



7.12.2007

---

# **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)**

**Partie IIIC 5<sup>e</sup> série et  
adaptation de la partie conceptionnelle III B3  
(principe 5)**

**avec rapport explicatif et rapport d'examen**

---

## **Impressum**

### **Editeur**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

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

Office fédéral de la culture OFC

Office fédéral de l'environnement OFEV

Office fédéral de la protection de la population OFPP, liste des biens culturels

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2008 swisstopo (JD072730)

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

Bureau Rüttimann-Schneuwly, 3184 Wünnewil

### **Distribution**

En version électronique: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

Disponible aussi en allemand

12.2007

# **Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)**

**Partie IIIC 5<sup>e</sup> série et  
adaptation de la partie III B3, Principe 5  
avec rapport explicatif et rapport d'examen  
7.12.2007**

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) constituent les principaux instruments d'aménagement aux mains de la Confédération. Ils lui permettent non seulement de satisfaire à l'exigence légale de planifier et de coordonner ses activités à incidence spatiale, mais également de mieux maîtriser, par ce biais, les problèmes de plus en plus complexes liés à la réalisation de tâches ou de projets d'intérêt national. Dans le cadre de ses conceptions et plans sectoriels, la Confédération montre comment elle prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique et précise notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Elaborés sur la base d'un partenariat entre les autorités fédérales et cantonales, ces instruments contribuent à une meilleure harmonisation des efforts de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire.



## **Sommaire**

### **Introduction**

### **Contenu du plan sectoriel**

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

### **Objectifs et exigences de caractère conceptionnel**

Partie IIIB3 – Aérodrômes militaires avec utilisation civile (adaptation du principe 5)

### **Fiches par installation** (partie IIIC)

BE	Saanen
BE	Zweisimmen
LU	Triengen
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)
VD	Payerne
VD	Bex (adaptation)
NE	Neuchâtel

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

### **Annexes**

Rapport explicatif selon l'art.16 OAT (partie IIIC, 5<sup>e</sup> série)

Rapport d'examen selon l'art.17 OAT (partie IIIC, 5<sup>e</sup> série)



## Introduction

Le 18 octobre 2000, le Conseil fédéral a adopté la partie conceptionnelle (chapitres I à IIIB) du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation. Les fiches des quatre séries précédentes concernant 31 installations ont été adoptées par le Conseil fédéral le 20 janvier 2002, le 14 mai 2003, le 18 août 2004 et 2 novembre 2005.

Le présent objet concerne la cinquième série de fiches (PSIA partie III C) et l'adaptation du principe 5 pour la co-utilisation civile des aérodromes militaires (PSIA partie IIIB3).

La cinquième série de fiches a été établie pour les installations suivantes:

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

D'autres séries de fiches suivront.

## Contenu du plan sectoriel

### Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 14.xx.2007)

<b>IIIA Principes de gestion du PSIA</b>				<b>Décision</b>
	Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1		18.10.2000
	Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2		18.10.2000
	Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3		18.10.2000
	Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4		18.10.2000
<b>IIIB Objectifs et exigences de caractère conceptionnel</b>				
	Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3		18.10.2000
	Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3		18.10.2000
	Intégration dans le système global des transport	IIIB – 7		18.10.2000
	Protection globale de l'environnement	IIIB – 10		18.10.2000
	Coordination spatiale	IIIB – 15		18.10.2000
	Réseaux partiels			
	B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2		18.10.2000
	B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7		18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13		18.10.2000
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du réseau / suppression d'Interlaken)	IIIB1 – B7 – 13		02.11.2005
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du principe 5)	IIIB1 – B7 – 13		07.12.2007
	B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20		18.10.2000
	B5 – Héliports	IIIB1 – B7 – 24		18.10.2000
	B5 – Héliports (adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken)	IIIB1 – B7 – 24		02.11.2005
	B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30		18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31		18.10.2000
	B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)	IIIB6a		27.06.2007
	B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34		18.10.2000
	B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35		18.10.2000
	B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36		18.10.2000
	B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37		18.10.2000
	B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38		18.10.2000
<b>IIIC Objectifs et exigences concernant les installations</b>				
<b>Fiches par installation</b>		<b>série</b>		
ZH	Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	02.11.2005
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002

<del>BE</del>	<del>Interlaken</del>	<del>3</del>	<del>IIIC – BE-2</del>	<del>18.08.2004</del>
BE	Interlaken (adaptation)	4	IIIC – BE-2	02.11.2005
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	IIIC – BE-4	02.11.2005
BE	Biel-Kappelen	4	IIIC – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	IIIC – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	IIIC – BE-7	07.12.2007
BE	St.Stephan	4	IIIC – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	IIIC – BE-9	07.12.2007
LU	Triengen	5	IIIC – LU-1	07.12.2007
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	1	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
<del>AG</del>	<del>Birrfeld</del>	<del>1</del>	<del>IIIC – AG-1</del>	<del>30.01.2002</del>
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3	30.01.2002
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
<del>VD</del>	<del>Lausanne-La Blécherette</del>	<del>1</del>	<del>IIIC – VD-1</del>	<del>30.01.2002</del>
<del>VD</del>	<del>Lausanne-La Blécherette (adaptation)</del>	<del>3</del>	<del>IIIC – VD-1</del>	<del>18.08.2004</del>
VD	Lausanne-La Blécherette (2 <sup>e</sup> adaptation)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
<del>VD</del>	<del>Bex</del>	<del>2</del>	<del>IIIC – VD-3</del>	<del>14.05.2003</del>
VD	Bex (adaptation)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
<del>NE</del>	<del>La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures</del>	<del>1</del>	<del>IIIC – NE-1</del>	<del>30.01.2002</del>
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004
<b>D'autres séries de fiches sont en préparation</b>				



## Objectifs et exigences de caractère conceptionnel

### Partie IIIB3 – Aérodomes militaires avec utilisation civile (adaptation du principe 5)

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

Le Principe 5 actuel, adopté par le Conseil fédéral le 18 octobre 2000 a la teneur suivante:

*Les nuisances causées par le bruit de l'utilisation civile ne doivent pas provoquer un dépassement des valeurs limites d'immission selon les annexes 5 et 8 OPB. Lorsque les valeurs limites d'immission en vertu de l'annexe 8 OPB sont déjà dépassées du fait des opérations de vol militaires, le bruit dû à l'utilisation civile ne doit pas entraîner une augmentation perceptible des émissions sonores totales (militaires et civiles).*

Dans la partie III B3 PSIA, le Conseil fédéral a fixé que le réseau des aérodomes militaires avec utilisation civile devait être complété par l'aérodom militaire de Payerne et qu'une utilisation civile renforcée de Emmen devait faire l'objet d'un examen.

Il s'est avéré par la suite que les co-utilisations civiles planifiées à Payerne et à Emmen provoquaient, selon la loi sur la protection de l'environnement, la modification notable de l'installation existante et que le Principe 5 n'offrait aucune marge de manœuvre pour une telle modification. Afin d'assouplir cette contradiction et de rendre possible le développement modéré requis de l'exploitation civile sur ces aérodomes, une définition plus précise du Principe 5 est nécessaire.

En tant qu'instances fédérales responsables, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et le Secrétariat général du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (SG DDPS) se sont mis d'accord sur l'adaptation suivante du Principe 5.

Le texte proposé a été consigné dans la «Wegleitung betreffend der zivilen Mitbenützung von Militärflugplätzen» (signée par les instances fédérales en mars, respectivement en avril 2007). Dans cette directive sont également fixés les différents contingents des mouvements civils hors des heures d'ouverture militaires ainsi que les chiffres clés définissant la modification notable. Avec cette directive, les instances fédérales posent le cadre avec lequel elles entendent apprécier et autoriser les projets de co-utilisation civile d'aérodomes militaires. Cette directive ne lie pas les tiers.

## D É C I S I O N S

- P** 5. Les nuisances causées par le bruit de l'utilisation civile ne doivent pas provoquer un dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit déterminantes selon les annexes 5 et 8 OPB.

Une nouvelle co-utilisation civile au sens de la LPE doit respecter les valeurs de planification; une co-utilisation existante doit respecter les valeurs limites d'immission.

Lorsque les valeurs limites d'immission en vertu de l'annexe 8 OPB sont déjà dépassées du fait des opérations de vol militaires, le bruit dû à l'utilisation civile ne doit pas entraîner une augmentation de plus de 1dB(A) des émissions sonores totales (militaires et civiles).

Si les valeurs limites d'immission en vertu de l'annexe 8 OPB sont déjà dépassées du fait des opérations de vol militaires et dans le cas d'une nouvelle co-utilisation civile au sens de la LPE, l'exploitation civile doit se dérouler du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00. Le nombre de mouvements d'aéronefs civils en dehors de ces heures sera contingenté. En principe, les mouvements de vol civils doivent être concentrés sur les heures d'exploitation ordinaires des jets militaires (max. de 08h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00).



## Cinquième série de fiches par installation

IIIC – BE-7	Saanen
IIIC – BE-9	Zweisimmen
IIIC – LU-1	Triengen
IIIC – VD-1	Lausanne-La Blécherette (adaptation)
IIIC – VD-2	Payerne
IIIC – VD-3	Bex (adaptation)
IIIC – NE-3	Neuchâtel

Légende des cartes par installation



Anlage: **Saanen**

**BE-7**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Saanen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Rougemont, Saanen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Saanen
- Verkehrsleistung:
  - Ø 10 Jahre: 6'850 (1992-2001)
  - max. 10 Jahre: 7'465 (2002)
  - Potential SIL: 8'200

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1946, dient primär dem touristischen Zubringerverkehr. Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, nichtgewerbsmässige Motorflüge, Sommersegelfluglager und einer Helikopterbasis.

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 4). Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen St.Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, das heisst mit Nutzungen, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 3).

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

### Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3  
 Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 1.8.1986
- Betriebsreglement vom 1.5.1997
- Lärmbelastungskataster 1994 (Anpassung erforderlich gemäss Lärmberechnung 2004)
- Hindernisbegrenzungskataster vom 1.12.1997
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren umfasst eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb), die Überprüfung des Betriebsreglements sowie die Anpassung der Betriebsbewilligung.

Das VBS hat Teile des Flugplatzes verkauft. Der Vertrag tritt in Kraft, sobald die Umnutzung genehmigt ist. Ein Teil des Flugplatzareals wird weiterhin vom *Militär* genutzt.

Die seit 1989/90 auf dem Flugplatz bestehende *Helikopterbasis* soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden können, sich aber nicht zur Hauptnutzung auf dem Flugplatz entwickeln.

Die Festlegung des künftigen Entwicklungsspielraums des Flugplatzes basiert auf dem heute bestehenden Betrieb. Massgebend ist das Gebiet mit *Lärmbelastung*. Es trägt dem Grundsatz, wonach die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung.

Zur Verminderung der Lärmbelastung hat die Flugplatzhalterin in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen getroffen (direktere An- und Abflugverfahren, Einsatz von leiserem Fluggerät). Sie verlangt, dass diese Anstrengungen bei der Festlegung des Entwicklungsspielraums angerechnet werden. Region und Gemeinde unterstützen diese Haltung. Dieser Forderung kann jedoch nicht nachgekommen werden, ohne den Grundsatz im Konzeptteil des SIL zu ändern. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit nicht zur Diskussion.

Teile der *Infrastruktur* südlich der Piste sollen auf die Nordseite der Piste verlegt werden. Damit sollen die Sicherheit und die betrieblichen Abläufe verbessert werden (Konzentration der Flugplatzanlagen, Vermeiden von Pistenquerungen durch Fahrzeuge und Personen). In den bestehenden Flugzeugunterständen 6 und 7 wären zudem bedeutende Investitionen für Gebäudeunterhalt und Gewässerschutzmassnahmen zu erwarten. Möglich wäre auch die Verlegung der Heli-Infrastruktur (Unterstände 4 und 5). Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung zur Verfügung gestellt werden.

Auf dem Flugplatzareal besteht ein Projekt zur Erweiterung der *Poloanlage*. Dies würde die Verlegung des bestehenden Rollwegs bedingen, was im Konflikt mit dem militärisch genutzten Areal steht.

F E S T L E G U N G E N	G/F	Z	V
<p><b>Zweckbestimmung:</b>                      Der Flugplatz Saanen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen einschliesslich Helikopterflügen für gewerbmässige Material- und Personentransporte sowie der Durchführung von Segelfluglagern. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen St.Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Der Helikopterbetrieb soll sich nicht zur Hauptnutzung auf dem Flugplatz entwickeln, die Verkehrsleistung des Helibetriebs bleibt auf einen Anteil in der Gröszenordnung von 25 bis 30% an der Gesamtverkehrsleistung beschränkt.</p> <p>Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                      Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Das Betriebsreglement wird im Umnutzungsverfahren überprüft und bei Bedarf angepasst. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Zur Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe auf dem Flugplatz soll die Option für die Verlegung von Teilen der Flugplatzanlagen (Flugzeugunterstände, Helikopterinfrastruktur) auf die Nordseite der Piste offen gehalten werden. Mögliche Standorte sind die Flächen östlich oder westlich der bestehenden Hochbauten [1].</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die ökologische Aufwertung wird auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu bestimmen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> </ul>

## E R L Ä U T E R U N G E N

**Zweckbestimmung, Betrieb:**

Die Zweckbestimmung für den Flugplatz Saanen ist bereits im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt. Der Helikopterbetrieb der Air Glacier besteht seit 1989/90, die Zweckbestimmung wird entsprechend präzisiert. Damit wird die raumplanerische Grundlage für die Bewilligung einer Sanierung der Heli-Infrastruktur (z.B. Verlegung auf die Nordseite der Piste) geschaffen. Gemäss dem Grundsatz, wonach der Flugplatz im bisher akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden soll, soll sich der Helibetrieb nicht zur Hauptnutzung entwickeln. Der Anteil des Helibetriebs von 25-30% an der Gesamtverkehrsleistung entspricht der heutigen Situation.

Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Mai 2003) enthalten.

Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen (z.B. Polosport). Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sicher gestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.

**Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Die künftigen Nutzungen auf dem Flugplatz sind im Perimeterplan der Gemeinde Saanen vom 17.12.2002 festgehalten.

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: Piste, Rollwege, Anlagen nördlich der Piste (C-Büro, Hangar FGGS, Parkplätze, Hangar VBS), Unterstände und Abstellplätze für Motor- und Segelflugzeuge und Helikopter entlang der Saane. Im Perimeter eingeschlossen sind die nicht aviatisch genutzten landwirtschaftlichen Kulturlandflächen zwischen den einzelnen Anlageteilen, das vom Militär weiterhin genutzte Areal sowie das Ufergehölz entlang der Saane.

Die für die Verlegung der Unterstände 6 und 7 oder der Heli-Infrastruktur auf die Nordseite der Piste vorgesehenen Flächen sind als Zwischenergebnis in den Flugplatzperimeter integriert. Die Festsetzung erfolgt auf der Basis konkreter Projektvorstellungen, der Perimeter umfasst das für Bauten und Anlagen effektiv beanspruchte Areal. In Absprache mit den Grundeigentümern wird die Fläche östlich der bestehenden Bauten bereits heute zeitweise als Abstellplatz für Flugzeuge und als Fallschirmlande- und -institutionsplatz genutzt.

**Lärmbelastung:**

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmberechnung bzw. des Flugbetriebs erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 8'200 (Lärmberechnung vom 28.1.2004 bzw. vom 11.11.2003 für den Betriebszustand 2002, dient auch als Nachweis für die Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

## ZUSTÄNDIGE STELLE

*Zuständiges Bundesamt:*  
Bundesamt für Zivilluftfahrt  
(BAZL), 3003 Bern

*Flugplatzhalterin:*  
Flugplatz-Genossenschaft  
Gstaad-Saanenland, Post-  
fach 328, 3780 Gstaad

Die Verkehrsleistung von jährlich 8'200 Motorflugbewegungen entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20% im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992-2001) bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Diese Lärmbelastungskurve gilt als Lärmkorsett. Damit wird dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

Die Lärmbelastungskurven haben im Vergleich zum Lärmbelastungskataster von 1994 (LBK, basiert auf dem Betriebsjahr 1990) eine deutlich geringere Ausdehnung. Dies ist zum einen Teil auf Massnahmen der Flugplatzhalterin zur Verminderung der Lärmbelastung zurückzuführen (Einführung von direkteren An- und Abflugverfahren mit steileren Flugwinkeln, Einsatz von leiserem Fluggerät), liegt zum anderen Teil in der geänderten Berechnungsmethode begründet. Die FGGS hat sich im Rahmen der Koordination auf den Standpunkt gestellt, dass der künftige Entwicklungsspielraum durch den bestehenden LBK vorzugeben sei. Sie solle von ihren bisherigen Anstrengungen zur Reduktion der Lärmbelastung profitieren können (mehr Flugbewegungen). Diese Haltung wird von der Region und der Standortgemeinde unterstützt. Sollte dieser Forderung nachgekommen werden, müsste der Grundsatz zur Entwicklung des Betriebs im konzeptionellen Teil des SIL vom 18.10.2000 geändert werden. Eine solche Änderung steht für den Bundesrat derzeit jedoch nicht zur Diskussion.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisberenzungskataster.

#### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dieses Konzept ist Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Gemäss Landschaftskonzept der Schweiz (Sachziel 4C) sind bei der Liquidation ehemaliger Militärflugplätze die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. Auf Basis einer Studie von VBS und BUWAL (Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995) sind die ökologischen Ausgleichsflächen ausgeschieden (vgl. Koordinationsprotokoll bzw. Perimeterplan vom 17.12.2002) und im Vertrag zum Landverkauf verbindlich festgelegt worden. Diese Flächen können dem ökologischen Ausgleich zum zivilen Flugbetrieb angerechnet werden.

Die konkreten Massnahmen (Bewirtschaftungsauflagen) sollen mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie mit einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes sichergestellt werden.

Der Raumbedarf der Saane gemäss Art. 21 der Wasserbauverordnung WBV ist zu beachten. Allfällige Gewässerschutzmassnahmen bei der Weiternutzung der Unterstände entlang der Saane sind im Umnutzungsverfahren zu treffen.

Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster des VBS werden im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugplatzes untersucht und soweit notwendig saniert.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1504 Vanil Noir

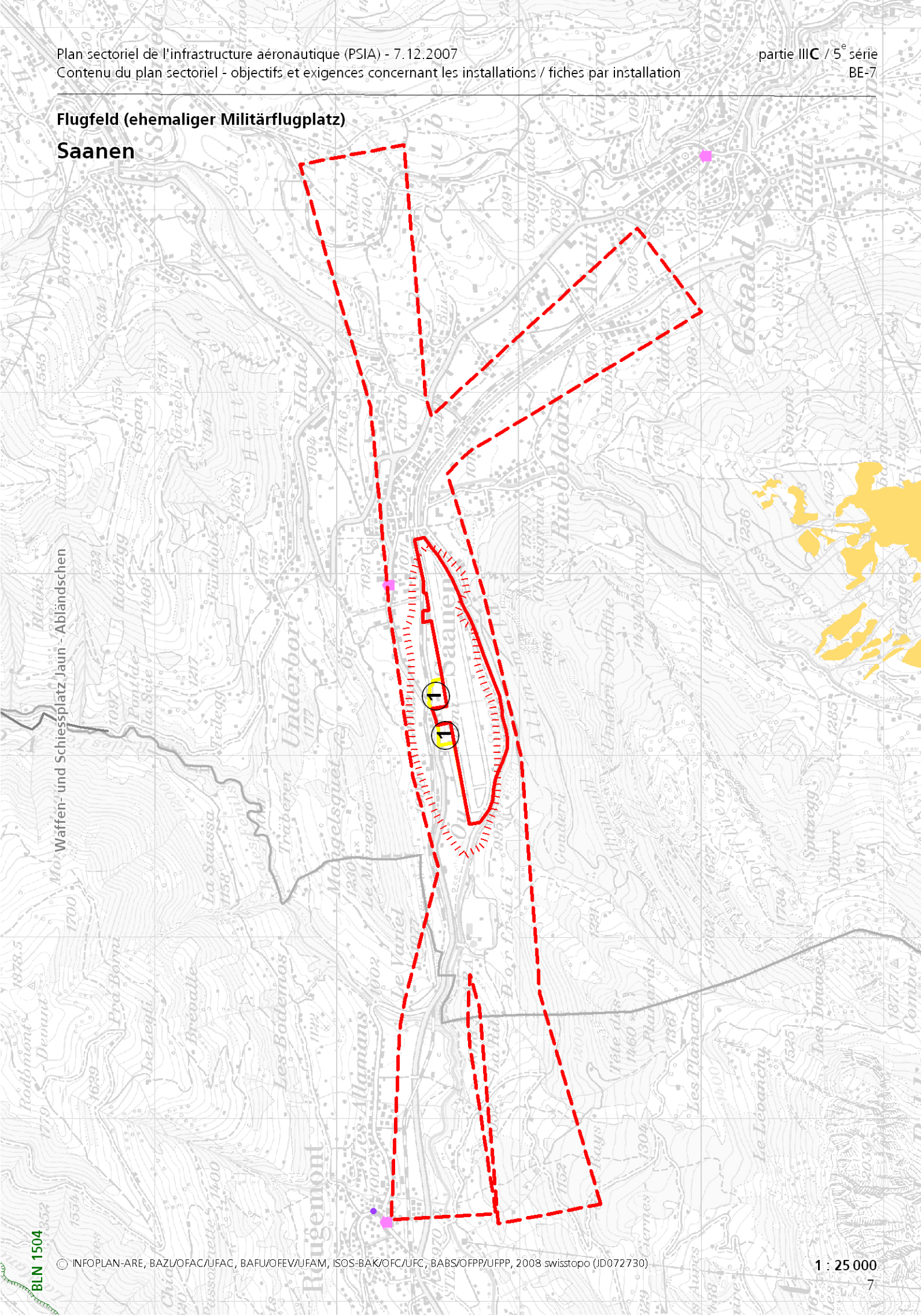
**Erschliessung:**

Die Zufahrt zum Flugplatz erfolgt weiterhin von Norden. Die Zufahrten zu den Militäranlagen von Süden und von Norden mit Querung der Piste bleiben bestehen.



## Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

### Saanen





Anlage: **Zweisimmen**

**BE-9**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Zweisimmen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Zweisimmen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Zweisimmen
- Verkehrsleistung:
  - Ø 10 Jahre: 4'680 (1992-2001)
  - max. 10 Jahre: 5'360 (1994)
  - Potential SIL: 5'620

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1963, Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, Motor- und Segelflugsport und einer Helibasis für Rettungs- und Arbeitsflüge.

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 4). Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, das heisst mit Nutzungen, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 3).

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren umfasst eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb), die Überprüfung des Betriebsreglements sowie die Anpassung der Betriebsbewilligung.

### Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3  
 Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 11.10.1971
- Betriebsreglement vom 1.6.1984 mit Landekar-te vom 27.7.1995
- Lärmberechnung 2002
- Hindernisbegrenzungskataster vom 28.5.1997
- Koordinationsprotokoll vom März 2003

<p>Das VBS beabsichtigt, den Flugplatz zu verkaufen.</p> <p>Auf dem Flugplatz befindet sich eine Helibasis für Rettungsflüge mit Arbeitsflügen als ergänzender Nutzung. Eine zweite Heliunternehmung möchte eine Basis für Arbeitsflüge eröffnen.</p> <p>Der Regierungsrat des Kantons Bern misst dem Projekt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region bei. Er hat dem Bundesrat beantragt, im SIL den notwendigen Spielraum für dessen Realisierung einzuräumen. Mit der entsprechenden Festlegung der Zweckbestimmung des Flugplatzes soll dies ermöglicht werden. Die Flüge dieser zweiten Heliunternehmung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die aufgrund der vorgegebenen Bewegungszahl berechneten Lärmkurven überschritten werden.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung:</b></p> <p>Der Flugplatz Zweisimmen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge. Er ist Standort von Helikopterunternehmungen für Rettungs- und Arbeitsflüge. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.</p> <p>Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b></p> <p>Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Das Betriebsreglement wird im Umnutzungsverfahren überprüft und bei Bedarf angepasst. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b></p> <p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Areal für eine neue Helikopterbasis [1] (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Lärmbelastung:</b></p> <p>Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte). Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p>	<p>G/F</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p>Z</p>	<p>V</p>

	G/F	Z	V
<p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die ökologische Aufwertung wird entlang der Simme auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu bestimmen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>                      Der bestehende Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze auf die Dauer sicherzustellen ist, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (SIL Teil III B3-15) ist das Ergebnis der damaligen Verhandlungen. Er entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen und wirtschaftlichen Interessen einerseits und überregionalen Interessen von Raumplanung und Umweltschutz andererseits. Nur unter diesen Bedingungen hat der Bundesrat am 18. 10. 2000 der Weiterführung des zivilen Betriebs auf allen drei Flugplätzen (Saanen, St. Stephan, Zweisimmen) zugestimmt. Vor diesem Hintergrund wurde die Zweckbestimmung für den Flugplatz Zweisimmen im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt, der Helikopterverkehr wurde auf den Betrieb einer Rettungsbasis beschränkt.</p> <p>Damit die Voraussetzungen für den Bau der geplanten zweiten Helikopterbasis geschaffen werden können, wird die Zweckbestimmung nun mit Arbeitsflügen für Helikopter ergänzt. Mit dieser Zweckbestimmung bleiben touristische Flüge ausgeschlossen.</p> <p>Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Mai 2003) enthalten.</p> <p>Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen. Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sicher gestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: die Piste mit den Unterständen U5 bis U8 entlang der Simme, die Parzelle mit C-Büro und Hangar, den Unterstand U2 mit Zufahrt / Parkplatz, die bestehende Basis der BOHAG sowie das Areal für die neue Helikopterbasis.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                      Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen, Eggstrasse 17, 3770 Zweisimmen</p>		

**Lärmbelastung:**

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmberechnung bzw. des Flugbetriebs erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5'620 (Lärmberechnung vom November 2002, dient auch als Nachweis für die Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Verkehrsleistung von jährlich 5'620 Motorflugbewegungen entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20% im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992-2001) bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Diese Lärmbelastungskurve gilt als Lärmkorsett. Damit wird dem Grundsatz, dass der Flugplatz im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden bzw. die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

**Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisberenzungskataster.

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dieses Konzept ist Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Gemäss dem Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 4C) sind bei der Liquidation ehemaliger Militärflugplätze die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. Auf Basis einer Studie von VBS und BUWAL (Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995) sind die ökologischen Ausgleichsflächen in einem 15 m breiten Streifen entlang der Simme ausgeschieden worden (vgl. Koordinationsprotokoll bzw. Perimeterplan vom 17. September 2002). Diese Flächen können dem ökologischen Ausgleich zum zivilen Flugbetrieb angerechnet werden.

Die konkreten Massnahmen (Bewirtschaftungsauflagen) werden am besten im Rahmen der Landverhandlungen zwischen dem VBS und den künftigen Grundeigentümern vereinbart und mit dem Eintrag einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sowie mit einer Auflage im Entscheid zur Umnutzung des Flugplatzes verbindlich sicher gestellt.

Der Raumbedarf der Simme gemäss Art. 21 der Wasserbauverordnung ist zu beachten. Zur Eindämmung der Hochwassergefahr ist mittelfristig die Korrektur der Simme mit einer Ausweitung des Flussbetts vorgesehen. Die Abstimmung mit dem Flugplatzperimeter und der ökologischen Ausgleichsfläche erfolgt zu gegebenem Zeitpunkt.

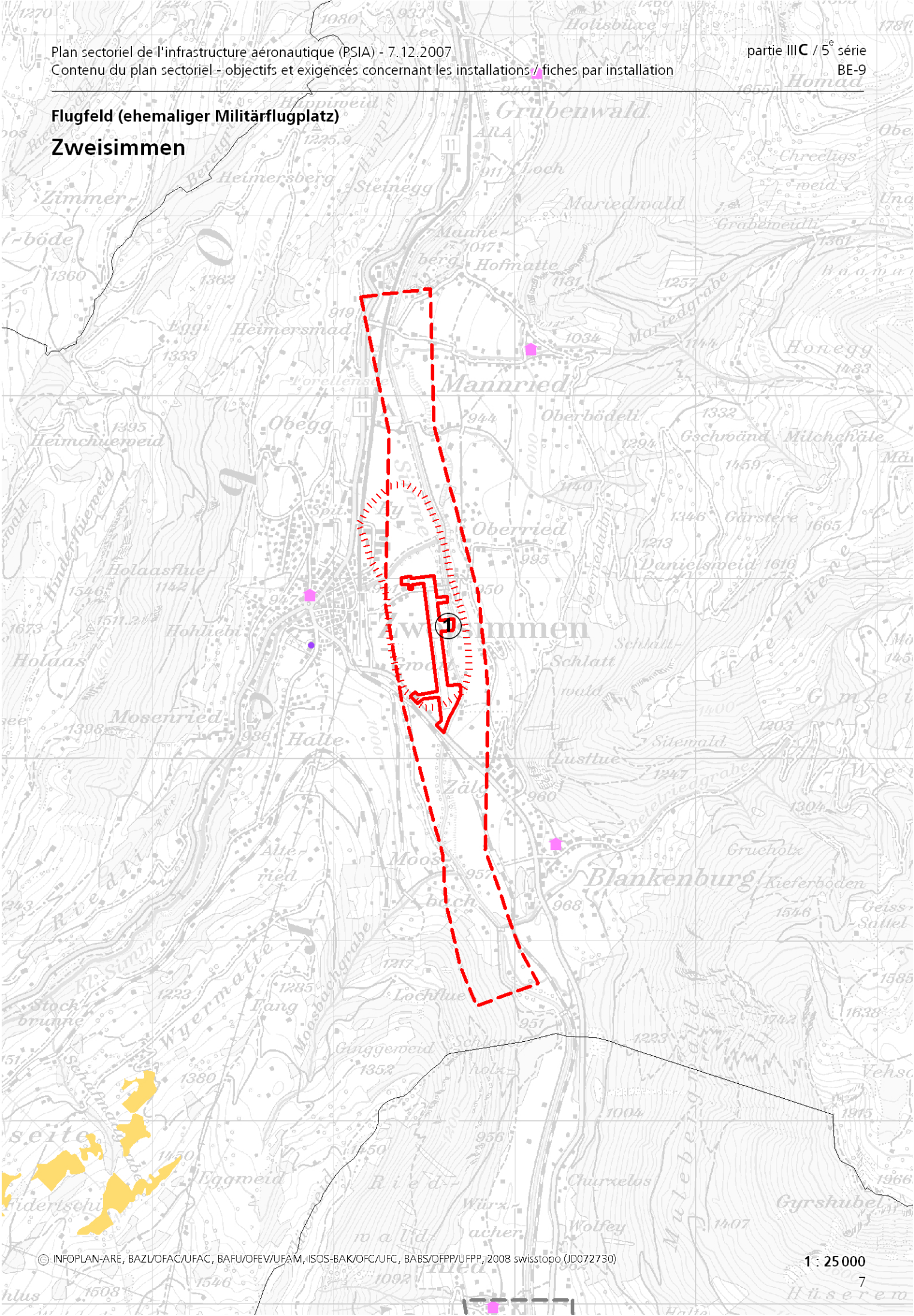
Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster des VBS werden im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugplatzes untersucht und soweit notwendig saniert.





## Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

### Zweisimmen





Anlage: **Triengen**

**LU-1**

Teilnetz: Flugfeld

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Luzern
- Perimetergemeinden: Triengen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Büron, Triengen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Büron, Triengen
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 24'860 (2001-2004)
  - max. 10 Jahre: 28'420 (2003)
  - Datenbasis LBK: 32'594 (1993)
  - Potential SIL: 27'500

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugfeld, seit 1947 in Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport  
 Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässige Flüge (Motor-, Helikopter und Segelflug, Schulung, Fallschirmsport, Werkflüge)

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen und Vorgaben der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die Flugplatzhalterin plant eine *Verlängerung der Piste* um 160 Meter nach Süden. Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit bei Start und Landung sowie eine Reduktion der Lärmbelastung. Die Pistenverlängerung bedingt die Verlegung eines Flurwegs. Der Flugbetrieb wird nicht ausgedehnt. Aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Vorbehalte. Die Pistenverlängerung erfordert eine *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)*. Die UVP erfolgt im Rahmen der Plangenehmigung.

### Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 17.5.1974 (Stand 21.3.1996)
- Betriebsreglement vom 3.10.1994
- Lärmbelastungskataster von 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 15.09.1997
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2007

<p>Die Gemeinde Triengen passt die <i>Flugfeldzone</i> an die neuen Gegebenheiten an. Gleichzeitig wird der <i>Dienstbarkeitsvertrag</i> zwischen der Gemeinde Triengen und der Flugplatzhalterin bezüglich Ausgestaltung und Betrieb des Flugfelds angepasst. Unter anderem wird die <i>Verkehrsleistung</i> neu auf 27'500 statt 32'500 Flugbewegungen/Jahr begrenzt.</p> <p>Die Flugplatzhalterin trifft <i>Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation</i> (Checkflüge, interne Schulung, Information der Piloten, laufende Behandlung der Lärmklagen, interne Sanktionen).</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Triengen ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Flugsport (inkl. Fallschirm- und Segelflugsport), der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Arbeits- und Touristikflügen.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe kann die Hartbelagpiste nach Süden verlängert werden.</p> <p>Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu untersuchen und falls erforderlich mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Fallschirmlandeplatz [1] sowie den Flächen für die Pistenverlängerung mit dem dazu gehörenden Rollweg [2] und die Erweiterung von Abstellplätzen und Hangarbauten (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Im Rahmen der Genehmigung der Pistenverlängerung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Im Falle einer Pistenverlängerung ist das Gebiet mit Hindernisbegrenzung anzupassen.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p><b>G/F</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>

## ERLÄUTERUNGEN

### **Zweckbestimmung, Betrieb:**

Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Flugplatzhalterin sieht einzelne Anpassungen vor, die eine Änderung des Betriebsreglements erfordern (Kunstflüge, Fallschirmbetrieb). Auf Grund der geplanten Pistenverlängerung sind die An- und Abflugverfahren zu überprüfen.

Die Änderungen im Flugbetrieb werden ebenfalls privatrechtlich, im Dienstbarkeitsvertrag mit der Gemeinde Triengen, geregelt. Unter anderem wird die Verkehrsleistung neu auf jährlich maximal 27'500 statt wie bisher 32'500 Flugbewegungen begrenzt (im Schnitt von 5 Jahren maximal 25'000 Flugbewegungen, täglich maximal 300 Flugbewegungen). Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen.

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die bestehenden Flugplatzanlagen inkl. Sicherheitsabstände sowie die notwendigen Flächen für die Erweiterungsprojekte der Flugplatzhalterin. Diese Projekte beinhalten die Verlängerung der Piste nach Süden mit entsprechendem Rollweganschluss, die Erweiterung der Flugzeugabstellfläche südlich des bestehenden Hangars sowie den Bau eines neuen Hangars. Ebenfalls in den Perimeter integriert ist der bestehende Fallschirmlandeplatz.

Im Einzelnen plant die Flugplatzhalterin eine Verlängerung der bestehenden Hartbelagpiste um 160 m in Richtung Süden. Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit bei Start und Landung sowie eine Reduktion der Lärmbelastung im Norden des Flugplatzes (Siedlungsgebiet von Triengen) durch die Verschiebung des Startpunkts gegen Süden. Die Sicherheitsabstände zur Bahnlinie bestimmen die Lage der Pistenschwelle im Südbereich.

Die Pistenbreite beträgt 15 m. Eine Verbreiterung der Piste auf das empfohlene Mass von 18 m ist derzeit nicht vorgesehen. Der Flugplatzperimeter lässt jedoch Raum für eine solche Verbreiterung. Im Dienstbarkeitsvertrag zwischen der Gemeinde Triengen und der Flugplatzhalterin ist eine solche Verbreiterung ebenfalls ausgewiesen (Pistenmass 575x18 m).

Aus Sicherheitsgründen muss bei einer Pistenverlängerung der bestehende Flurweg im südlichen Bereich verlegt werden. Der neue Weg wird als Fortsetzung des bestehenden Wegs parallel zur Piste in einem Abstand von 30 m weitergeführt. Die Wegverlegung ist privatrechtlich sicherzustellen.

Die Pistenverlängerung gilt als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage mit mehr als 15'000 Flugbewegungen. Die Genehmigung des Projekts erfordert eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Der Flugplatzperimeter entspricht mit Ausnahme der Erweiterungsflächen im Süden und Südosten weitgehend der geltenden Flugfeldzone im Zonenplan der Gemeinde Triengen. Die Gemeinde beabsichtigt, diese Flugfeldzone dem Flugplatzperimeter anzupassen.

### **Lärmbelastung:**

Das Gebiet der Lärmbelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugplatzes. Die Berechnung der Lärmkurven basiert auf der Bewegungszahl (inkl. der jahreszeitlichen Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmkurven erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Oktober 2007, die im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts zur geplanten Pistenverlängerung durchgeführt wurde. Diese Lärmberechnung beruht auf der im Grundbuch zu verankernden Zahl von 27'500 Flugbewegungen

## ZUSTÄNDIGE STELLE

*Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:*  
 Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

*Flugplatzhalterin:*  
 Flying Ranch AG, Flugplatz, 6234 Triengen

pro Jahr. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Pistenverlängerung sind die zulässige Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.

Zur Verbesserung der Lärmsituation sieht die Flugplatzhalterin zudem verschiedene Massnahmen vor: Checkflüge, interne Schulung, Information der Piloten, laufende Behandlung der Lärmklagen, interne Sanktionen bei Missachtung von Weisungen der Flugplatzhalterin.

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 1997 (bis 60 m über Grund). Bei einer Pistenverlängerung nach Süden ist der Hindernisbegrenzungskataster im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens anzupassen.

#### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Gestützt auf das Sachziel 6E des Landschaftskonzepts Schweiz soll die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Flugplatzperimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens aber auch verbindlich verlangt werden (z.B. Pistenverlängerung). Erste Abklärungen haben gezeigt, dass die Realisierung ökologischer Ausgleichsflächen auf dem Flugplatz möglich ist. Die Flugplatzhalterin zeigt im Umweltverträglichkeitsbericht zur Pistenverlängerung nun auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (genaue Lage, Bewirtschaftung bzw. Pflege und rechtliche Sicherstellung dieser Flächen). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Im Umweltverträglichkeitsbericht zur Pistenverlängerung werden ebenfalls die Auswirkungen des Flugbetriebs auf den bestehenden Wildtierkorridor untersucht und je nach Ergebnis Massnahmen zu dessen Erhaltung oder Verlegung vorgeschlagen.

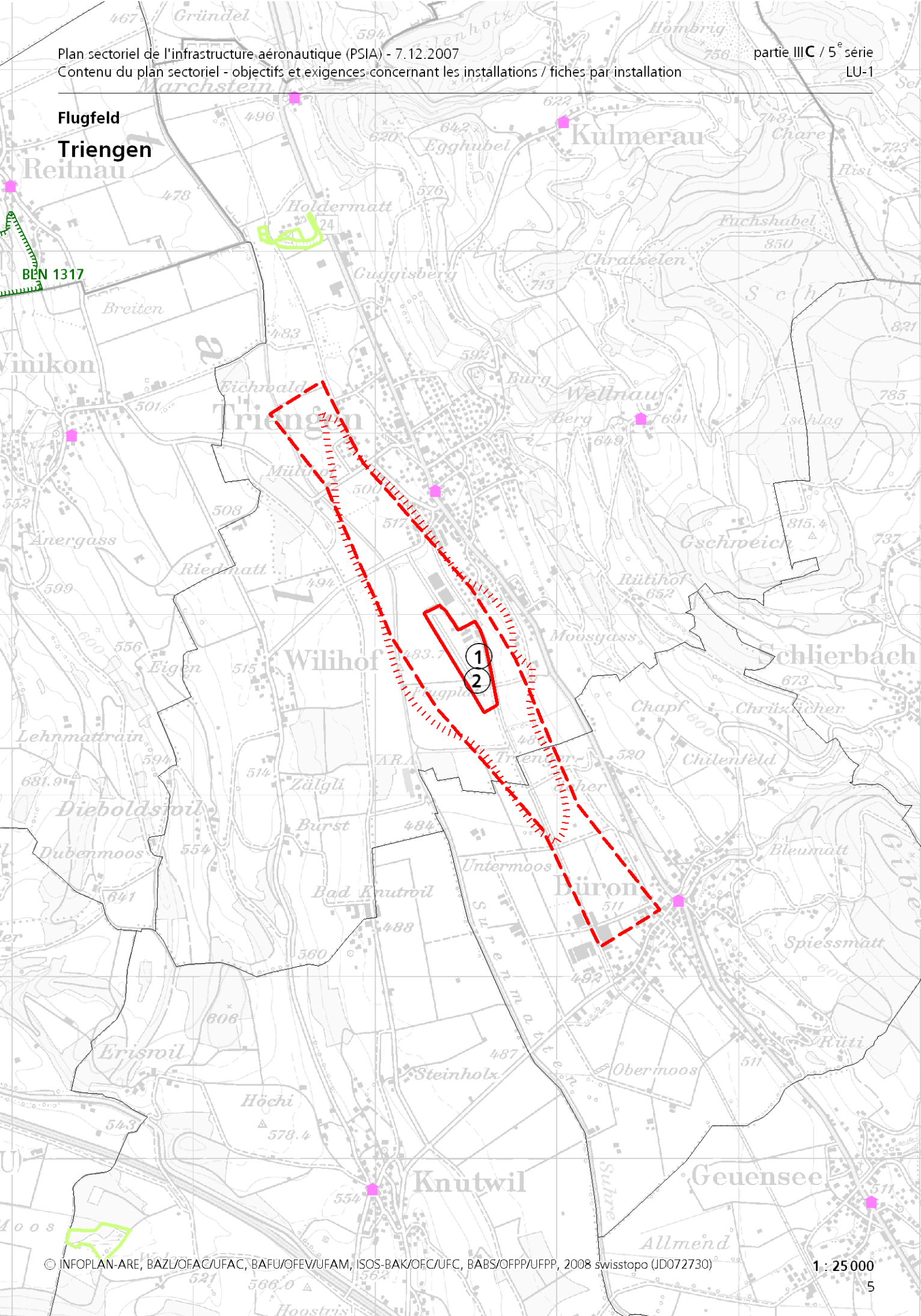
Durch die geplante Pistenverlängerung werden Fruchtfolgeflächen beansprucht. Im Umweltverträglichkeitsbericht zur Pistenverlängerung ist nachzuweisen, dass das im Sachplan des Bundes festgelegte kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen eingehalten werden kann.

Die Auswirkungen der geplanten Pistenverlängerung auf den Gewässerschutz bzw. Massnahmen zur Entwässerung der Piste sind ebenfalls im Umweltverträglichkeitsbericht aufzuzeigen.

Angaben zu dem auf der Karte mit Nummer markierten Schutzgebiet:

BLN: 1317 Endmoräne Staffelbach









Installation: **Lausanne-La Blécherette**

**VD-1**

Réseau partiel: Aérodrome régional

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

### Informations générales et données techniques:

- Cantons: Vaud
- Communes de site: Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 32'780 (2003–2006)
  - max. 10 ans: 36'661 (2002)
  - base de référence CB: 45'000 (1996)
  - potentiel PSIA: 45'000

### Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1910. Il est le plus ancien et le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de secours) et non commercial (vols à moteur à des fins sportives avec restrictions conformes au règlement d'exploitation, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols techniques d'entretien).

### Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

### Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

### Documents de base:

- concession d'exploitation du 20.12.2006
- règlement d'exploitation du 17.7.1991
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1996
- cadastre de limitation d'obstacles de mars 1995
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination de juin 2006

<p><i>L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation</i> de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens (prise en compte du pôle de développement économique «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne –, abaissement des surfaces de sécurité) sont identifiés dans le protocole de coordination. Ils doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines.</p> <p>Un nouveau processus de coordination s'est déroulé suite au projet de déménagement de la base REGA et la construction d'un nouveau bâtiment. Les effets particuliers ont été pris en considération.</p> <p>Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée au projet de nouvelle infrastructure de la REGA. Les courbes de bruit reflètent les discussions; elles se basent sur l'exploitation définie par le projet de règlement d'exploitation, approuvé en 2005 et pendant devant le Tribunal administratif fédéral, et intègrent les modifications des trajectoires de vols des hélicoptères de la REGA.</p> <p>Une étude de faisabilité devra être effectuée sur l'abaissement des surfaces de sécurité en cas de mise en place d'un système de navigation aux instruments.</p> <p>Enfin, l'utilisation des hangars en contrebas de la piste doit être examinée. Elle nécessite la création partielle d'une voie de roulage. L'augmentation du périmètre qui en résulte est prise en considération sous forme de coordination en cours.</p> <p>Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>			
<p><b>D É C I S I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation:</b> L'aéroport est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.</p>	<p><b>P/CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>CC</b></p>	<p><b>IP</b></p>

	P/CR	CC	IP
<p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b>                      L'exploitation se déroule dans l'ensemble dans le cadre actuel, avec quelques aménagements qui nécessitent une adaptation du règlement d'exploitation. En vue de réduire la charge sonore, il est prévu de prolonger la trajectoire vers le nord après un décollage de la piste 36, de procéder à des approches directes, d'élever et de déplacer les secteurs d'entrée, d'élever la volte et de procéder aux approches et décollages des hélicoptères par l'ouest également, les arrivées par l'est étant maintenues. En outre, il est prévu de rendre possible l'octroi de dérogations suivant des modalités à préciser dans le règlement d'exploitation.</p> <p>Le nouveau règlement doit faire l'objet d'une procédure d'approbation.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome:</b>                      Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les projets approuvés de constructions à l'est de la piste – bâtiments administratifs et hangars [1] et le projet de base REGA au nord [2].</p> <p>Le projet de maintenir en fonction des hangars sis en contrebas de la piste, dans le but de créer un musée de l'aviation (volant) nécessitera une redéfinition du périmètre [4].</p> <p><b>Exposition au bruit:</b>                      Territoires exposés au bruit: voir carte. La nouvelle courbe de référence tient compte des mesures prises afin de réduire le bruit de l'installation (redéfinition des procédures d'approche et de décollage ainsi que des voltes) ainsi que des nouvelles routes hélicoptères suite au déménagement de la base REGA. Les courbes, qui émanent du rapport d'impact sur l'environnement lié à la procédure d'approbation des plans de la base REGA, serviront de base au nouveau cadastre d'exposition au bruit suite à ladite procédure.</p> <p>Un cadastre d'exposition au bruit doit être établi.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b>                      Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan de zones de sécurité de 1978.</p> <p>La limitation d'obstacles doit être ré-examinée en relation avec l'exploitation de la nouvelle base REGA au nord, et au besoin adaptée.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b>                      Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	

	P/CR	CC	IP
<p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p> <p><b>Equipement:</b> L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains.</p> <p>Le canton et la ville développent et améliorent les liaisons aéroport – centre-ville et mettent en place une interface de transport dans le cadre du pôle de développement cantonal «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne [3].</p>	<p>•</p> <p>•</p>	<p>•</p>	
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p><b>Fonction de l'installation, exploitation:</b> Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 45'000 mouvements. Cependant, conformément à la concession de construction d'août 1998, une année après la mise en service de la nouvelle piste, l'exploitant de l'aéroport a établi un rapport dans lequel il a proposé des modifications de l'exploitation visant une réduction du bruit. Les modifications de l'exploitation proposées par l'exploitant dans le rapport du 18 mars 2002 confirment l'opportunité d'ouvrir une procédure de modification du règlement d'exploitation. Les éventuelles adaptations ne seront effectives et/ou optimisées qu'une fois la procédure menée à terme.</p> <p>Les grandes lignes des modifications de l'exploitation visant à réduire la charge sonore sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prolongation de la trajectoire vers le nord après décollage de la piste 36,</li> <li>- approches directes,</li> <li>- élévation et déplacement des secteurs d'entrée,</li> <li>- élévation de la volte,</li> <li>- approches et décollages des hélicoptères par l'ouest également, les arrivées par l'est étant maintenues.</li> </ul> <p>En outre, l'aéroport étant ouvert de 8h00 à 20h00 (ou jusqu'au crépuscule civil si celui-ci a lieu avant), la modification du règlement d'exploitation prévoit également l'octroi de dérogations suivant deux régimes distincts en fonction de la période considérée:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) du crépuscule civil à 20h00 (soit pour la période de novembre à mars): <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour tous types de vols</li> <li>- autorisation avec PPR (prior permission required)</li> </ul> </li> <li>2) de 20h00 à 22h00 et de 7h00 à 8h00: <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour les vols d'affaires uniquement</li> <li>- autorisation avec PPR</li> <li>- surtaxe de CHF 100.- par quart d'heure de dérogation après 20h00 et avant 8h00.</li> </ul> </li> </ol> <p>L'exploitant tient un journal des dérogations.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> A.R.L.B. SA, Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Case postale 25, 1018 Lausanne</p>		

Les communes de Romanel-sur-Lausanne et de Jouxens-Mézery n'acceptent pas le premier régime dérogatoire ci-dessus. L'aéroport tient, quant à lui, à conserver la possibilité de déroger exceptionnellement jusqu'à 20h00 en hiver pour tous les types d'avions. La coordination n'a pas permis de trouver une position commune entre tous les partenaires. Le conflit relatif au régime dérogatoire persiste mais n'a pas de conséquences sur la présente fiche quelle que soit l'issue du différend. Celui-ci devra être réglé dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Cette dernière a été menée jusqu'à son terme avec la décision de l'OFAC du 17 août 2005 approuvant le nouveau règlement d'exploitation. Cette décision fait actuellement l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif fédéral qui est suspendu depuis juin 2006. Des pourparlers se sont, en effet, tenus entre, d'une part, l'exploitant de l'aéroport et, d'autre part, les recourants en vue de trouver un terrain d'entente à propos du règlement d'exploitation. Les parties sont parvenues à dégager une solution de consensus. Le résultat de leur démarche est consigné dans une convention signée par tous les recourants et l'exploitant. Ce dernier a converti le contenu de la convention en requête tendant à modifier le règlement d'exploitation. Cette modification a été approuvée par l'OFAC le 4 mai 2007; elle est actuellement dans la phase du délai de recours.

Deux ans après son entrée en vigueur, le régime dérogatoire prévu par le nouveau règlement sera évalué par tous les partenaires de la coordination, dans le but de faire le bilan de la situation et des expériences menées et d'en tirer les conséquences sur le règlement d'exploitation.

#### **Périmètre d'aérodrome, infrastructure:**

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Les projets de construction de hangars et d'un bâtiment administratif, dont les plans sont approuvés, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.

Le périmètre PSIA reprend pour partie le périmètre communal, défini par le PPA n° 661 pour les activités aéronautiques. Le PPA prévoit un endroit réservé aux hélicoptères, en particulier destiné à la REGA. Le projet de construction d'une nouvelle base pour la REGA a également été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte. Elle trouve désormais sa place à l'intérieur du périmètre d'aérodrome défini par le PSIA, en accord avec le PPA.

En outre, afin de garantir la sécurité des opérations de et vers la base REGA, l'exploitation aux abords de celle-ci et l'éventuelle séparation des trafics (avions/hélicoptères) devra faire l'objet d'un examen approfondi. La question de la mise en place d'une FATO (Final Approach and Takeoff Area), surface libre d'obstacles, indépendante de la piste, doit être examinée. Selon l'option prise, une modification du périmètre pourrait être nécessaire. Toutefois, cette solution devra prendre en compte le futur déplacement de la route de Romanel et l'éventuelle présence des câbles servant à l'alimentation électrique du trolleybus.

Enfin, l'ARLB a le projet de maintenir en fonction les hangars sis en contrebas de la piste, soit aux abords de la future station-carburant pour voitures. L'idée est de créer un musée de l'aviation (volant). Les avions seraient exposés dans les anciens hangars et rejoindraient la piste par une voie de roulage partiellement à créer, située à l'intérieur du périmètre. La Ville confirme la nécessité d'examiner le classement (d'un point de vue historique) de la porte du hangar. Pour ce faire, le périmètre PSIA doit être agrandi. Cette augmentation figure dans la catégorie «coordination en cours», le projet n'étant pas encore définitif.

Si des projets d'infrastructures nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté et une procédure d'approbation de plans sera menée.

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

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1<sup>er</sup> juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements. Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la prochaine procédure d'approbation des plans de la nouvelle base REGA.

L'exploitant a fait calculer de nouvelles courbes de bruit sur la base du rapport du 18 mars 2002 et des modifications d'exploitation induites, dans le but de réduire la charge sonore de l'installation. Ces courbes se basent sur les mouvements effectifs de 2001 (34'248), extrapolés à 45'000 (potentiel PSIA). Les mouvements de l'hélicoptère de la REGA (1770 en 2001) extrapolés à 2326 dans le futur, ont été pris en compte dans le calcul, suivant leurs spécificités. Les trajectoires particulières de et vers le CHUV sur l'axe de piste (embarquement du médecin lors d'interventions) ont été introduites dans le modèle (1116 mouvements en 2010). De même, l'emplacement futur de la base REGA, situé au nord de l'installation dans le périmètre défini par le PSIA, a été considéré comme point de départ/arrivée.

Conformément à l'exigence posée à l'aéroport, il est à relever qu'après la révision de l'exploitation, la situation du bruit s'est améliorée dans son ensemble. En outre, les valeurs d'exposition au bruit sont partout respectées. Cependant, la situation s'était légèrement dégradée au sud-est de l'aéroport (faible gonflement de la courbe dû aux mouvements des hélicoptères de la REGA de et vers l'ancienne base). Le déménagement de la base REGA vers l'emplacement prévu dans le PPA n°661, sis à l'intérieur du périmètre défini par le PSIA, a amélioré à nouveau la situation.

La Ville de Lausanne, propriétaire des terrains sur lesquels se trouve encore l'actuelle base REGA, et le canton sont compétents pour régler l'avenir du pôle de développement économique cantonal 7a «Blécherette Région».

La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

La courbe fixée servira de base à l'établissement d'un nouveau cadastre d'exposition au bruit.

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

Le territoire avec limitation d'obstacles est défini par le périmètre des surfaces de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de février 1978.

Le cadastre de limitation d'obstacles et le plan de la zone de sécurité devront éventuellement être adaptés en relation avec le déménagement de la base REGA et la mise en place d'une FATO, conformément aux normes de l'OACI. La situation à cet endroit doit être ré-examinée.

En cas d'adaptation du plan des zones de sécurité suite à la mise en place d'un système de navigation aux instruments (p. ex. GPS), une procédure d'approbation du plan des zones de sécurité sera menée et le PSIA devra être adapté. Une nouvelle coordination devra avoir lieu.

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

En terme 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). La réalisation des mesures des deux types est régie par des contrats de droit privé.

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 à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. (cf. Brochure «La compensation écologique sur les aéroports. Recommandations», OFEFP 2004).

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

**Equipement:**

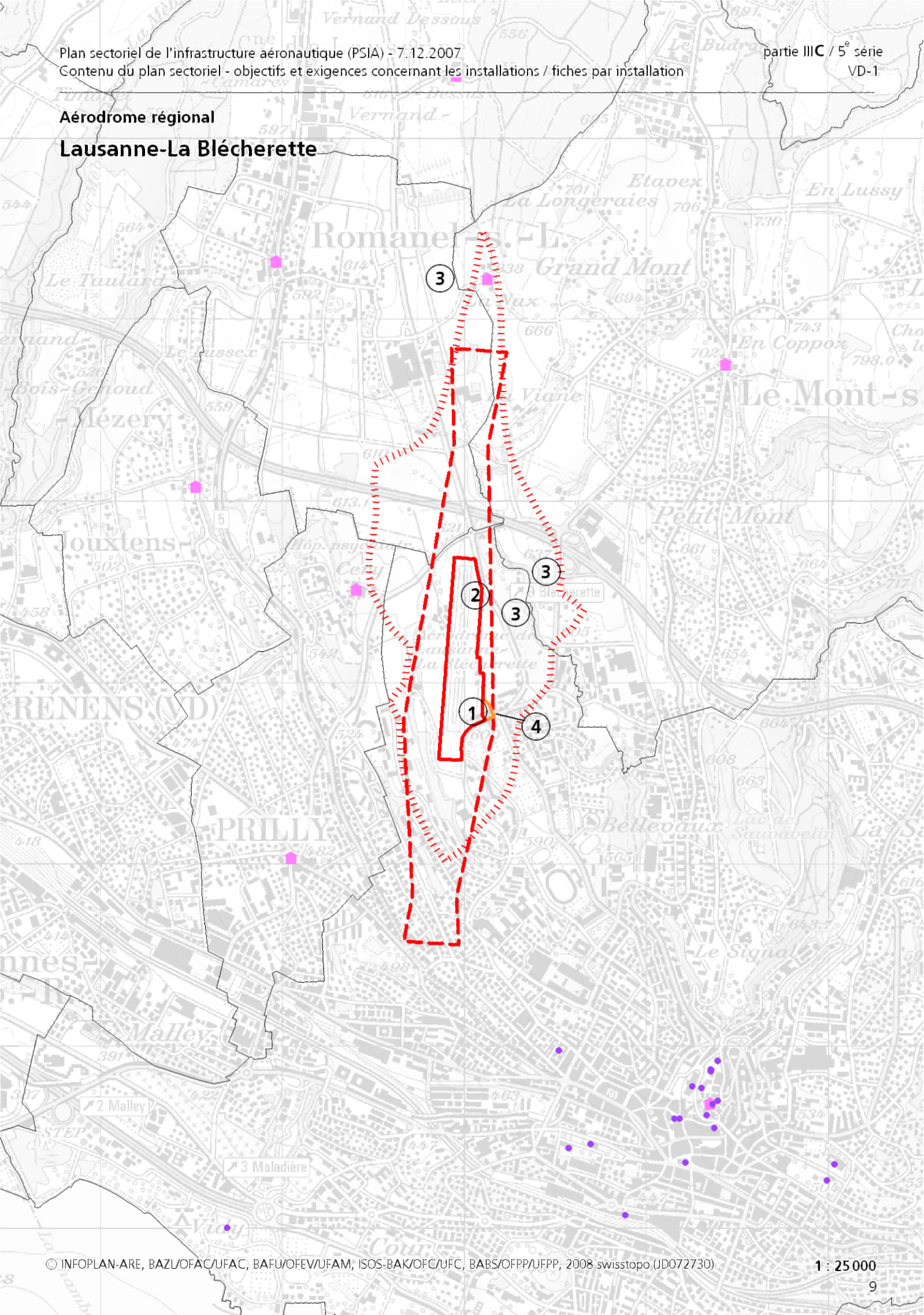
Selon les principes du PSIA, les installations du type de Lausanne se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. A moyen terme, le canton et la commune s'engagent à procéder à une coordination d'ensemble des transports, compte tenu du nombre d'utilisateurs de l'aéroport.





**Aérodrome régional**

**Lausanne-La Blécherette**





Installation: **Payerne (nouvelle utilisation projetée)**

**VD-2**

Réseau partiel: 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: Bussy (FR), Grandcour, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR)
- Communes avec limitation d'obstacles: Bussy (FR), Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR), Vallon (FR)
- Communes avec exposition au bruit civil: Bussy (FR), Grandcour, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR)
- Communes avec exposition au bruit militaire + civil: Bussy (FR), Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Morens (FR), Payerne, Rueyres-les-Prés (FR), Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: nouvelle utilisation civile
  - max. 10 ans: nouvelle utilisation civile
  - base de référence CB: 8'400 (2007)
  - potentiel PSIA: 8'400 (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.

Avec le soutien des Cantons de Vaud et Fribourg, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a le projet d'ouvrir davantage l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile.

La nouvelle utilisation de l'installation provoquera, dans le PSIA, une modification du statut de Payerne qui appartiendra dès lors au réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

Les fonctions prévues par la nouvelle utilisation civile concernent principalement les vols d'aviation civile d'affaires et de transport de marchandises destinés en premier lieu aux entreprises de la région.

### Renvois:

Réseau aérodromes militaires avec utilisation civile  
 III – B3

### Documents de base:

- protocole de coordination de mars 2007
- dossier de demande d'ouverture des procédures d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans de mai 2007

**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<sup>er</sup> 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 qui doit encore être finalisée entre les autorités militaires (armasuisse) et le futur exploitant civil (COREB). Cette Convention 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 il est prévu que des entreprises s'y installent prochainement. 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 constituent des éléments totalement nouveaux. Ils sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de mars 2007) 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'assolément) devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Le pourtour des surfaces de limitation d'obstacles est connu mais le cadastre de limitation d'obstacles proprement dit devra encore être établi, en relation avec l'exploitation civile lors de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. Des conflits subsistent concernant les horaires. En raison d'une base de calcul erronée (seuil de piste civil ne correspondant pas au seuil militaire), la courbe de bruit civile a été recalculée en novembre 2007. Seule la position du seuil de piste 05 a changé, les autres éléments du calcul sont restés identiques. Cette nouvelle courbe de bruit civile remplace celle d'avril 2007. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les courbes de bruit reflètent les développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire.

<p>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 seront étudiés en détail et les mesures correspondantes seront fixées dans les décisions relatives à l'approbation du règlement ou à l'approbation des plans.</p> <p>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). Il s'agira de s'assurer que les mesures déjà prises dans le cadre de l'exploitation militaire et dans le cadre de la mise en zone de l'Aéropôle sont suffisantes.</p>			
<p><b>D É C I S I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation:</b> Aérodrome militaire avec utilisation civile. La partie civile est destinée essentiellement aux vols d'aviation civile d'affaires et de transport de marchandises liés à des activités économiques régionales à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b> L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation.</p> <p>Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 8'400 mouvements civils.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>→ <i>Un projet de règlement d'exploitation a été établi par l'exploitant et la procédure fédérale d'approbation doit encore être menée à terme.</i></p> <p><b>Périmètre d'aérodrome:</b> 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 futurs situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiment administratif, aires de manoeuvre) [1].</p> <p>→ <i>Une procédure fédérale d'approbation des plans doit être menée à terme pour tous les projets de construction en question.</i></p>	<p><b>P/CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p><b>CC</b></p>	<p><b>IP</b></p>

	P/CR	CC	IP
<p><b>Exposition au bruit:</b></p> <p>Les courbes de référence correspondent à l'état futur de l'exploitation. La première courbe se base uniquement sur 8'400 mouvements civils. 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.</p> <p>La seconde courbe montre la charge sonore totale de l'installation et se base sur 18'250 mouvements militaires augmentés des 8'400 mouvements civils. Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.</p> <p>La charge sonore admissible selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.</p> <p>Les deux courbes serviront de base au cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b></p> <p>Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le projet de cadastre de limitation d'obstacles de mars 2007. Elle montre le territoire sur lequel l'exploitation aéronautique et l'utilisation du sol sont harmonisées en termes de limitation en hauteur.</p> <p>Un cadastre de limitation d'obstacles civil doit être établi.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b></p> <p>Dans le cadre de l'étude de l'impact sur l'environnement liée aux procédures spécifiques selon la loi sur l'aviation, définir les impacts directs et indirects sur les milieux naturels et établir un RIE.</p> <p>Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant civil s'assurera que les mesures déjà prises en termes de valorisation écologique de l'installation sont suffisantes. Le cas échéant, les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p><b>Procédures en cours:</b></p> <p>L'ouverture de l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile inscrira la présente installation dans le réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile. Pour ce faire, il est nécessaire de mener 2 types de procédures distinctes mais simultanées selon la loi sur l'aviation: approbation d'un règlement d'exploitation et approbation des plans pour de nouvelles constructions civiles. Ces procédures sont soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement. Un rapport d'impact sur l'environnement (RIE, avril 2007) accompagne le dossier et traite de toutes les demandes simultanément.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> COREB - Communauté régionale de la Broye, Rose de la Broye, 1470 Lully</p>		

**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 une escadrille 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.

Pour la partie civile, le mode d'exploitation précis sera fixé dans le règlement d'exploitation. La procédure d'approbation du règlement d'exploitation est en cours d'instruction. Le cadre général se base sur un potentiel de 8'400 mouvements civils annuels.

Les grandes lignes de l'exploitation civile prévue sont déterminées comme suit par la COREB. Ouverture de 07h00 à 20h00 la semaine avec concentration des vols pendant les heures d'exploitation des jets militaires. Exploitation durant le samedi également mais selon un horaire restreint; aucun vol n'est prévu le dimanche.

La Confédération considère que l'exploitation civile selon les heures ainsi définies provoque une modification notable de l'installation au sens de l'art. 2, OEIE. Dans ce contexte, le cadre d'évaluation de la Confédération prévoit que durant la semaine après 19h00 et le samedi toute la journée, le nombre de vols civils est contingenté: à savoir maximum 8 mouvements par semaine après 19h00 et maximum 8 mouvements par samedi.

Les communes de Cugy et de Morens n'acceptent pas que des vols civils se déroulent hors des heures d'ouverture militaires de l'installation. La COREB quant à elle estime nécessaire une extension des horaires dans le sens décrit ci-dessus afin de permettre à des vols de type commercial de se dérouler. La coordination n'a pas permis de trouver une position commune entre tous les partenaires. Le conflit relatif aux horaires persiste mais n'a pas de conséquences sur la présente fiche quelle que soit l'issue du différend. Ce dernier devra être réglé dans le cadre de la procédure spécifique d'approbation du règlement d'exploitation.

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 réglé 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 (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manoeuvre) faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans [1], ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.

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



Le projet BEAA/SolarImpulse se trouve situé sur des surfaces d'assolement. Le Canton de Vaud devra apporter la preuve que le quota cantonal des surfaces d'assolement défini dans le cadre du Plan sectoriel de la Confédération est respecté.

Si des projets d'infrastructures aéronautiques civiles nouvelles deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (incidences sur le périmètre, le bruit, les obstacles, etc.). Le cas échéant, le PSIA sera adapté. Une procédure d'approbation de plans sera menée.

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

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

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 8'400 mouvements. Elle montre la marge de développement de l'exploitation. Dans un premier temps, elle provenait du rapport d'impact sur l'environnement d'avril 2007, lié aux procédures spécifiques d'autorisation. Cette courbe a été recalculée en novembre 2007 pour que la base de calcul (seuils de piste) soit identique à l'exploitation militaire. Cette nouvelle courbe remplace celle d'avril 2007. Les 8'400 mouvements, potentiel technique retenu par le PSIA, sont décomposés selon le référentiel suivant: 4'000 jets, 2'000 turbopropulseurs, 700 bimoteurs hélice variable, 800 monomoteurs hélice variable, 400 monomoteurs hélice fixe, 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 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.

La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18'250 mouvements militaires augmentés des 8'400 mouvements civils. Les 18'250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant: 11'000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2'200 avions à hélices, 200 drones et 4'700 hélicoptères. Cette courbe (60 dB(A)) correspond à la valeur de planification selon l'OPB pour une zone de degré de sensibilité II (DS II) Elle est représentée vu ses implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.

L'ampleur de cette dernière courbe 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).

Les courbes fixées serviront de base à l'établissement d'un cadastre d'exposition au bruit.

Pour information, figurent en gris sur la carte annexée les indications du plan sectoriel militaire (PSM) en vigueur, actuellement en révision. Est montrée en particulier la courbe de bruit militaire, correspondant à un degré de sensibilité II, fixée dans le PSM de 2001 et basée sur un nombre de mouvements militaires plus élevé.



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

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le projet de cadastre de limitation d'obstacle de mars 2007. Les surfaces de limitation d'obstacles sont représentées jusqu'à une hauteur de 60 m sur sol.

Le cadastre civil de limitation d'obstacles proprement dit sera élaboré dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

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:**

L'exploitant civil doit définir dans le cadre de l'étude d'impact en cours, les impacts directs et indirects sur les milieux naturels. L'exploitant civil établira un rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Celui-ci devra proposer un catalogue de mesures adéquates.

Afin de définir les mesures précises qui s'imposent, le RIE sera étudié et analysé dans le cadre de l'EIE, au cours des procédures spécifiques d'approbation (NB: le RIE fait partie du dossier mis à l'enquête publique). Les mesures définitives à prendre seront fixées dans les décisions d'approbation du règlement d'exploitation et d'approbation des plans.

D'une manière générale, les surfaces vertes d'une installation aéronautique doivent être valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). La réalisation de mesures de compensation doit tenir compte des possibilités liées à la nature, à l'exploitation aéronautique et à l'agriculture.

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. «*La compensation écologique sur les aéroports. Recommandations. L'environnement pratique 2004*»). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées par l'exploitant civil prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aéroport. 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'aéroport (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme.

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.

Il s'agira de s'assurer que les mesures déjà prises dans le cadre de l'exploitation militaire et dans le cadre de la mise en zone de l'Aéropôle sont suffisantes. L'exploitant civil montrera dans le RIE lié au procédures d'approbation comment et par quels moyens il entend répondre aux exigences de compensation écologique.

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:

Objet IFP	1208	Rive sud du lac de Neuchâtel
Site marécageux	416	Grande Cariçaie
Zone alluviale	204	Les Grèves de Cheyres/Font
Zone alluviale	205	Les Grèves d'Estavayer-le-Lac/Chevroux
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux/Portalban
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants	5	Chevroux jusqu'à Portalban (VD,FR)
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrants	115	Salavaux (VD)

**Equipement:**

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



## Payerne





Installation: **Bex**

**VD-3**

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

### Informations générales et données techniques:

- Cantons: Vaud
- Commune de site: Bex
- Communes avec limitation d'obstacles: Bex, Ollon
- Communes avec exposition au bruit: Bex, Ollon
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 13'500 (1996-1999)
  - max. 10 ans: 17'573 (1992)
  - base de référence CB: 15'876 (1994)
  - potentiel PSIA: 16'000

### Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation existant depuis 1916 et servant avant tout à l'aviation sportive. Il a pour fonction le trafic commercial limité et non commercial (vol à moteur et à voile, instruction générale, vols d'hélicoptères et parachutisme occasionnel).

### Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

L'*infrastructure, le périmètre et l'exploitation* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes.

Les problèmes potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

*Procédures en cours:* la demande pendante d'approbation des plans pour la construction d'un hangar doit être menée à terme. Cette demande a également été coordonnée dans le cadre du protocole de coordination.

Les *surfaces vertes* de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).

### Renvois:

Réseau champs d'aviation  
 III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 1.4.1974
- règlement d'exploitation du 18.5.1998
- cadastre d'exposition au bruit de février 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de janvier 1995
- protocole de coordination de juillet 2002 avec complément d'avril 2006

D É C I S I O N S	P/CR	CC	IP
<p><b>Fonction de l'installation:</b>  Champ d'aviation ayant pour fonction le trafic commercial limité et non commercial (vol à moteur et à voile, instruction générale, vols d'hélicoptères et parachutisme occasionnel). Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b>  L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sonore, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome:</b>  Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant le futur hangar [1] à l'ouest de la piste.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b>  Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b>  Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 1995.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b>  Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	

## E X P L I C A T I O N S

**Fonction de l'installation, exploitation:**

Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).

Au surplus, l'exploitant de l'aérodrome souhaite permettre à l'un de ses membres, propriétaire d'un avion de type Do-27, d'organiser quelques vols à des fins touristiques contre rémunération. Dans ces conditions, la fiche est adaptée afin de refléter exactement la situation concrète, quand bien même l'incidence de la modification proposée apparaît mineure puisqu'elle n'entraînera ni majoration des mouvements existants, ni modification de la situation à l'égard de l'environnement.

**Périmètre d'aérodrome, infrastructure:**

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Le projet de construction d'un hangar, faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans, a été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte. La procédure suit son cours. Si des projets futurs d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.

**Exposition au bruit:**

Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1<sup>er</sup> juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La courbe de bruit (55 dB) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (16'000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994 basé sur 15'876 mouvements. La différence de mouvements est insignifiante et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1994 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

**Limitation d'obstacles:**

Le territoire avec limitation d'obstacles correspond au pourtour de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacles du 03.01.1995, réduit à une hauteur maximale de 60 m sur sol.

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

En terme 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).

## I N S T A N C E S

## R E S P O N S A B L E S

*Office fédéral compétent:*  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne

*Exploitant d'aérodrome:*  
Section de la Plaine du Rhône de l'AéCS  
Case postale 5  
1880 Bex

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, en accord avec les exploitants agricoles. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative).

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 de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Les instances de la Confédération élaborent des recommandations sur la revalorisation écologique des aérodromes. Celles-ci seront établies de manière à ce que les besoins de l'agriculture soient pris en considération.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant peut d'ores et déjà formuler des propositions concrètes pour son installation sans attendre une procédure spécifique.

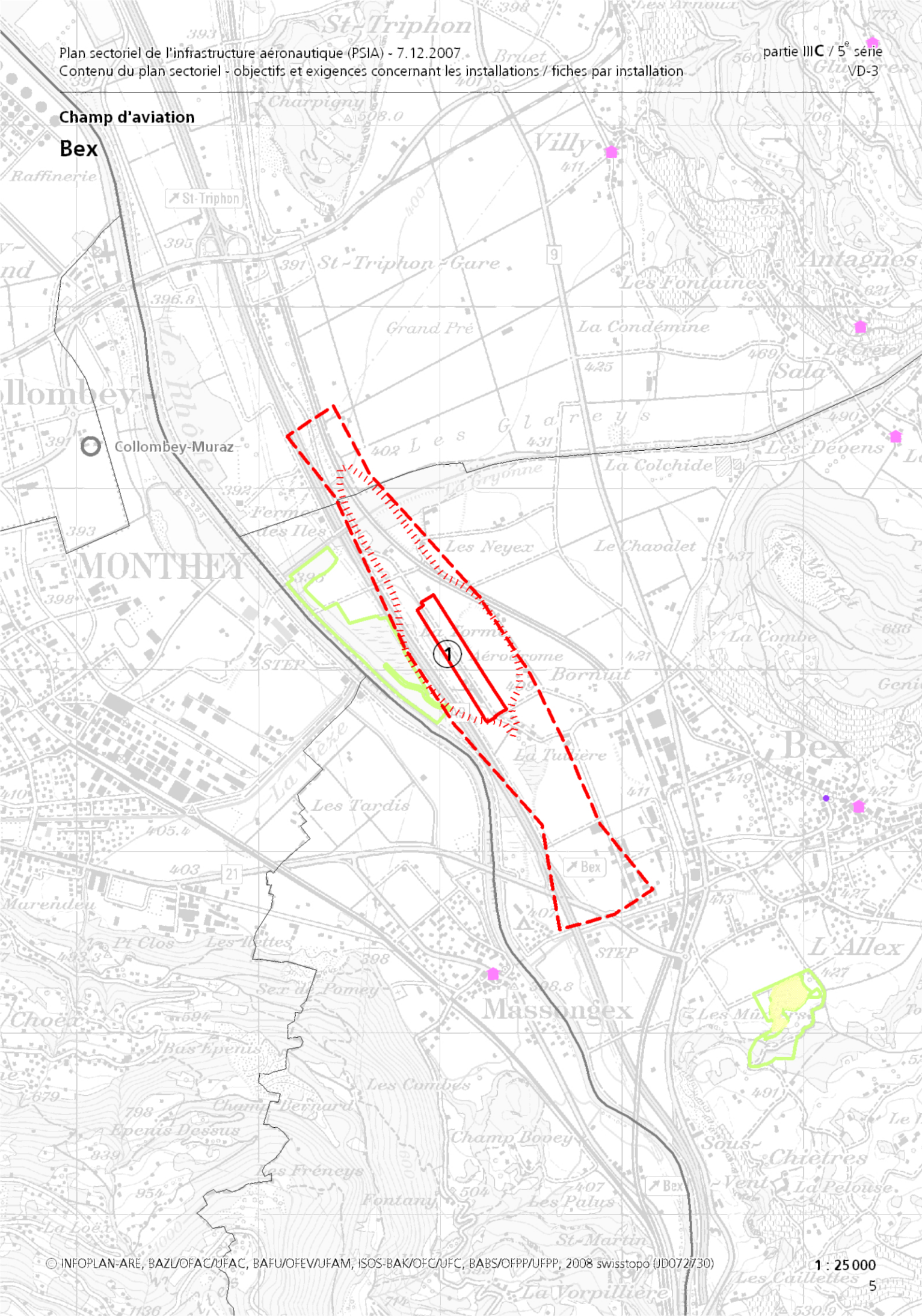
**Equipement:**

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



## Champ d'aviation

### Bex





Installation: **Neuchâtel**

**NE-3**

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

### Informations générales et données techniques:

- Cantons: Neuchâtel
- Communes de site: Boudry, Colombier (NE)
- Communes avec limitation d'obstacles: Boudry, Colombier (NE), Cortaillod
- Communes avec exposition au bruit: Boudry, Colombier (NE), Cortaillod
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 17'854 (2000-2003)
  - max. 10 ans: 20'132 (2000)
  - base de référence CB (à établir): 20'000
  - potentiel PSIA: 20'000

### Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation (installation privée) existant depuis 1955 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation. Il sert à l'instruction, aux vols à moteur et à voile, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme.

L'exploitant entend poursuivre et développer la formation aéronautique continue sur l'aérodrome, conformément au cadre que la Canton a fixé en déterminant les activités des trois aérodromes sis sur son territoire.

### Etat de la coordination:

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes du Plan directeur cantonal. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement dans le respect des prescriptions environnementales.

*L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes.

Les problèmes potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal.

### Renvois:

Réseau champs d'aviation  
 III – B4

### Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 6.11.1973
- règlement d'exploitation du 19.11.1980
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1993
- cadastre de limitation d'obstacles du 15.11.1997
- protocole de coordination de novembre 2006

<p><i>Procédures en cours:</i> la demande d'approbation des plans pour la modification d'un hangar a été menée à terme (décision du 6 juin 2007). Avec cette demande, les projets de taxiway et de taxistrip ont également été coordonnés dans le cadre du protocole de coordination.</p> <p>Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>			
<p><b>D É C I S I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation:</b> Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à la formation aéronautique continue et à l'aviation sportive. Il est destiné aux vols à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b> L'exploitation se poursuit dans le cadre réglementaire actuel.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome:</b> Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les futurs projets de construction dont les effets sont connus.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b> Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au calcul de bruit de 2004 basé sur 20'000 mouvements.</p> <p>La charge sonore admissible selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre de la prochaine procédure d'approbation des plans.</p> <p>Un cadastre d'exposition au bruit devra être élaboré sur la base de la courbe fixée.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b> Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le cadastre de limitation d'obstacles de 2006.</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b> Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p>	<p>P/CR</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p>CC</p>	<p>IP</p>

	P/CR	CC	IP
L'exploitant examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.	•		
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p><b>Fonction de l'installation, exploitation:</b>  Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation). Toutefois, l'exploitant entend poursuivre et développer la formation aéronautique continue sur l'aérodrome, conformément au cadre que la Canton a fixé en déterminant les activités des trois aérodromes sis sur son territoire.</p> <p>En outre, dans les conditions d'exploitation actuelles, un maximum de 20'000 mouvements permet de rester dans le cadre prévu par les prescriptions environnementales. Ce chiffre constitue dès lors le potentiel PSIA de l'installation.</p> <p><b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure:</b>  Le canton et les communes concernés sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.</p> <p>Le projet de modification d'un hangar, approuvé par l'OFAC le 6 juin 2007 ainsi que les projets de taxiway et de taxistrip ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.</p> <p>Si des projets futurs d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.</p> <p><b>Exposition au bruit:</b>  Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.</p> <p>Dans le cas présent, le cadastre d'exposition au bruit de juillet 1993, basé sur un nombre de mouvements égal à 27'646, a montré un dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Cette situation insatisfaisante a dû être corrigée. Ainsi, dans les conditions d'exploitation actuelles et sur la base des mouvements effectifs de 2002 extrapolés, un maximum de 20'000 mouvements permet de rester dans le cadre prévu par les prescriptions environnementales et de respecter les valeurs d'exposition au bruit. Les 20'000 mouvements deviennent ainsi le potentiel technique de l'installation.</p> <p>La courbe de bruit (55 dB) représentée sur la carte montre ainsi les territoires exposés au bruit selon les prévisions. Elle devient la courbe de référence PSIA et servira de base au futur cadastre d'exposition au bruit.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i>  Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i>  Aéroport de Neuchâtel SA  2013 Colombier</p>		

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon l'OPB, état au 1<sup>er</sup> juin 2001. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

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

Le territoire avec limitation d'obstacles est défini par le périmètre des surfaces de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacles du 15 décembre 1997. Les surfaces de limitation d'obstacles sont représentées jusqu'à une hauteur de 60 m sur sol.

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

En terme 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, en accord avec les exploitants agricoles. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative).

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 de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

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. «La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations.» Environnement pratique 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a d'ores et déjà formulé des propositions concrètes pour son installation dans le cadre de la demande pendante d'approbation des plans, liée à la modification d'un hangar.

Les projets de taxiway et de taxistrip, ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome, touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Neuchâtel. Ces utilisations aéronautiques sont en principe compatibles avec les SDA pour autant qu'elles n'entraînent aucune modification du sol et qu'elles n'altèrent pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Il n'y a dès lors pas de suite à donner au niveau du plan sectoriel des surfaces d'assolement pour autant que le respect des critères fixés en la matière soit assuré, notamment en lien avec les projets d'infrastructures prévus.

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

Objet IFP                      1206      Coteaux de Cortaillod et de Bevaix

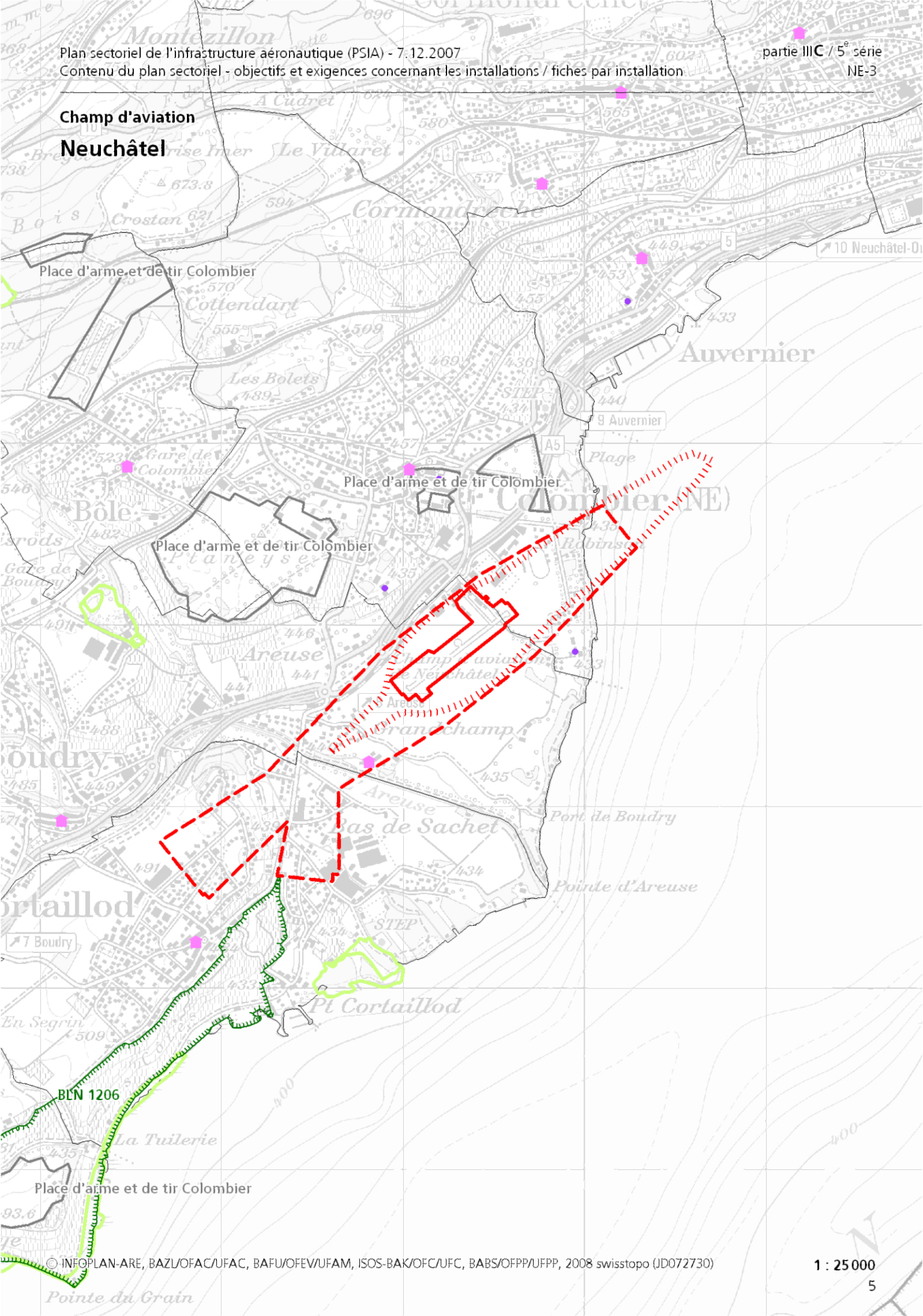
#### **Equipement:**

Pas de modification dans le domaine de la desserte. Desserte directe par les transports en commun (ligne du Littorail) avec arrêt à l'aérodrome et réseau routier existant, accès possible par sortie de l'A5 à proximité.



## Champ d'aviation

### Neuchâtel







# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
territoire avec 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)\*

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito

Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio

Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare



## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

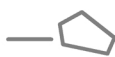


...  
...  
...

\* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.

In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

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



Waffen- und Schiessplätze  
places d'armes et de tir  
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze  
aérodromes militaires  
aerodromi militari



AlpTransit



Übertragungsleitungen (Projekte)  
lignes de transport d'électricité (projets)  
elettrodotti (progetti)

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale

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



BLN-Objekt  
objet IFP  
oggetto IFP



Moorlandschaft  
site marécageux  
zona palustre



Flachmoor  
bas-marais  
palude



Hoch- und Übergangsmoor  
haut-marais et marais de transition  
torbiera alta e torbiera di transizione



Auengebiet  
zone alluviale  
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat  
réserve d'oiseaux d'eau et de migrants  
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet  
district franc  
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone  
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique  
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut  
bien culturel  
bene culturale



ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto IAMP



## Explication des termes utilisés

<b>Communes de site</b>	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.
<b>Communes avec limitation d'obstacles</b>	Communes dont le territoire est touché par la limitation d'obstacles fixée dans le PSIA. La limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnés, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité. Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacles (ramené à une hauteur de 60 m sur sol).
<b>Communes avec exposition au bruit</b>	Communes dont le territoire est touché par la courbe d'exposition au bruit fixée dans le PSIA et correspondant à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit; OPB).
<b>Prestations de trafic</b>	
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements annuels durant les quatre dernières années.
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements 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.
<b>Décisions</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Principe P</li><li>• Coordination réglée CR</li><li>• Coordination en cours CC</li><li>• Information préalable IP</li></ul>
<b>Principes</b>	Les principes sont des indications contraignantes de portée générale. Ils sont de même niveau que les mesures de la catégorie «coordination réglée».
<b>P</b>	

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





## 1 Contexte et objet de l'examen

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

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

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

- IIIC Objectifs et exigences concernant les installations.

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

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

La cinquième série comprend les 7 installations suivantes:

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

## 2 Déroulement de la planification

### Office responsable

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

### Étapes franchies

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

2002/03 Partie III C concernant les installations, 2<sup>e</sup> série de fiches

- Début du processus de coordination, selon notice explicative
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
- Projets de fiches du 30.9.2002
- Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)

2003 14 mai: Adoption par le Conseil fédéral

2003/04 Partie III C concernant les installations, 3<sup>e</sup> série de fiches

- Début du processus de coordination, selon notice explicative
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
- Projets de fiches de juin 2003 pour Lugano-Agno, du 31.07.2003 pour Bressaucourt et du 11.02.2004 pour les autres installations de la série
- Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités); information et participation de la population pour Bressaucourt

2004 18 août: Adoption par le Conseil fédéral

2004/05 Partie III C concernant les installations, 4<sup>e</sup> série de fiches

- Début du processus de coordination, selon notice explicative
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
- Projets de fiches du 25.01.05 (Courtelary et Môtiers), 16.03.05 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) et 4.11.2004 (autres installations)
- Nouvelle consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour les fiches d'objets Interlaken, Saanen, St. Stephan et Zweisimmen

2005 2 novembre: Adoption par le Conseil fédéral; renvoi des fiches d'objet Saanen et Zweisimmen pour élimination des divergences avec le canton de Berne

2001-06 Elaboration des objectifs et exigences de caractère conceptionnel pour le réexamen du réseau des places d'atterrissages en montagne en collaboration avec les cantons concernés, les services fédéraux intéressés et les milieux intéressés

2006 Août: Consultation des cantons et des milieux intéressés selon l'art. 19 OAT (procédure réservée aux autorités)

2007 Janvier: Consultation des cantons concernés, selon l'art 20 OAT  
27 juin: Adoption par le Conseil fédéral

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

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

2007 7 décembre: Adoption par le Conseil fédéral

### Suite des travaux

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

## 3 Collaboration

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

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

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

## **4 Consultation et participation**

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

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

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

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

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



## 5 Prise en compte des propositions

### 5.1 Consultation

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

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



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

---

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

---

**1 Payerne**

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

aucune

aucune

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

---

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

---

**1 Saanen, Zweisimmen**

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

---

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

keine Anträge und Bemerkungen / aucune proposition ni remarque

---

**3 Payerne**

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

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

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

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

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

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

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

---

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

aucune

aucune

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

---

**5 Grundsatz 5**

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

---

---

**Die Poste / La Poste**

---

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

**Kanton Bern (Regierungsrat)**

---

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

**Commune de Rougemont (VD)**

---

- |   |       |   |
|---|-------|---|
| 1 <b>Saanen</b><br>Die mit dem Flugplatz 1974 vereinbarten<br>Segelflugvolten sollen ins Betriebsregle-<br>ment aufgenommen, die Nutzung des<br>Hängegleiter-Startplatzes Rodomont mit<br>dem Flugbetrieb abgestimmt werden.<br>Diesbezügliche Kontakte mit der Flug-<br>platzhalterin haben stattgefunden. | keine | Das Betriebsreglement wird im Rahmen<br>des anstehenden Umnutzungsverfahrens<br>überprüft und gegebenenfalls angepasst. |
|---|-------|---|
- 

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

---

- |   |       |  |
|---|-------|--|
| 1 <b>Zweisimmen</b><br>Der Flugplatz soll im «heute akzeptierten<br>Rahmen» weiter genutzt werden, die Ent-<br>wicklung des Betriebs soll zu «keiner<br>wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärm-<br>belastung» führen; regional sollen keine<br>doppelspurigen Luftverkehrsangebote<br>entstehen. Dass das Flugfeld für Arbeits-<br>flüge einer zweiten Helikoptergesellschaft<br>geöffnet werden soll, widerspreche die-<br>sen Grundsätzen. Die bereits ansässige<br>Bohag erfülle hinlänglich die Bedürfnisse<br>für Kleinhelikoptertransporte und Rettun-<br>gen. Mit einer weiteren Helikopterunter-<br>nehmung würden sich die Sicherheitsrisi-<br>ken erhöhen und die Lärmbelastung un-<br>nötigerweise verstärken. Zudem sei ein<br>für die Region kritischer Verdrängungs-<br>wettbewerb zu befürchten. Von den<br>jährlich 5620 Flugbewegungen, die der<br>Lärmkurve zugrunde liegen, beanspruche<br>die BOHAG 1400, damit sie ihren Auftrag<br>erfüllen und ihren gesunden Betrieb auf-<br>recht erhalten könne. Auf dem Flugplatz<br>Zweisimmen bestehe kein Platz für eine<br>zweite Helikopterunternehmung, das<br>Objektblatt sei entsprechend anzupassen. | keine | Das dem Bundesrat ursprünglich vorge-<br>legte Objektblatt Zweisimmen beinhalte<br>te die von der Bohag geforderten Be-<br>schränkungen im Helikopterbetrieb. Der<br>Bundesrat hat dieses Objektblatt 2005<br>jedoch zur Überarbeitung zurückgewie-<br>sen. Dass mit dem SIL die Voraussetzun-<br>gen für die Ansiedlung einer zweiten<br>Helikopterbasis geschaffen werden sol-<br>len, entspricht dem in der Folge getroffe-<br>nen Konsens zwischen Regierungsrat des<br>Kantons Bern und UVEK.<br>Innerhalb des vorgegebenen Rahmens<br>werden der Betrieb und die Infrastruktur<br>im anstehenden Umnutzungsverfahren<br>im Detail und verbindlich festgelegt. Für<br>den sicheren und reglementskonformen<br>Betrieb des Flugplatzes ist schliesslich die<br>Flugplatzhalterin verantwortlich. Sie hat<br>auch die Zusammensetzung der Flotte<br>bestimmt, die der Lärmberechnung zu-<br>grunde liegt. Wie weit sie dabei mit den<br>ansässigen Unternehmungen Rück-<br>sprache genommen hat, entzieht sich der<br>Kenntnis der Bundesstellen. |
|---|-------|--|
- 

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

---

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

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

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

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

Triengen (Fortsetzung)		Erläuterungen, Lärmbelastung: «Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Oktober 2007 von 2006 ... beruht auf der im Grundbuch zu verankerten verankerten Zahl von 27'500 32'500 Flugbewegungen pro Jahr.»	
Flying-Ranch AG Triengen (LU)			
1	<b>Triengen</b> Hinweis auf die Anpassung der Zahl der jährlichen Flugbewegungen im Dienstbarkeitsvertrag zwischen Gemeinde und Grundeigentümern (vgl. oben). Angesichts der Möglichkeit, dass die Flugbewegungszahl nach 10 Jahren wieder erhöht werden kann, soll das SIL-Potenzial auf 30'000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt werden.	vgl. oben	vgl. oben
Canton de Vaud			
1	<b>Bex</b> Pas de remarques	aucune	aucune
2	<b>Lausanne-La Blécherette</b> Une concertation est demandée entre les autorités concernées en vue de trouver des solutions pour réduire les nuisances sonores liées au déplacement de la base REGA (médecin sur place à la base).	aucune	aucune La concertation a eu lieu et les courbes de bruit ne montrent aucun dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Toute nouvelle solution pour améliorer encore la situation est encouragée.
3	<b>Payerne</b> Le canton, par l'entremise de son Service des eaux, sols et assainissement, demande que trois principes généraux (concernant les débits engendrés par étanchéification des sols, risque de submersion, limites aux cours d'eau) soient respectés.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
4	Le canton, par l'entremise de son Service des forêts, faune et nature demande le respect de toute une série de conditions spécifiques aux projets de construction.	aucune	aucune Les principes et conditions spécifiques aux projets de construction seront amenés lors de la phase de consultation des dossiers dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
5	Le canton souhaite des compléments d'information sur les contingentements de mouvements hors des heures militaires.	aucune	aucune La directives ratifiée par le DDPS, l'OFEV et l'OFAC prévoit que, en cas de modification notable, le contingent maximal possible, fixé dans le règlement d'exploitation, se décompose comme suit: <ul style="list-style-type: none"><li>- au maximum 8 mouvements par semaine, du lundi au vendredi entre 6h00 et 7h00 et entre 19h00 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements;</li><li>- au maximum 8 mouvements par samedi, entre 8h00 et 12h00 et entre 13h30 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements;</li><li>- au maximum 4 mouvements par dimanche, entre 10h00 et 12h00 et entre 13h30 et 20h00, soit un contingent annuel de 200 mouvements.</li></ul> Cela signifie un contingent maximal de 1000 mouvements civils par année hors des heures d'exploitation civiles ordinaires (lu-ve/7h00-19h00). Avec cette façon de procéder, la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.

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

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

### **Canton de Fribourg**

1	<b>Principe 5</b> Le canton souhaite des compléments d'information sur les contingentements de mouvements hors des heures militaires.	aucune	aucune La directives ratifiée par le DDPS, l'OFEV et l'OFAC prévoit que, en cas de modification notable, le contingent maximal possible, fixé dans le règlement d'exploitation, se décompose comme suit: - au maximum 8 mouvements par semaine, du lundi au vendredi entre 6h00 et 7h00 et entre 19h00 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements; - au maximum 8 mouvements par samedi, entre 8h00 et 12h00 et entre 13h30 et 22h00, soit un contingent annuel de 400 mouvements; - au maximum 4 mouvements par dimanche, entre 10h00 et 12h00 et entre 13h30 et 20h00, soit un contingent annuel de 200 mouvements. Cela signifie un contingent maximal de 1000 mouvements civils par année hors des heures d'exploitation civiles ordinaires (lu-ve/7h00-19h00). Avec cette façon de procéder, la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
2	<b>Payerne</b> Durant les procédures, un manque de coordination entre les différents plans sectoriels (militaire et de l'infrastructure aéronautique) a été constaté.	aucune	aucune A examiner dans le cadre des procédures liées aux plans sectoriels de la Confédération en général.
3	Une relecture attentive de la fiche doit être effectuée afin de vérifier si tous les aspects traités doivent apparaître dans le document.	aucune	aucune La forme de la fiche correspond aux standards élaborés pour l'élaboration de toutes les fiches PSIA.
4	Les mouvements civils en dehors de l'horaire ordinaire resteront exceptionnels.	aucune	aucune cf. cadre maximal admissible décrit ci-dessus
5	Pour ce qui est des horaires d'exploitation, le Conseil d'Etat se chargera de discuter avec les communes et les autres partenaires pour trouver une solution acceptable.	aucune	aucune

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

#### **Bex**

Pas de remarque

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

#### **Bex**

Pas de remarque

### **Ville de Lausanne (VD)**

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

### **Commune de Payerne (VD)**

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

### **Commune de Grandcour (VD)**

1	<b>Payerne</b> Le développement civil ne doit pas être entravé par les procédures militaires.	aucune	aucune Les deux procédures de planification sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa.
2	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
3	Différentes remarques sur des points précis de l'exploitation.	aucune	aucune Thème abordé et traité dans la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.
4	Il faut ajouter un chapitre «protection de l'air» dans le protocole de coordination.	aucune	aucune Fiche PSIA pas concernée

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

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



### **Commune de Missy (VD)**

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

### **Commune de Rueyres-les-Prés (FR)**

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

### **Commune de Bussy (FR)**

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

3	Les conditions de l'exploitation civile ne doivent pas entraîner des conséquences sur la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire.	aucune	aucune Avec le cadre mis en place, la correction de niveau K <sub>0</sub> , égale à -8 dB(A) et accordée à l'aviation militaire, n'est pas touchée.
4	La situation n'est pas connue avec suffisamment de précision, en particulier à cause du dossier militaire provisoire. Le PSM doit être adopté pour pouvoir entrer dans le dossier PSIA.	aucune	aucune Les deux procédures de planification (PSM et PSIA) sont coordonnées mais distinctes. L'une n'a pas d'influence sur l'autre et vice versa. Les fiches seront soumises au Conseil fédéral en même temps.

#### **Commune des Montets (FR)**

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

#### **Commune de Cugy (FR)**

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

#### **Commune de Morens (FR)**

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

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

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

### **Canton de Neuchâtel**

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

### **Aéroport de Neuchâtel SA**

	<b>Neuchâtel</b> Pas de remarque		
--	-------------------------------------	--	--

## 5.2 Procédure de participation

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

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

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

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

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



## **Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT**

**Office fédéral du développement territorial ARE  
21.11.2007**





## Sommaire

### 1 Introduction

- 11 Contexte et objet de l'adaptation
- 12 Contenu de l'examen

### 2 Forme

- 21 Indications du plan sectoriel et rapport explicatif
- 22 Publication
- 23 Appréciation

### 3 Procédure

- 31 Elaboration, collaboration avec l'ARE
- 32 Collaboration avec d'autres instances responsables de tâches à incidence spatiale, consultation des cantons, participation de la population
- 33 Compatibilité avec les plans directeurs en vigueur
- 34 Appréciation

### 4 Contenu

- 41 L'adaptation répond à un besoin
- 42 Coordination globale des activités à incidence spatiale
- 43 Exigences relatives à la «coordination réglée»
- 44 Contribution au développement spatial souhaité
- 45 Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur
- 46 Appréciation

### 5 Conclusion



# **1 Introduction**

## **11 Contexte et objet de l'adaptation**

La partie conceptionnelle (I-III B) du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a été adoptée par le Conseil fédéral le 18.10.2000. Il a alors été prévu de procéder, par étapes, à l'élaboration de la partie consacrée aux installations. Une cinquième série de fiches par installation (PSIA, partie III C, 5e série) peut maintenant être transmise au Conseil fédéral pour décision, de même qu'une adaptation de la partie conceptionnelle B3 (PSIA, partie B3, principe 5).

La 5<sup>e</sup> série de fiches concerne les sept installations suivantes:

- Saanen/BE, champ d'aviation (ancien aérodrome militaire)
- Zweisimmen/BE, champ d'aviation (ancien aérodrome militaire)
- Triengen/LU, champ d'aviation
- Lausanne-La Blécherette/VD, aérodrome régional
- Payerne/VD, aérodrome militaire avec utilisation civile
- Bex/VD, champ d'aviation
- Neuchâtel/NE, champ d'aviation

L'approbation de l'utilisation civile prévue à l'aérodrome militaire de Payerne nécessite en outre une adaptation du principe 5 de la partie conceptionnelle III B3, qui traite des nuisances sonores causées par la co-utilisation civile d'une installation.

Un rapport explicatif est joint au document soumis à approbation.

## **12 Contenu de l'examen**

Dans son rapport d'examen, l'ARE vérifie si l'adaptation du plan sectoriel est conforme aux exigences du droit sur l'aménagement du territoire, notamment s'il contribue au développement spatial souhaité et s'il ne présente pas de contradictions avec les autres conceptions et plans sectoriels de la Confédération, ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux en vigueur.

Il convient de relever que la présente adaptation du PSIA s'appuie sur la forme et la procédure développées dans les séries de fiches précédentes. Le présent rapport de l'ARE se concentre par conséquent avant tout sur les aspects nouveaux, non examinés préalablement (notamment quant à la procédure et au contenu des fiches), en examinant s'ils répondent aux exigences du droit sur l'aménagement du territoire.

## **2      Forme**

### **21      Indications du plan sectoriel et rapport explicatif**

*Une distinction entre les parties contraignantes et les parties informatives a-t-elle été opérée? La compréhensibilité est-elle garantie?*

*Des informations sont-elles données sur le déroulement de la planification et sur la manière dont il a été tenu compte des différents intérêts en présence?*

L'adaptation du plan sectoriel se présente sous forme d'un texte et de cartes qui contiennent des indications contraignantes et fournissent des informations complémentaires pour permettre une meilleure compréhension des décisions. Le rapport explicatif renseigne sur les processus de coordination, le déroulement de la planification et la manière dont il a été tenu compte des différents intérêts en présence; il montre en outre les remarques et indications qui ont été prises en compte et la manière dont elles l'ont été; il explique enfin pourquoi certaines de ces remarques n'ont pu être retenues. La forme du rapport est en accord avec les règles formelles fixées pour l'ensemble du plan sectoriel.

### **22      Publication**

*Les résultats de la planification sont-ils rendus publics?*

Les résultats de la planification sont publics. L'adaptation du plan sectoriel sera publiée sur internet en format pdf; une version papier sera disponible sur demande.

### **23      Appréciation**

*Les exigences formelles des articles 15 et 16 OAT sont remplies.*

## **3      Procédure**

### **31      Elaboration, collaboration avec l'ARE**

*L'adaptation du plan sectoriel a-t-elle été effectuée en collaboration étroite avec l'ARE?*

L'adaptation du PSIA a été pilotée par l'OFAC qui, au niveau fédéral, a institué à cet effet un groupe d'accompagnement formé de représentants des principaux services fédéraux intéressés (ARE, OFEV, DDPS). L'ARE a été étroitement associé à tous les travaux.

### **32      Collaboration avec d'autres instances responsables de tâches à incidence spatiale, consultation des cantons, participation de la population**

*Les autorités de la Confédération et des cantons ainsi que les organisations concernées ont-elles été associées suffisamment tôt?, les cantons ont-ils été consultés et l'information et la participation de la population a-t-elle été assurée?*

Le processus de coordination visant à garantir l'intégration spatiale des installations concernées a bénéficié d'une collaboration continue avec les services fédéraux intéressés ainsi que les services

cantonaux, les communes et exploitants d'aérodromes concernés. Les résultats de cette collaboration ont été consignés dans des protocoles de coordination. Et sur cette base ont été formulées ou adaptées (Lausanne – La Blécherette, Bex) les sept fiches PSIA.

L'adaptation du plan sectoriel (y compris le principe 5 de la partie conceptionnelle B3) a fait l'objet d'une consultation des cantons (BE, LU, VD, FR, NE), communes et exploitants d'aérodromes concernés, au cours des deuxième et troisième trimestres 2007. Une consultation des offices fédéraux a également été réalisée. Le rapport explicatif informe sur les résultats de ces procédures.

Le canton de Berne et les services fédéraux avaient déjà eu l'occasion de se prononcer sur les fiches relatives à Saanen et à Zweisimmen, en 2004. Le Conseil fédéral avait cependant renvoyé ces fiches en vue d'une conciliation avec le canton. La version actuelle, qui comporte notamment un complément concernant l'affectation de l'installation de Zweisimmen, résulte de cette mise au point.

En matière de participation, il faut aussi rappeler que la population intéressée, les associations économiques, les partis, les organisations aéronautiques, ainsi que les organisations spécialisées dans l'aménagement du territoire et dans la protection de l'environnement avaient été invités à prendre part au premier grand cycle de participation (de janvier à mars 1999) suite à une annonce parue dans la Feuille fédérale (FF 1998 4938), à un stade très précoce du PSIA. Les installations de la présente adaptation faisaient partie des documents mis en consultation. Les remarques et propositions faites à l'époque à leur sujet ont été intégrées au processus de coordination.

Une procédure de consultation complémentaire a en outre été organisée fin 2004 à propos des anciens aérodromes militaires de Saanen et de Zweisimmen, ainsi que l'aérodrome de St. Stephan, parce que le cadre défini préalablement dans le plan sectoriel, qui prévoyait une affectation différenciée des installations, faisait l'objet d'une controverse. L'élargissement prévu de l'utilisation civile de l'aérodrome Payerne, qui représente une modification profonde de l'installation, a nécessité lui aussi une nouvelle procédure de participation (2<sup>e</sup> trimestre 2007). Elle s'est déroulée en parallèle, mais pas exactement simultanément, à la procédure du Plan sectoriel militaire.

### **33      Compatibilité avec les plans directeurs en vigueur**

*Les cantons ont-ils eu la possibilité de relever les éventuelles contradictions avec leur plan directeur avant l'approbation du plan sectoriel?*

Les cantons concernés ont eu la possibilité de constater d'éventuelles contradictions entre le projet de plan sectoriel et la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation prévue par l'article 13 OAT n'a pas été demandée.

### **34      Appréciation**

*La procédure d'élaboration de la présente adaptation du plan sectoriel répond aux exigences de la LAT et de l'OAT. À l'avenir, il s'agira cependant de veiller à une meilleure coordination temporelle en cas de procédures parallèles.*

## **4 Contenu**

### **41 L'adaptation répond à un besoin**

*L'adaptation du plan sectoriel répond-elle à un besoin conformément à l'art. 17/4 OAT et les décisions prévues doivent-elles être spatialement coordonnées?*

Conformément à la démarche définie dans la première décision du PSIA, la présente adaptation soumet pour adoption une nouvelle série de fiches liées à des installations spécifiques. Le complément apporté au principe 5 de la partie conceptionnelle III B3 en découle directement. Les éléments faisant l'objet de l'adaptation doivent être coordonnés; ils nécessitent une adaptation formelle du plan sectoriel.

### **42 Coordination globale des activités à incidence spatiale**

*Les décisions du plan sectoriel sont-elles coordonnées conformément à l'art. 2 OAT? Les intérêts concernés ont-ils été déterminés et appréciés et la décision a-t-elle été fondée en prenant en considération l'ensemble de ces intérêts?*

La phase de collaboration soutenue, qui, dans la perspective des protocoles de coordination, a associé toutes les parties concernées (services fédéraux, cantons, communes, exploitants d'aérodromes, autres milieux intéressés), a permis de mettre en évidence tous les intérêts en présence. Les conflits ont été détectés et les mesures susceptibles d'assurer une meilleure intégration des installations examinées. Si nécessaire, des mandats ont été formulés en vue de la résolution des conflits.

### **43 Exigences relatives à la «coordination réglée»**

*Les exigences de l'art 15/3 OAT pour qu'un projet concret puisse être arrêté en tant que «coordination réglée» sont-elles remplies?*

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

### **44 Contribution au développement spatial souhaité**

*Les décisions du plan sectoriel sont-elles compatibles avec le développement spatial souhaité et y contribuent-elles?*

La question de savoir si les objectifs et les exigences concernant l'infrastructure ainsi que les réseaux fixés sont compatibles avec le développement spatial souhaité du point de vue national a déjà fait l'objet d'un examen de fond, lors de l'approbation de la partie I-III B du PSIA. La présente adaptation entraîne une petite modification de la partie conceptionnelle du plan sectoriel: à la demande du Conseil fédéral, les exigences touchant l'affectation et les possibilités de développement des installations de Saanen et Zweisimmen (en tant qu'éléments du système d'aérodromes de l'Oberland bernois), ont en effet été rediscutées avec le canton et complétées. En relation avec l'approbation de l'utilisation civile de l'aérodrome de Payerne, la partie conceptionnelle du plan sectoriel (partie B3, principe 5) a elle aussi été précisée eu égard aux nuisances sonores dues à une telle utilisation. Les précisions ajoutées se fondent sur un accord entre les services fédéraux compétents (OFAC, OFEV, SG DDPS).

Dans l'optique du développement spatial souhaité au niveau régional/local, il s'agit avant tout d'optimiser l'intégration spatiale des installations en question, en tenant compte des intérêts de la Confédération, des cantons/régions et des communes. Dans le processus de coordination, des efforts ont ainsi été accomplis afin de réduire les atteintes à l'environnement et à la qualité de vie dans le périmètre de chacune des installations concernées, et soutenir de façon adéquate les intérêts économiques et régionaux. Cette démarche pragmatique a fait ses preuves, notamment à Saanen et Zweisimmen, mais aussi à Payerne, où l'ouverture de l'aérodrome à des activités civiles constitue l'un des objectifs principaux des cantons/régions/communes concernés. Dans l'ensemble, les solutions mises en œuvre sont opportunes dans l'optique des buts et principes de l'aménagement du territoire. Les problèmes qui subsistent sont relevés dans les fiches par installation et des mandats ont été formulés afin d'y remédier au niveau local (p. ex. Payerne, Triengen), ou lors de procédures ultérieures (p. ex. dans le règlement d'exploitation).

#### **45      Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur**

*Les décisions du plan sectoriel sont-elles compatibles avec les plans sectoriels et les plans directeurs en vigueur?*

La consultation des cantons et des services fédéraux a montré qu'il n'y avait pas de contradictions entre la présente adaptation du plan sectoriel et le droit fédéral pertinent (notamment concernant les surfaces d'assollement et la pollution sonore), les conceptions et plans sectoriels fédéraux (en particulier avec le plan sectoriel militaire et le plan sectoriel des surfaces d'assollement) et les plans directeurs cantonaux en vigueur.

#### **46      Appréciation**

*Le contenu de la présente adaptation du plan sectoriel répond aux exigences de la LAT et de l'OAT.*

### **5      Conclusion**

La présente adaptation du PSIA est compatible avec les exigences du droit de l'aménagement du territoire pour ce qui est de l'objet, de la forme, de la procédure et du contenu. Aucune contradiction n'a été décelée avec les autres conceptions et plans sectoriels de la Confédération au sens de l'article 13 LAT, ni avec les plans directeurs cantonaux au sens des articles 6 à 12 LAT. Compte tenu de la collaboration qui s'est instaurée avec les services fédéraux et les cantons, on peut admettre que cette adaptation du plan sectoriel prend en compte de manière adéquate les autres intérêts et activités à incidence spatiale de la Confédération et des cantons. L'adaptation peut être adoptée par le Conseil fédéral.

Dans le cadre des processus ultérieurs de coordination liés aux installations, il conviendra de veiller à ce que les efforts engagés soient poursuivis.