



3003 Berne, le 6 novembre 2020

---

## **Champ d'aviation de Courtelary**

Modification du règlement d'exploitation sans répercussion sur  
l'exposition au bruit

Actualisation du règlement d'exploitation actuel daté du 24 septembre  
1981

## **Décision**

---

## A. En fait

### 1. De la demande

#### 1.1 *Dépôt de la demande*

Par requête du 21 octobre 2019, modifiée le 2 décembre 2019, le Segelfluggruppe Biel (ci-après : le requérant), exploitant de l'aérodrome de Courtelary, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une demande de modification de son règlement d'exploitation. Cette demande fait suite au courrier du 24 juin 2019, par lequel l'OFAC avait informé le requérant que son règlement d'exploitation actuel, daté du 24 septembre 1981 et adopté par l'OFAC le 29 octobre 1981 (avec son annexe datée du 1<sup>er</sup> février 1994 et adoptée le 11 février 1994), ne répondait plus aux exigences légales, notamment à l'art. 36c al. 2 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0) et à l'art. 23 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). En effet, un règlement d'exploitation doit définir l'organisation de l'aérodrome, les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions d'utilisation de l'aérodrome, notamment ses heures d'ouverture. Certains de ces éléments manquent en l'espèce.

#### 1.2 *Contenu de la demande et description du projet*

La demande initiale est composée des documents non datés suivants :

- Règlement d'exploitation, accompagné des 4 annexes suivantes :
  - Annexe 1 : « Organisation d'exploitation » ;
  - Annexe 2 : « Droit d'utilisation » ;
  - Annexe 3 : « Règles et restriction d'utilisation » ;
  - Annexe 4 : « Procédure d'approche et de départ ».

Les annexes contiennent les informations suivantes :

- L'Annexe 1 (« Organisation d'exploitation ») contient l'organigramme de l'aérodrome, sans les noms. Elle contient deux listes d'activités, appartenant aux services et à l'exploitation. Elle indique par ailleurs que les groupes de vol résidents, les écoles de vol résidentes, le groupe d'aéromodélisme résident, les propriétaires d'avions privés résidents ainsi que les visiteurs peuvent exploiter l'aérodrome de manière autonome ;
- L'Annexe 2 (« Droit d'utilisation ») indique que l'aérodrome est approuvé pour l'utilisation qui en est faite par les groupes de vol résidents, y compris les écoles de vol résidentes, les propriétaires d'avions privés résidents et le groupe d'aéromodélisme résident. Les autres utilisations sont permises, dans la limite de la capacité disponible, par les écoles de pilotage suisses, pour les cours de formation et de perfectionnement de l'OFAC et de la Fédération suisse de vol à voile et pour les compétitions de vol à voile. Dans la limite de la capacité disponible également, l'utilisation occasionnelle par des aéronefs militaires

- légers après annonce auprès du chef d'aérodrome, par des tiers après approbation par le chef ou le propriétaire de l'aérodrome, et pour des opérations SAR (en anglais : *Search And Rescue*) et de secours aérien (REGA-Garde aérienne suisse de sauvetage), est approuvée ;
- L'Annexe 3 (« Règles et restriction d'utilisation ») arrête les horaires d'ouverture de l'aérodrome indiquant que celui-ci est ouvert du lundi au dimanche, de l'aube au crépuscule. Durant la période hivernale (octobre à mars) ou selon publication spécifique, il est fermé aux aéronefs visiteurs sous réserve d'exceptions approuvées par le chef d'aérodrome. Cependant, il reste ouvert aux opérations de vols résidents. En outre, il est relevé que, hormis pour des raisons de sécurité, les vols de remorquage en dehors des circuits prescrits ne doivent pas avoir lieu au-dessus de zones de population environnantes ;
  - L'Annexe 4 (« Procédure d'approche et de départ ») contient une carte VAC contenant les procédures d'approche et de départ. Le projet du requérant prévoit deux nouvelles routes pour le remorquage des planeurs, qui consistent à dévier sur la gauche après le décollage.

Il est précisé ici s'agissant des routes susmentionnées qu'elles avaient d'ores et déjà été prises en compte dans le calcul du bruit effectué en 1994, mais n'avaient pas été officialisées par l'inscription dans la carte VAC.

Suite à l'envoi des oppositions au requérant reçues dans le cadre de la mise à l'enquête (cf. ci-dessus point A.2.1 « Consultation, publication et mise à l'enquête publique » et A.2.2 « Oppositions »), celui-ci a fait parvenir à l'OFAC une prise de position datée du 23 avril 2020 et a apporté des modifications au règlement d'exploitation soumis dans sa demande initiale.

Le règlement d'exploitation et ses annexes modifiées se présentent comme suit dans leur version du 23 avril 2020 :

- Le règlement d'exploitation a été laissé intact ;
- L'Annexe 1 (« Organisation d'exploitation ») a été modifiée en restreignant l'exploitation autonome sur l'aérodrome aux groupes de vol résidents, aux écoles de vol résidentes et au groupe d'aéromodélisme résident. De ce fait, les propriétaires d'avions privés résidents et les visiteurs ont été écartés ;
- L'Annexe 2 (« Droit d'utilisation ») indique, dans sa nouvelle version, que l'aérodrome peut être utilisé par les groupes de vols résidents, y compris par les écoles de vol résidentes, et par le groupe d'aéromodélisme résident. Pour les autres utilisations occasionnelles, à savoir par des écoles de pilotage suisses, des cours de formation et de perfectionnement de l'OFAC et de la FSVL, des aéronefs militaires légers, des opérations SAR et REGA, et d'autres tiers, une approbation du chef d'aérodrome ou du propriétaire de l'aérodrome est nécessaire. Le droit d'utilisation de l'aérodrome est ainsi conditionné à l'approbation du chef de l'aérodrome ou du propriétaire de la place et non à la capacité disponible ;

- L'Annexe 3 (« Règles et restrictions d'utilisation ») indique toujours que l'aérodrome est ouvert du lundi au dimanche de l'aube au crépuscule civil. Le reste de l'annexe a été modifié par le remplacement, respectivement le rajout des éléments suivants :
  - Les procédures d'approche et de décollage, ainsi que les indications relatives à l'infrastructure du champ d'aviation, contenues dans la publication aéronautique (AIP) font partie intégrante du règlement d'exploitation ;
  - Les vols de plaisance à proximité immédiate de l'aérodrome doivent être conduits de manière à éviter le plus possible le survol à basse altitude des agglomérations avoisinantes ou des zones de week-end. Ils ne doivent pas avoir une durée inférieure à 10 minutes. Les remorquages pour l'écolage ne doivent pas débuter avant 8 heures le dimanche matin et seront interrompus pendant les heures de culte, entre 10 et 11 heures ;
  - Les voltes d'atterrissage pour les remorqueurs doivent être conduites strictement selon les consignes, en évitant les ressources à plein gaz lors du largage de la corde ;
  - Tout en observant les consignes de sécurité les pilotes remorqueurs s'efforceront d'éviter le survol de régions habitées.
- L'Annexe 4 (« Procédure d'approche et de départ ») n'a pas été modifiée.

### 1.3 *Justification de la demande*

La demande est justifiée par le fait que le règlement d'exploitation actuel ne répond plus aux exigences légales, notamment aux art. 36c al. 2 LA et 23 OSIA.

## 2. **De l'instruction**

### 2.1 Consultation, publication et mise à l'enquête publique

L'instruction liée à la présente modification du règlement d'exploitation est menée par l'OFAC.

Dans le cadre de cette procédure, l'OFAC a consulté ses services internes, soit les Services spécialisés Opérations aériennes (SBFF) ainsi que la Section Aérodrômes et obstacles à la navigation aérienne (SIAP), de même que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Le canton de Berne n'a pour sa part pas été consulté.

Par ailleurs, la demande de modification du règlement d'exploitation a été mise à l'enquête publique le 15 janvier 2020 dans la Feuille officielle du Canton de Berne (en allemand : *Amtsblatt*) ainsi que le 17 janvier 2020 dans la Feuille d'avis du District de Courtelary.

## 2.2 Oppositions

Dans le cadre de la mise à l'enquête publique, l'OFAC a reçu les oppositions suivantes :

- Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_, opposition datée du 17 février 2020 ;
- Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_, opposition datée du 17 février 2020 ;
- Monsieur I\_\_\_\_\_, opposition datée du mois de février 2020, postée le 18 février 2020.

## 2.3 Prises de position

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- Prise de position de l'OFEV, datée du 27 mai 2020 ;
- Prise de position de SBFF, datée du 17 juin 2020 ;
- Prise de position de SIAP, datée du 10 juillet 2020.

## 2.4 Observations finales

Les oppositions citées ci-dessus ont été transférées au requérant le 4 mars 2020. Ce dernier s'est déterminé à leur égard dans sa réponse du 23 avril 2020 et a adapté son projet de modification du règlement d'exploitation.

Les trois prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises au requérant le 14 juillet 2020 en l'invitant à formuler ses observations jusqu'au 24 juillet 2020. Dans le délai imparti, le requérant a informé l'OFAC qu'il n'avait pas de remarque particulière à formuler.

Par courriers datés du 31 juillet 2020, l'OFAC a donné la possibilité aux opposants de faire valoir leurs observations jusqu'au 31 août 2020. Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ ont retiré leur opposition par lettre du 31 août 2020. Par courriel du 1<sup>er</sup> septembre 2020, Monsieur I\_\_\_\_\_ a déclaré souhaiter maintenir son opposition, sous condition que cela n'engendrerait pas de frais. Il lui a été répondu qu'en principe, il n'était pas mis de frais à la charge des opposants. Monsieur I\_\_\_\_\_ a été invité à indiquer à l'OFAC s'il maintenait ou pas son opposition. Au 7 septembre 2020, n'ayant rien reçu ni de la part du susmentionné ni de la part de Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_, l'instruction de la cause a été close.

## **B. En droit**

### **1. A la forme**

#### *1.1 Autorité compétente*

Selon l'art. 36c al. 2 LA, le règlement d'exploitation fixe les modalités concrètes de l'exploitation telle qu'elle résulte du plan sectoriel « Infrastructure aéronautique », de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et, le cas échéant, de la décision d'approbation des plans ; il doit notamment définir l'organisation de l'aérodrome et les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome. L'art. 23 OSIA ajoute que le règlement d'exploitation régit tous les aspects opérationnels de l'aérodrome et contient notamment les prescriptions sur l'organisation de l'aérodrome, les heures d'ouverture ou l'utilisation des installations de l'aérodrome par les passagers, les aéronefs et les véhicules terrestres ainsi que par les autres usagers. L'art. 36d LA définit comme modification importante du règlement celles qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit. Au sens de l'art. 36c al. 3 LA, l'exploitant soumet le règlement d'exploitation à l'approbation de l'OFAC.

Dans le cas présent, le requérant a soumis une modification de son règlement d'exploitation, l'ancien règlement, daté du 24 septembre 1981 et approuvé le 29 octobre 1981, ne répondant plus aux exigences légales. Le nouveau règlement définit notamment l'organisation de l'aérodrome, les heures d'ouverture et les procédures d'approche et de départ. Ces informations devant être contenues dans le règlement d'exploitation, les modifications envisagées doivent être approuvées par l'autorité compétente qui est en l'occurrence l'OFAC.

#### *1.2 Procédure applicable*

Selon l'art. 36d al. 1 LA, l'OFAC transmet aux cantons concernés les demandes de modification du règlement d'exploitation qui ont des répercussions importantes sur l'exposition des riverains au bruit et invite ces cantons à se prononcer dans les trois mois. Par ailleurs, conformément à l'alinéa 2 de cet article, la demande doit être publiée dans les organes officiels des cantons et des communes concernés et mise à l'enquête pendant 30 jours.

En l'espèce, le recourant doit mettre à jour son règlement d'exploitation qui ne remplit plus les exigences légales énoncées par la LA ainsi que l'OSIA. Les nouvelles routes proposées dans l'Annexe 4 avaient été prises en compte dans le calcul du bruit effectué en 1994, de sorte qu'il ne résulte pas une augmentation du bruit. Par conséquent, l'art. 36d LA ne trouve pas application. Cependant, au vu des modifications proposées par le requérant dans son projet initial, soit notamment la levée de la restriction des vols de 10 à 11 heures le dimanche, l'OFAC a tout de

même soumis le projet à l'enquête publique.

Enfin, suite aux trois oppositions reçues, l'exploitant de l'aérodrome a conservé, dans son nouveau projet du 23 avril 2020, la majorité des restrictions du règlement d'exploitation actuel. La seule modification qui demeure est la nouvelle trajectoire de décollage alternative pour le remorquage (voir « Annexe 4 ») qui est déjà prise en compte dans le calcul du bruit, raison pour laquelle le canton de Berne n'a pas été consulté.

### 1.3 *Recevabilité et contenu des oppositions*

Selon l'art. 36d al. 3 LA, quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021) peut faire opposition auprès de l'autorité chargée de l'approbation des plans pendant le délai de mise à l'enquête.

L'art. 6 PA précise qu'ont qualité de partie les personnes dont les droits ou les obligations pourraient être touchés par la décision à prendre, ainsi que les autres personnes, organisations ou autorités qui disposent d'un moyen de droit contre cette décision. Ainsi, les personnes dont les droits ou les obligations ne sont pas directement modifiés par la décision prise par l'autorité n'ont la qualité de partie que si elles disposent d'un moyen de droit.

Concrètement, disposent d'un moyen de droit les personnes qui ont la qualité pour recourir conformément à l'art. 48 PA. En particulier, la qualité pour recourir est reconnue à une personne qui est spécialement atteinte par la décision attaquée (al. 1 let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou sa modification (al. 1 let. c).

Selon la formule consacrée par la jurisprudence, l'intérêt digne de protection consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant, en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée occasionnerait. Cet intérêt doit être direct et concret ; en particulier, le recourant doit se trouver, avec la décision entreprise, dans un rapport suffisamment étroit, spécial et digne d'être pris en considération. Il doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que l'ensemble des administrés<sup>1</sup>.

La jurisprudence prévoit que le voisin direct de la construction ou de l'installation litigieuse a en principe la qualité pour recourir. Le critère de la distance constitue certes un indice essentiel, mais il n'est pas à lui seul déterminant ; s'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions – bruit, poussières, vibrations, lumières ou autres – atteignant spécialement les voisins, même situés à une certaine distance, ces derniers peuvent aussi se voir reconnaître

---

<sup>1</sup> ATF 137 II 40, consid. 2.3.

la qualité pour recourir<sup>2</sup>. S'agissant des immissions qui s'étendent sur de grandes surfaces, le Tribunal fédéral a reconnu que la qualité pour agir pouvait s'étendre à un cercle de personnes très large, sans qu'il s'agisse pour autant d'un recours populaire<sup>3</sup>. En revanche, l'autorité précitée a estimé qu'un usager plus ou moins régulier d'un axe routier n'avait de ce seul fait pas la qualité pour recourir<sup>4</sup>. Admettre le contraire reviendrait à reconnaître le droit de recourir à un cercle indéterminé de personnes sans aucun rapport de proximité avec le projet litigieux<sup>5</sup>.

Lorsqu'il s'agit d'une association, elle a qualité pour recourir à titre personnel lorsqu'elle remplit les conditions posées à l'art. 48 al. 1 PA. De même et conformément à la jurisprudence, une association jouissant de la personnalité juridique peut, sans être elle-même touchée dans ses intérêts propres par la décision entreprise, être admise à agir au nom de ses membres, pour autant qu'elle ait pour but statutaire la défense de leurs intérêts, que ceux-ci soient communs à la majorité ou au moins à un grand nombre d'entre eux et, enfin, que chacun des membres ait qualité pour s'en prévaloir à titre individuel. Elle ne peut toutefois se prévaloir de motifs d'intérêt public quand bien même elle aurait un but statuaire idéal<sup>6</sup>.

Par ailleurs, au sens de l'art. 48 al. 2 PA, a également qualité pour recourir toute personne, organisation ou autorité qu'une autre loi fédérale autorise à recourir. En application de cette dernière norme, l'art. 55 LPE aménage un droit de recours pour certaines organisations de protection de l'environnement, notamment contre les décisions des autorités fédérales relatives à la planification, à la construction ou à la modification d'installations soumises aux dispositions sur l'étude d'impact (art. 10a LPE), aux conditions suivantes que l'organisation soit active au niveau national et que l'organisation poursuive un but non lucratif. L'art. 55 al. 5 LPE ajoute que ces organisations peuvent habiliter leurs structures cantonales et régionales, lorsqu'elles sont indépendantes sur le plan juridique, à faire opposition de manière générale et à faire recours dans des cas particuliers, pour leur champ d'activité local. Conformément à l'art. 55 al. 3 LPE, la liste de ces organisations figure dans l'ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que de la protection de la nature et du paysage (ODO ; RS 814.076).

Pour le surplus, la recevabilité des oppositions doit également être analysée au regard de l'art. 21 al. 1 PA qui prévoit, notamment, que les écrits sont remis à l'autorité ou, à son adresse, à un bureau de poste suisse ou à une représentation diplomatique consulaire suisse le dernier jour du délai au plus tard. Par ailleurs,

---

<sup>2</sup> ATF 140 II 214 consid. 2.3 ; Arrêt du Tribunal fédéral 1C\_609/2018 du 4 décembre 2018, consid. 2.1.1 et réf. cit.

<sup>3</sup> ATF 136 II 281, consid. 2.3.1.

<sup>4</sup> Arrêt du Tribunal fédéral 1C\_411/2014 du 9 janvier 2015, consid. 2.2 et réf. cit.

<sup>5</sup> Arrêt du Tribunal fédéral 1A.11/2006 du 27 décembre 2006 consid. 3.2.

<sup>6</sup> ATF 137 II 40, consid. 2.6.4 ; Arrêt du TAF A-3825/2015 du 16 mars 2016, consid. 1.3.2.1 et réf. cit.



l'art. 21 al. 2 PA précise que lorsque la partie s'adresse en temps utile à une autorité incompétente, le délai est réputé observé.

Dans le cas d'espèce, l'OFAC a reçu trois oppositions. Il convient de contrôler la qualité de partie des différents opposants ainsi que leur contenu.

### 1.3.1 Opposition de Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_

Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ habitent à environ 2'350 mètres du seuil de piste 06, 300 mètres de la volte de décollage, 900 mètres de la volte avions et 1'250 mètres de la volte planeurs. L'éloignement par rapport aux voltes précitées est de nature à remplir la condition de l'atteinte spéciale subie par les administrés, de sorte que les opposants disposent de la qualité de partie. Pour le surplus, l'opposition a été adressée dans le délai légal. Partant, elle est recevable.

Ces opposants indiquent en préambule qu'ils constatent de plus en plus de vols motorisés en plus des remorquages de planeurs. Ils indiquent également que la pause du dimanche matin n'est jamais respectée et qu'il y a de plus en plus de mouvements de l'aviation légère hors de la saison habituelle, à savoir l'hiver. Par ailleurs, ils relèvent aussi que les avions volent à basse altitude. Enfin, ils constatent également depuis une dizaine d'années un type de planeur extrêmement bruyant avec un moteur amovible et demandent son interdiction.

Concernant la modification du règlement d'exploitation, les opposants estiment qu'il est inconcevable que des articles présents dans l'annexe de 1994 soient retirés du nouveau projet. Ils demandent que ces articles figurent à nouveau dans la modification du règlement d'exploitation et indiquent comme exemple le non-respect de l'interdiction des rotations de moins de dix minutes par l'aviation légère.

Par ailleurs, les opposants dénoncent également le fait que le nouveau règlement introduit la notion d'aviation légère autre que le pur remorquage et demandent que la place reste uniquement exploitée pour l'activité de vol à voile. En outre, ils demandent également que les vols soient interdits le dimanche, les jours fériés et pendant la période de fermeture hivernale.

Enfin, les opposants souhaiteraient une cohabitation avec le vol libre, actif dans la région et comptant environ 400 pilotes.

### 1.3.2 Opposition de Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_

Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ habitent à environ 850 mètres du seuil de piste 06 et à environ 270 mètres du prolongement de l'axe de piste donc de la volte avion et planeurs ainsi que sous la volte décollage. A cet endroit, les opposants sont spécialement atteints et la qualité de partie peut donc leur être octroyée. Pour le

surplus, l'opposition a été adressée dans le délai légal. Partant, l'opposition est recevable.

Ces opposants dénoncent également le retrait des dispositions figurant dans l'annexe au règlement d'exploitation actuellement en vigueur. Ils constatent le non-respect de l'interdiction des rotations de moins de dix minutes par l'aviation légère, le survol à basse altitude ainsi que la transgression de la restriction entre 10 et 11 heures le dimanche. Par ailleurs, ils dénoncent l'élargissement de l'utilisation de la place par l'aviation légère et demandent que le vol à voile soit toujours l'unique but de l'aérodrome de Courtelary. En outre, ils demandent que les vols soient strictement réglementés les dimanches (par exemple une semaine sur deux) et interdits les jours fériés et pendant la période hivernale.

En conclusion, les opposants indiquent constater une augmentation des vols pour la plupart sans remorquage et pratiquant de longs vols à proximité des habitations.

### 1.3.3 Opposition de Monsieur I \_\_\_\_\_

Cette opposition a été signée au nom du « Groupement de la tranquillité à Courtelary ». Ce groupement semble être une association. Cependant, après un échange écrit avec le signataire de l'opposition, il s'est avéré que ce groupement, qui s'est constitué dans l'urgence suite au dépôt de la demande du requérant, n'a pas adopté de statuts. Dans de telles circonstances, il ne peut se voir attribuer la qualité d'agir au sens de l'art. 48 PA. Cependant, l'OFAC a décidé de traiter l'opposition comme une opposition individuelle de Monsieur I \_\_\_\_\_.

Le susnommé habite à environ 1'000 mètres du seuil de piste 06, sous la volte planeurs et à une centaine de mètres de la volte avions. A cet endroit, l'opposant est spécialement atteint, de sorte qu'il revêt la qualité de partie. Pour le surplus, l'opposition a été adressée dans le délai légal. Partant, l'opposition est recevable.

Cet opposant indique que la restriction du dimanche entre 10 et 11 heures durant l'heure de culte n'est pas respectée. Il dénonce par ailleurs l'ouverture de l'aérodrome du lundi au dimanche de l'aube au crépuscule civil ainsi que pendant la période hivernale. Enfin, il relève que le projet du règlement d'exploitation permet des vols au-dessus des zones habitées.

## 2. **Au fond**

### 2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 25 al. 1 OSIA, « *le règlement d'exploitation ou ses modifications sont approuvés lorsque :*

*a. les décisions du PSIA sont respectées ;*

- b. *les conditions mises à l'octroi de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et de l'approbation des plans sont remplies ;*
- c. *les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées ;*
- d. ...
- e. *pour les aéroports, les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique et, pour les champs d'aviation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles peut être établi ;*
- f. *les exigences des art. 23a, 23b ou 23c sont remplies ».*

La conformité de la demande du requérant doit être analysée au regard des aspects précités.

## 2.2 *Justification*

Au sens de l'art. 24 let. a OSIA, la demande du requérant doit être accompagnée de motifs et de commentaires. La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 « Justification du projet »). Elle est acceptée.

## 2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il se compose de deux parties : la partie conceptuelle – approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020 – qui présente les exigences et objectifs généraux, ainsi que la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. La fiche par installation du PSIA concernant le champ d'aviation de Courtelary a été adoptée par le Conseil fédéral le 2 novembre 2005. La dernière modification (mise à jour) date du 3 février 2016. Elle conserve sa validité au-delà de l'adoption de la nouvelle partie conceptuelle.

Le présent projet est sans incidence sur les éléments fixés dans la fiche PSIA précitée, notamment l'exposition au bruit lié à l'installation, la surface de limitation d'obstacles et le périmètre d'aérodrome. Il concorde en outre avec le cadre général fixé par le PSIA.

Le projet est ainsi conforme au PSIA dans sa globalité.

## 2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. En vertu de l'art. 17 al. 1 let. b OSIA, l'exploitant est chargé de créer les conditions d'une utilisation correcte du champ d'aviation et de

l'exploiter conformément aux dispositions légales et au règlement d'exploitation.

## 2.5 *Exigences spécifiques à l'aviation*

Les demandes de modification du règlement d'exploitation sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

L'art. 3 al. 2 OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a consulté ses services internes. Par courrier électronique daté du 17 juin 2020, SBFF a indiqué ne pas avoir de commentaires s'agissant des nouvelles trajectoires. En date du 10 juillet 2020, SIAP a effectué un examen aéronautique dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. L'OFAC les estime justifiées et proportionnées ; elles sont ainsi intégrées à la présente décision, sous forme de charges.

## 2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la modification du règlement d'exploitation qui a trait à l'organisation de l'aérodrome. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

## 2.7 *Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage*

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par l'OFEV. Dans sa prise de position datée du 27 mai 2020, l'OFEV a indiqué ce qui suit concernant la protection de la nature et du paysage ainsi que la protection contre le bruit.

### 2.7.1 Nature et paysage

S'agissant de la protection de la nature et du paysage, l'OFEV indique que l'aérodrome de Courtelary se situe dans le Vallon de St-Imier. Le paysage

d'importance nationale IFP N° 1002 Chasseral se situe à une distance d'environ 3 kilomètres au sud-ouest. Le district franc fédéral N° 2 Combe-Grède (ou site de protection de la faune N° 2.00 Combe-Grède) se situe approximativement dans le même secteur, au sud-ouest, à environ 3.5 kilomètres.

La fiche de l'objet IFP 1002 (OFEV, 2017) mentionne, entre autres, les objectifs de protection suivants :

- Conservation des habitats pour la faune et notamment pour les espèces caractéristiques et les tétraonidés ;
- Conservation de la tranquillité dans la Combe Grède et la Combe Biosse.

La fiche du district franc fédéral N° 2 mentionne les objectifs suivants :

- Conservation de la zone en tant qu'habitat varié, en particulier pour le grand tétras et le faucon pèlerin ;
- Conservation des conditions nécessaires pour des populations de chamois et de chevreuils adaptées ;
- Protection des mammifères et des oiseaux sauvages contre les dérangements.

Le plan des routes de décollage alternatives pour le remorquage ne permet pas de juger si la prolongation de la nouvelle trajectoire en direction du sud-ouest amène les aéronefs au-dessus de l'IFP et du district franc. Selon le cadastre du bruit de 1994, il semble toutefois probable que ce soit le cas.

Selon les Recommandations du cahier de l'environnement N° 376 (Influence de l'aviation sur l'avifaune, rapport final et recommandations, OFEFP & OFAC, 2005), il est recommandé de respecter au-dessus des zones sensibles une hauteur de survol minimale de 450 mètres pour les hélicoptères et de 300 mètres pour tous les autres aéronefs (y.c. sur des zones-tampon d'une largeur de 500 mètres au-dessus de ces zones).

Compte tenu des objectifs de protection de l'objet IFP N° 1002 et du district franc N° 2, ces zones sont à considérer comme zones sensibles. Il y a donc lieu de prévoir dans le règlement d'exploitation, dans l'Annexe 3 « Règles et restrictions d'utilisations », un paragraphe précisant la hauteur minimale de vol à respecter au-dessus de l'IFP et du district franc.

En conclusion, l'OFEV préavise favorablement la mise à jour du règlement de l'aérodrome de Courtelary sous réserve de la demande suivante :

- Un paragraphe stipulant la hauteur minimale de vol au-dessus de l'IFP N° 1002 Chasseral et du district franc fédéral N° 2 Combe-Grède, soit au moins 450 mètres pour les hélicoptères et 300 mètres pour tous les autres aéronefs, doit être ajouté dans l'Annexe 3 du règlement d'exploitation de l'aérodrome.

L'OFEV justifie sa demande par les objectifs de protection du paysage d'importance

nationale du Chasseral (IFP N° 1002 Chassera)), découlant de l'art. 6 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451), ainsi que par les objectifs de protection du District Franc Fédéral N° 2 Combe-Grède, résultant des art. 1 de la loi sur la chasse (LChP ; RS 922.0) et art. 1 de l'ordonnance concernant les districts francs fédéraux (ODF ; RS 922.31).

#### 2.7.2 Bruit et vibrations

S'agissant de la protection contre le bruit, l'OFEV ne formule aucune remarque particulière et indique que la mise à jour du règlement d'exploitation n'a pas d'impact dans le domaine de la protection contre le bruit, les valeurs limites d'exposition au bruit étant respectées.

#### 2.7.3 Remarques de l'OFAC

Par courrier électronique daté du 16 juin 2020, l'OFAC a indiqué à l'OFEV qu'une telle demande ne pouvait pas figurer dans le règlement d'exploitation. En effet, aux termes de l'art. 36c al. 1 let. a et b LA, le règlement d'exploitation doit notamment définir l'organisation de l'aérodrome, les procédures d'approche et de départ ainsi que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome. L'art. 23 OSIA précise encore que le règlement d'exploitation contient notamment des prescriptions sur l'organisation de l'aérodrome, les heures d'ouverture, les procédures d'approche et de décollage, l'utilisation des installations de l'aérodrome par les passagers, les aéronefs et les véhicules terrestres ainsi que par les autres usagers et les services d'assistance en escale. Or, un paragraphe qui fixe la hauteur minimale de vol au-dessus de territoires situés à 3 kilomètres de l'aérodrome ou plus a uniquement pour objectif de régler les aspects opérationnels de ce dernier. Cette information n'est donc pas propre à figurer dans un règlement d'exploitation.

#### 2.7.4 Conclusion de l'OFEV et observations finales du requérant

Le 24 juin 2020, l'OFAC a fait parvenir à l'OFEV, à sa demande, la carte VAC (carte d'approche à vue ; en anglais : *Visual Approach Chart*) indiquant les routes utilisées par les aéronefs lors des décollages et atterrissages ainsi que les hauteurs de vol indicatives. Par courrier électronique daté du 25 juin 2020, l'OFEV a, sur la base des informations transmises par l'OFAC, estimé que sa demande figurant dans son préavis du 27 mai 2020 était remplie.

Dans le cadre des observations finales, la prise de position du 27 mai 2020 et son complément du 25 juin 2020 ont été transmis au requérant, qui ne les a pas contestés.

## 2.8 Détermination du requérant sur les oppositions

Dans sa prise de position du 23 avril 2020, le requérant, concluant à l'irrecevabilité des oppositions, subsidiairement à leur rejet, a répondu de la manière suivante aux différentes oppositions.

### 2.8.1 Opposition de Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_

Concernant l'opposition de Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_, le requérant a indiqué, s'agissant de l'augmentation des mouvements, que ceux-ci n'ont pas augmenté ainsi que l'indiquent les opposants. Il ressortirait des statistiques que malgré d'importantes fluctuations d'une année à l'autre, dues notamment aux conditions météorologiques, aux membres actifs du club, aux entraînements sur des nouveaux avions ou encore à divers événements, le nombre de mouvements d'avions à moteur est resté stable à environ 3'000 mouvements par année entre 1995 et 2019, tout comme celui des motoplaneurs pour lesquels ont été dénombrés 240 mouvements par année durant la même période.

Concernant les restrictions les dimanches durant les heures de culte ainsi que les restrictions hivernales, le requérant a repris ces points dans la modification envoyée avec sa prise de position du 23 avril 2020. Cela concerne la restriction de vol entre 10 et 11 heures le dimanche durant les heures de culte et l'interdiction du remorquage pour l'écolage avant 8 heures le dimanche. Par ailleurs, les clauses présentes dans l'annexe au règlement actuellement en vigueur ont toutes été reprises. Dans sa nouvelle version, le requérant a également restreint l'exploitation de l'aérodrome aux groupes de vol résidents, aux écoles de vol résidentes et au groupe d'aéromodélisme résident.

Concernant la mention des planeurs trop bruyants, le requérant a estimé que tous les avions présents sur l'aérodrome de Courtelary sont conformes aux réglementations légales en matière de bruit.

Enfin, s'agissant de la cohabitation avec les pilotes de vol libre, le requérant a rappelé que les pilotes de parapente ne sont ni exploitants ni utilisateurs de l'aérodrome. De surcroît, ceux-ci doivent, selon la législation, respecter une zone interdite de 5 kilomètres autour des aérodromes.

### 2.8.2 Opposition de Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_

Concernant l'opposition de Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_, le requérant a, dans sa prise de position datée du 23 avril 2020, apporté des modifications au projet initial, de sorte que cette opposition serait sur beaucoup de points devenue sans objet, si elle n'avait pas été finalement retirée.

En effet, le requérant a réintroduit les dispositions figurant dans l'annexe du règlement d'exploitation actuellement en vigueur. Concernant l'interdiction de rotation de moins de dix minutes, le requérant a rappelé que cette restriction ne concernait que les vols de plaisance et ne s'appliquait notamment pas pour les vols d'instruction et d'entraînement. La restriction de vol le dimanche entre 10 et 11 heures durant le culte a été réintroduite. Le requérant a également restreint l'exploitation de l'aérodrome en la limitant aux groupes de vols résidents, aux écoles de vol résidentes et au groupe d'aéromodélisme résident.

Concernant les autres restrictions proposées par les opposants, notamment l'interdiction des vols les jours fériés, le requérant a indiqué qu'il n'existait pas de base juridique pour une telle interdiction. Par ailleurs, une telle restriction serait gravement disproportionnée et mettrait en danger la poursuite de l'exploitation de l'aérodrome dans le secteur de l'aviation de loisirs.

Enfin, pour ce qui concerne l'augmentation du bruit, le requérant a rappelé que le nombre de mouvements d'avions à moteur est resté stable à environ 3'000 mouvements par année entre 1995 et 2019, tout comme celui des motoplaneurs pour lesquels ont été décomptés 240 mouvements par année pour la même période.

### 2.8.3 Opposition de Monsieur I\_\_\_\_\_

Concernant l'opposition de Monsieur I\_\_\_\_\_, le requérant a modifié les points contestés dans le sens des considérants.

## 2.9 *Observations finales des opposants*

Par courriers datés du 31 juillet 2020, l'OFAC fait parvenir aux opposants la prise de position du requérant datée du 23 avril 2020 comportant le nouveau projet de règlement d'exploitation, la prise de position de l'OFEV datée du 27 mai 2020 en indiquant que cet Office considérait sa demande comme remplie, ainsi que la prise de position de SIAP du 10 juillet 2020. Par ailleurs, l'OFAC a également indiqué que SBFF n'avait formulé aucun commentaire.

Un délai jusqu'au 31 août 2020 a été accordé aux opposants pour faire valoir leurs observations finales.

### 2.9.1 Observations finales de Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_

Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ n'ont pas formulé d'observations finales.

### 2.9.2 Opposition de Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_

Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ ont retiré leur opposition par courrier



daté du 31 août 2020.

### 2.9.3 Opposition de Monsieur I \_\_\_\_\_

Le 1<sup>er</sup> septembre 2020, Monsieur I \_\_\_\_\_ a répondu à la prise de position du requérant du 23 avril 2020 de la manière suivante. Concernant les exigences de forme de l'opposition, il a rappelé que cette dernière avait en effet été initialement élevée au nom du groupement "Retour de la tranquillité à Courtelary", mais avait été par la suite reprise à titre individuel. Le vice de signature a également été réparé. Monsieur I \_\_\_\_\_ a ensuite indiqué que ce n'était pas tant les remorquages pour écolage qui gênaient, les membres du groupement susmentionné vivant dans le Vallon de Saint-Imier depuis très longtemps, mais l'utilisation quasi sans limite des moto-planeurs de type Dimona juste au-dessus des toitures, compte tenu de ce qui aurait été observé durant l'été. Il a relevé une forte inquiétude pour la tranquillité et la sécurité de tous. Enfin, il a conditionné le maintien de son opposition à l'absence de frais de justice mis à sa charge.

Après lui avoir indiqué qu'il n'est en principe pas mis de frais à la charge des opposants, l'OFAC a invité Monsieur I \_\_\_\_\_ à confirmer son choix de maintien de l'opposition. Ce dernier n'ayant plus donné de nouvelles, il peut être considéré que son opposition est maintenue.

### 2.10 Détermination de l'OFAC sur les oppositions et sur le nouveau projet

L'OFAC se positionne de la manière suivante sur les modifications apportées par le requérant dans sa prise de position datée du 23 avril 2020 et sur les oppositions reçues.

L'OFAC salue le projet du requérant qui tient compte des intérêts des riverains et des habitants proches de l'aérodrome. En effet, la dernière version de la modification du règlement d'exploitation reprend toutes les restrictions déjà présentes dans le règlement actuellement en vigueur ainsi que son annexe. La nouveauté essentielle concerne les deux nouvelles trajectoires de décollage alternatives pour le remorquage qui consistent à dévier sur la gauche après le décollage, étant précisé que celles-ci avaient été prises en compte dans le calcul du bruit effectué en 1994, de sorte qu'il n'en résulte pas une augmentation du bruit. Aucune opposition concernant ce point n'est parvenue à l'autorité de céans.

Concernant les chiffres délivrés par le requérant à propos des mouvements des avions à moteur ainsi que des motoplaneurs, l'OFAC dispose des mêmes données. Par ailleurs, au cours des 10 dernières années, les mouvements ont nettement reculé, passant par exemple d'environ 8'500 mouvements totaux, respectivement 4'300 mouvements d'avions à moteur et 3'800 mouvements de planeurs en 2007, à environ 5'100 mouvements totaux, respectivement 3'200 mouvements d'avion à

moteur et 1'600 mouvements de planeurs, en 2019. En outre, les mouvements le dimanche ont également baissé, passant de plus de 3'700 en 2007 à environ 1'500 en 2019.

Enfin, concernant les restrictions supplémentaires, l'OFAC soutient la position du requérant qui indique que des restrictions supplémentaires à celles actuellement en vigueur ne sont, d'une part, pas proportionnées et compromettraient, d'autre part, la poursuite de l'exploitation de l'aérodrome de Courtelary.

Les griefs qui restent après les modifications apportées par l'exploitant le 23 avril 2020 à son projet doivent donc être rejetés. Vu ce qui précède, les oppositions de Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ et de Monsieur I\_\_\_\_\_ sont admises dans la mesure où elles portent sur les éléments modifiés par l'exploitant dans la version du règlement d'exploitation du 23 avril 2020 et rejetées pour le reste. Il est pris acte du retrait par Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ de leur opposition en date du 31 août 2020.

### 2.11 Conclusion

La modification du règlement d'exploitation doit être faite conformément à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande, soit essentiellement l'officialisation des deux nouvelles trajectoires de décollage alternatives, n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la modification envisagée contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit fédéral, cantonal ou communal. Les oppositions formulées ont été rejetées. Par conséquent, le projet de modification du règlement d'exploitation remplit les prescriptions légales idoines. Sous réserve des exigences susmentionnées, soit les charges contenues dans l'examen SIAP, la modification du règlement d'exploitation peut être approuvée.

### 3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision d'approbation de la modification du règlement d'exploitation s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11) et sont mis à la charge du requérant. Il est relevé que ces frais incluront également les émoluments éventuels fixés par les autres autorités fédérales. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments seront fixés dans une décision ultérieure de l'OFAC.

Par ailleurs, les émoluments liés à la surveillance des charges seront facturés de

manière indépendante.

#### **4. De la notification et de la communication**

La décision est notifiée sous pli recommandé au requérant ainsi qu'aux opposants. Par ailleurs, une copie est adressée pour information aux autorités fédérales, cantonales et communales concernées.

La présente décision n'est pas publiée dans la FF. Elle n'est également publiée ni dans la Feuille officielle du Canton de Berne (en allemand : *Amtsblatt*) ni dans la Feuille d'avis du District de Courtelary.

### **C. Décision**

#### **1. De la portée**

##### *1.1 Approbation de la demande*

L'Office fédéral de l'aviation civile,

vu la demande du 21 octobre 2019, modifiée les 2 décembre 2019 et 23 avril 2020, du Segelfluggruppe Biel,

décide l'approbation du nouveau règlement d'exploitation de l'aérodrome de Courtelary.

##### *1.2 Oppositions*

Les oppositions de Monsieur L\_\_\_\_\_, Madame L\_\_\_\_\_ et de Monsieur I\_\_\_\_\_ sont admises dans la mesure où elles portent sur les éléments modifiés par l'exploitant dans la version du règlement d'exploitation du 23 avril 2020 et rejetées pour le reste. Il est pris acte du retrait par Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ de leur opposition en date du 31 août 2020.

#### **2. Des charges**

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée à la présente cause.

##### *2.1 Exigences spécifiques à l'aviation*

- Les exigences n° 1 à 3 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 10 juillet 2020, annexé à la présente décision, devront être respectées.

## 2.2 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

L'OFEV considère sa demande figurant dans le préavis daté du 27 mai 2020 comme remplie.

## 3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée. L'émolument, qui comprendra également les frais éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant.

Les frais liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

## 4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Segelfluggruppe Biel, Vereinsadresse, 2500 Biel (avec original du règlement d'exploitation approuvé par l'OFAC) ;
- Monsieur L\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ ;
- Monsieur W\_\_\_\_\_ et Madame L\_\_\_\_\_ ;
- Monsieur Monsieur I\_\_\_\_\_.

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile, Section SIAP, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'aviation civile, Section SBFF, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne (par courrier électronique à [uvp@bafu.admin.ch](mailto:uvp@bafu.admin.ch)) ;
- Direction des travaux publics et des transports, Reiterstrasse 11, 3011 Berne ;
- Municipalité de Courtelary, Grand-Rue 58, 2608 Courtelary ;
- Aéroport de Courtelary, Aéroport, 2608 Courtelary (avec copie du règlement d'exploitation approuvé par l'OFAC).

Office fédéral de l'aviation civile

Marcel Zuckschwerdt  
Directeur suppléant de l'Office  
fédéral de l'aviation civile

Natalia Levieva, juriste stagiaire  
Section Plan sectoriel et installations

**(Annexe et voie de droit sur la page suivante)**

## **Annexes**

- Règlement d'exploitation du 23 avril 2020, approuvé par l'OFAC le 6 novembre 2020 ;
- Examen aéronautique daté du 10 juillet 2020.

## **Voie de droit**

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.