

Installation : **Courtelary** BE-4
Type d'installation : Champ d'aviation

Avec
modifications
amenées à la
version du
22.06.2022

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

Informations générales et données techniques :

- Canton : Berne
- Communes de site : Cortébert, Courtelary
- Communes avec limitation d'obstacles : Corgémont, Cormoret, Cortébert, Courtelary, Mont-Tramelan
- Communes avec exposition au bruit : Cortébert, Courtelary
- Prestations de trafic :
 - moyenne 4 ans : 3127 (2017-2020)
3223 (2021-2024)
 - max. 10 ans : 5052 (2012)
3694 (2022)
 - moyenne 4 ans (vol à voile) : 1663 (2021-2024)
 - base de référence CB : 4260 (1994)
 - potentiel PSIA : 4000 4260 (2010)

Renvois :

Partie conceptuelle, chapitre 4.3 Champs d'aviation

Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 06.11.1981
- règlement d'exploitation du 06.11.2020
- cadastre d'exposition au bruit de mai 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de juillet 2021
- protocole de coordination de novembre 2004 avec et ses compléments de du 24 juin 2008 et 10 septembre 2025

Rôle et fonction de l'installation :

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

Etat de la coordination :

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

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

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

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

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

INDICATIONS CONTRAIGNANTES	CR	CC	IP
<p>Fonction de l'installation : Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés. Il permet avant tout de répondre aux besoins liés à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile avec instruction aéronautique préparatoire et à l'instruction générale.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p>	• •		
<p>Conditions générales de l'exploitation : 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>Périmètre d'aérodrome : Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p>	•		
<p>Exposition au bruit : Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative déterminante (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.</p>	• •		
<p>Aire de limitation d'obstacles : L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p>	•		
<p>Protection de la nature et du paysage : Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.</p>	• •		

EXPLICATIONS	INSTANCES RESPONSABLES
<p>Fonction de l'installation, exploitation : Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation). Le cadre actuel se base sur les indications contraignantes concernant les champs d'aviation définies dans la partie conceptuelle du PSIA (chapitre 4.3 Champs d'aviation). L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation.</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure : Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire. <u>Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aérodrome.</u> Si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.</p> <p>Exposition au bruit : Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci ; les autres sont : la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée. La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV). La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit <u>la situation future du nombre de mouvements (exposition au bruit issue du rapport du calcul de l'exposition au bruit du 8 juillet 2025)</u>. Le potentiel PSIA retenu est de 4000 mouvements annuels et a donc été diminué par rapport à celui qui a été fixé dans la première fiche PSIA du 2 novembre 2005 (4260 mouvements). L'exploitation du projet de hangar pour anciens planeurs a été prise en compte dans le calcul du bruit. La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec le canton et les communes concernés. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit <u>la situation future du nombre de mouvements (4260)</u>. Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1994 basé également sur 4260 mouvements. Le cadastre d'exposition au bruit de 1994 reste donc en vigueur sans adaptation et la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.</p>	<p>Office fédéral compétent : Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p>Exploitant d'aérodrome : Groupe de vol à voile de la section biennoise de l'AéCS, Case postale 2501 Biel/Bienne</p>

Le territoire exposé au bruit établit le cadre des « immissions de bruit admissibles » au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les « immissions de bruit admissibles » ne doivent pas être dépassées en dehors de ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.

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

Limitation d'obstacles :

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 6 juillet 2021. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement :

En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception « Paysage Suisse » (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme ; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. Pillet S., BTEE SA, 2019 : Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

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

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

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

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

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

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

IFP : 1002 Le Chasseral
Site marécageux: 12 La Chaux-des-Breuleux
District franc : 2 Combe-Grède

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

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

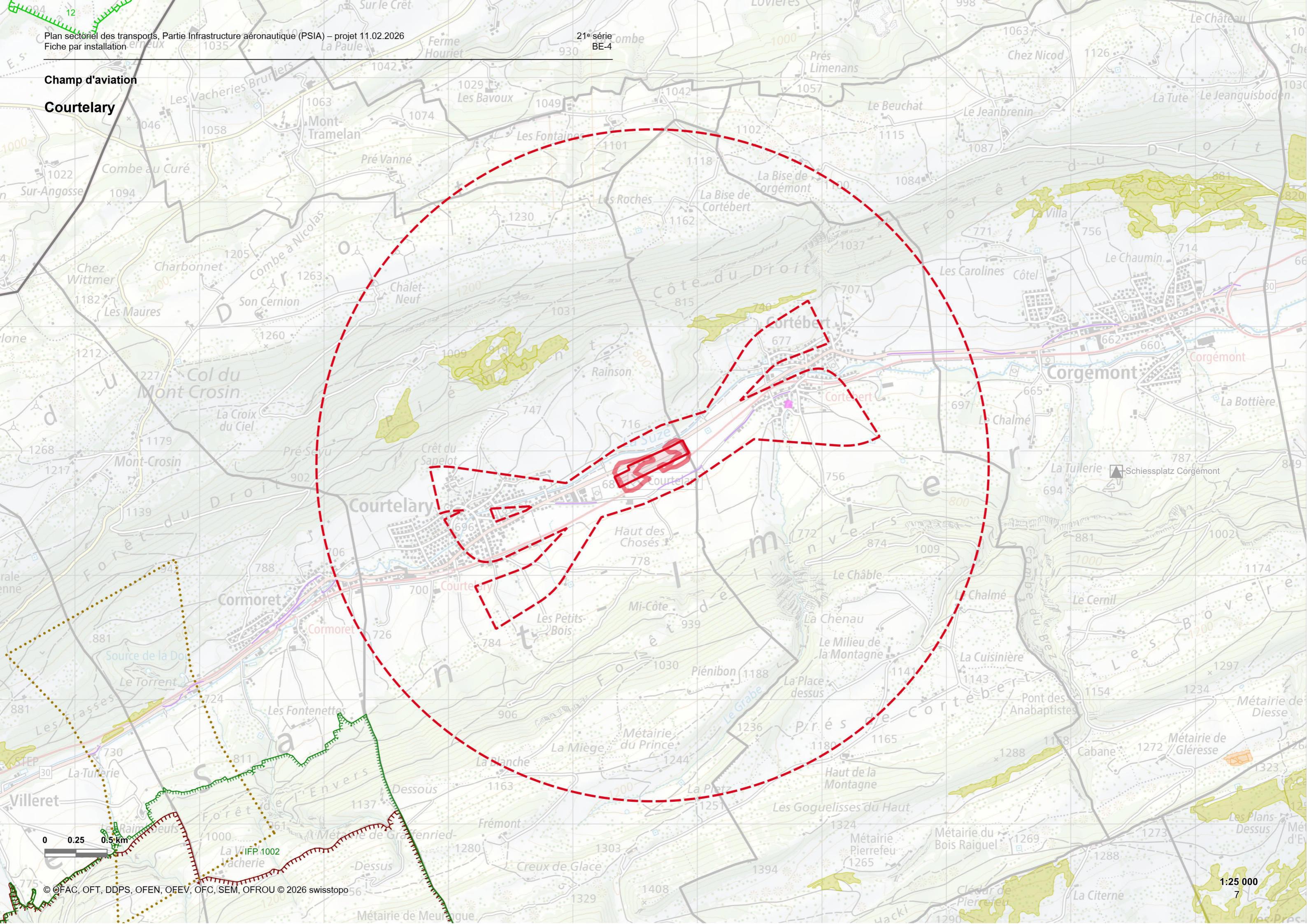
Equipement :

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

xxx Modifications amenées par rapport à la fiche par installation 17^e série (22.06.2022).
xxx Suppressions par rapport à la fiche par installation 17^e série (22.06.2022).

Champ d'aviation

Courtelary



Legende/Légende/Leggenda