment parce qu'il crée une sécurité juridique, tient compte de l'importance des opéra- tions aériennes civiles à Payerne et con- cilie les différents intérêts. Elle ne de- mande pas de modification de la fiche PSIA.	-	-
Speedwings		
1 Speedwings soutient l'adaptation de la fiche PSIA et souhaite une nouvelle étape dans le sens d'un élargissement plus conséquent des heures d'exploita- tion et des quotas. Il n'y pas de de- mande de modification de la fiche PSIA.	-	-

b) Personnes privées

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Aucune proposition ni remarque		

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT en vue de la décision du CF prévue le 29.10 2025

Objet de l'adaptation :

- Fiche par installation de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne, modification
- Fiche par installation de l'aéroport régional de Samedan (GR), modificati

Service compétent : OFAC

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Appréciation
Table des matières	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1, et art. 17, al. 4, OAT)	L'adaptation soumise ici pour approbation porte sur la 20 ^e série de fiches par installation. Cette dernière porte sur la modification des fiches par installation concernant l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne et l'aéroport régional de Samedan. Les changements prévus dans le plan sectoriel ont diverses incidences sur le territoire et l'environnement et requièrent une adaptation formelle du PSIA.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	La partie conceptuelle du PSIA présente l'orientation de l'aviation dans ses grandes lignes. Les présentes modifications précisent et complètent les fiches. La présente modification précise la partie conceptuelle du plan sectoriel, notamment sur les objectifs de la Confédération concernant les installations susnommées (aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne [extension des plages horaires pour l'utilisation civile, du nombre de mouvements autorisés et du périmètre] et l'aéroport régional de Samedan [création des conditions pour construire une nouvelle base d'hélicoptères]) et explique comment ils sont coordonnés avec les objectifs en matière de développement du territoire et les utilisations. La conception des fiches par installation 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). Aux fins des modifications, la Confédération a élaboré un protocole de coordination par fiche. 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 permis 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. 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 la meilleure intégration possible 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 n'a en principe révélé aucune contradiction avec les plans sectoriels fédéraux et les plans directeurs cantonaux en vigueur. Il en va de même pour la consultation des offices.	Exigence remplie
	Exigences relatives aux indications en coordination réglée (art. 15, al. 3, OAT)	Le besoin et le lieu d'implantation 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 compétents de la Confédération, les cantons de VD et de FR pour Payerne et le canton des GR pour Samedan, ainsi que les communes concernées et les exploitants d'aérodrome ont participé au processus de coordination des fiches dès le début. Les résultats de cette collaboration ont été consignés dans le protocole de coordination correspondant.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2, OAT)	Une fois la collaboration bien établie, les cantons de VD, de FR et des GR ont pu s'exprimer officiellement sur les modifications des fiches par installation entre mars et juin 2025.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Pour la fiche d'installation de Payerne, une information et une participation de la population et des milieux intéressés ont eu lieu entre mars et avril 2025, ne donnant lieu à aucune réaction.	Exigence remplie
	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Lors de l'audition du deuxième trimestre 2025, les cantons ont eu la possibilité de constater les contradictions encore existantes avec le plan directeur cantonal. La procédure de conciliation prévue à l'art. 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Forme 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 contient des informations relatives à l'objet et au déroulement de la planification ainsi qu'à la collaboration. Il expose 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 25.09.2025

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La directrice



Maria Lezzi