

Installation: **Payerne****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: Estavayer (FR), Grandcour, Payerne
- Communes avec limitation d'obstacles: Avenches, Belmont-Broye (FR), Cheyres-Châbles, Châtillon (FR), Chavannes-le-Chêne, Cheiry (FR), Chevroux, Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Estavayer (FR), Faoug, Fétigny (FR), Gletterens (FR), Grandcour, Greng (FR), Henniez, Les Montets (FR), Lully (FR), Ménières (FR), Missy, Molondin, Montagny (FR), Nuvilly (FR), Payerne, Rovray, Saint-Aubin (FR), Sévaz (FR), Surpierre (FR), Valbroye, Vallon (FR), Villarzel, Vully-les-Lacs, Yvonand
- Communes avec exposition au bruit civil: Estavayer (FR), Payerne
- Communes avec exposition au bruit militaire + civil: Estavayer (FR), Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Payerne, Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: nouvelle utilisation civile
  - max. 10 ans: nouvelle utilisation civile
  - base de référence CB: 8400 (2013)
  - potentiel PSIA: 8400 (2007)

**Rôle et fonction de l'installation:**

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

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

**Revois:**

Réseau aérodromes militaires avec utilisation civile III – B3

**Documents de base:**

- protocole de coordination de mars 2007
- convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007
- règlement d'exploitation du 27.09.2013
- cadastre de limitation d'obstacles de mai 2016
- protocole de coordination: compléments de mai 2014 et juillet 2015

La nouvelle utilisation de l'installation provoque ainsi, dans le PSIA, une modification du statut de Payerne qui appartient 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.

**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 entre les autorités militaires (armasuisse) et l'exploitant civil (COREB). Ainsi, la Convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007 fixe la co-utilisation civile et peut être assimilée à l'autorisation d'exploitation civile.

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

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

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

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

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. L'exposition au bruit du trafic civil a été recalculée en décembre 2010 et fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic «vol à vue» de septembre 2013. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les expositions au bruit des trafics civil et militaire reflètent l'impact du bruit des développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire.

<p>La charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), déterminante notamment pour l'établissement du cadastre de bruit total «militaire et civil», est fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015.</p> <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 ont été étudiés en détail et les mesures correspondantes ont été fixées dans la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation civil ou seront fixées dans les décisions d'approbation des plans.</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).</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 qui détaille les modalités de l'exploitation. Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 8400 mouvements civils. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</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 connus situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiment administratif, aires de manœuvre) [1].</p>	<p><b>P/CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <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>La courbe de référence civile correspond à l'état futur de l'exploitation (niveau 55 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 5 OPB). Elle se fonde sur l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Les territoires exposés au bruit (voir carte) limitent la marge de développement de l'exploitation aéronautique civile et ont des implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Le canton et les communes concernées en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>La seconde courbe montre la charge sonore totale (civile + militaire) de l'installation et se base sur 18 250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils (niveau 60 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 8 OPB). Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).</p> <p>L'exposition civile fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015, qui correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), et l'exposition totale serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré par le DDPS.</p> <p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b></p> <p>L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation)</p> <p><b>Protection de la nature et du paysage:</b></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> </ul>		

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

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

L'aérodrome militaire de Payerne est la principale base aérienne des Forces aériennes suisses. Deux escadrilles F/A-18 et deux escadrilles de transport aérien y sont stationnées en permanence ainsi que le centre de formation des pilotes F/A-18 avec notamment le simulateur de vol et le centre d'entraînement de vol pour pilotes F-5. A côté des jets, sont engagés également des avions à hélices et des hélicoptères. L'aérodrome militaire accueille en outre des opérations régulières du Service de transport aérien de la Confédération et des vols VIP étrangers ainsi qu'un service de vol sporadique avec le système des drones d'exploration ADS-95. La Base aérienne de Payerne garantit également la mission de la police aérienne permanente (PA24). La première phase est opérationnelle depuis le 1.1.2016 avec un horaire du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00. La PA24 passera au 1.1.2017 dans la 2<sup>ème</sup> phase avec des opérations 7 jours sur 7, de 8h00 à 18h00. Au 1.1.2019 l'horaire sera étendu de 6h00 à 22h00, 7 jours sur 7. Dès le 1.1.2021, la PA24 sera garantie 24 heures sur 24. L'introduction de la PA24 aura pour conséquence que des engagements F/A-18 auront lieu en tout temps de jour comme de nuit. Le temps entre le déclenchement de l'alarme et le décollage des deux F/A-18 en alerte est de 15 minutes.

Pour la partie civile, le mode d'exploitation a été fixé dans le règlement d'exploitation civil de septembre 2013. Le cadre général se base sur un potentiel de 8400 mouvements civils annuels.

Les grandes lignes de l'exploitation civile sont les suivantes. Ouverture de 07h30 à 20h00 la semaine et durant le samedi également mais selon un horaire restreint: entre 9h00 et 12h00 et entre 13h30 et 17h00. Du lundi au vendredi, aucun décollage ne peut être planifié de 12h00 à 13h15; durant cette période, les décollages ne sont autorisés que s'ils sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien. Aucun vol n'est prévu le dimanche et en principe les jours fériés indiqués dans l'AD INFO du VFR manual.

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 1) du lundi au vendredi, les mouvements accomplis entre 19h00 et 20h00 sont limités à 34 par mois et 2) le samedi, l'ensemble des mouvements accomplis est limité à 34 par mois.

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

**Périmètre d'aérodrome, infrastructure:**

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

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

## 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:*  
COREB - Communauté régionale de la Broye, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne

Les projets de construction connus (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manœuvre) faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans [1], ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Le tronçon de la voie de roulage SC menant aux futurs hangars de Speedwings a été adapté afin d'envisager d'accueillir à l'avenir des avions de plus grande taille (avions *lettre de code E OACI*). La question des opérations de tels avions, y compris sur la piste et les voies de roulage, fera partie d'un projet séparé.

Le périmètre d'aérodrome se situe en partie sur des surfaces d'assolement (SDA); un conflit est identifié à l'extrémité sud-ouest de la piste. Les SDA touchées seront compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue.

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

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 de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, l'exposition au bruit doit être vérifiée.

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

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

La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils. Les 18250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant: 11 000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2200 avions à hélices, 200 drones et 4700 hélicoptères. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic «vol à vue» du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).

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

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

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

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

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

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 11 mai 2016. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Le cadastre militaire de limitation d'obstacles, en lien avec l'exploitation militaire, reste en vigueur et n'est pas concerné par la problématique ci-dessus.

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

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 aérodromes. 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'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. Enfin, le document «Aérodrome de Payerne, projet Nature – Paysage – Armée (NPA), 20 avril 2005» doit également être pris en compte lors de la planification de projets.

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.

Lors de la construction des futurs projets, il faudra déterminer si les installations utilisées sont assujetties à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et, le cas échéant, adapter le rapport succinct au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Les plans d'intervention militaire et civil devront être établis en collaboration avec les services officiels d'intervention concernés.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro et touchés par les mesures développées dans la partie «Décisions» de la fiche PSIA:

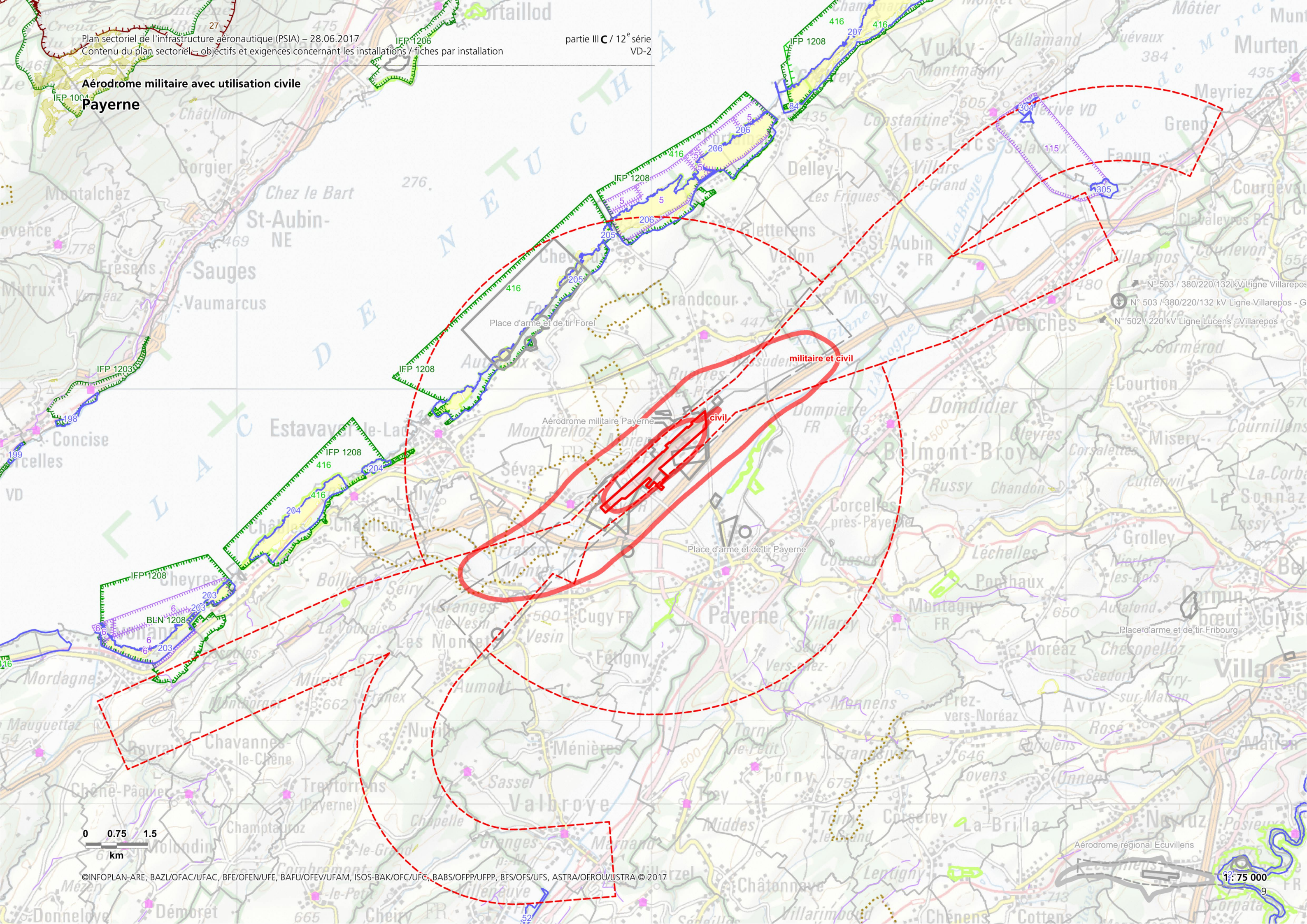
Objet IFP	1208	Rive sud du lac de Neuchâtel
Site marécageux	416	Grande Cariçaie
Zone alluviale	52	Les Iles de Villeneuve
Zone alluviale	205	Les Grèves d'Estavayer-Chevroux
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux-Portalban
Zone alluviale	304	Embouchure de la Broye
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs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

**Equipement:**

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



**Aérodrome militaire avec utilisation civile**  
**Payerne**

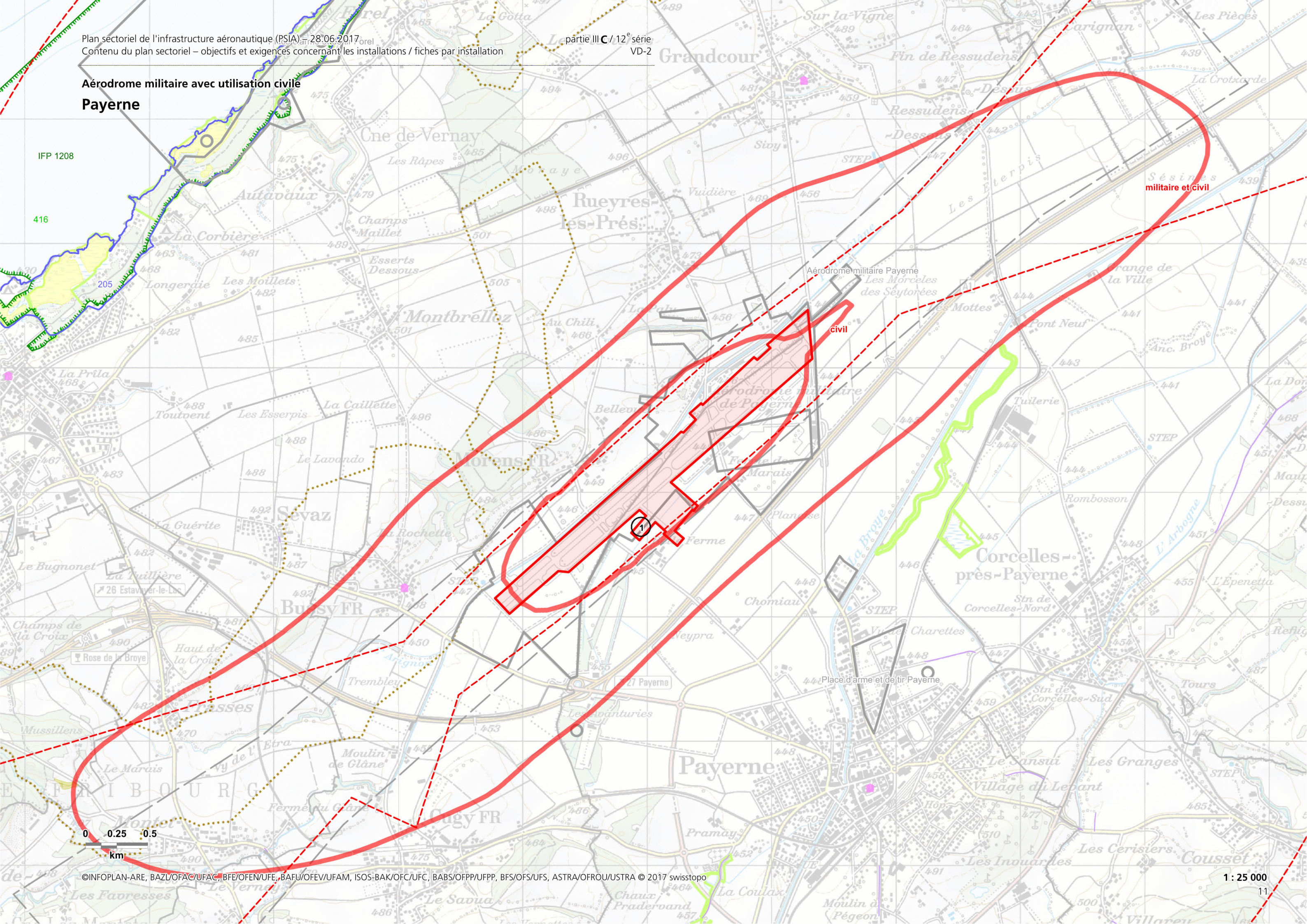




**Aérodrome militaire avec utilisation civile**  
**Payerne**

IFP 1208

416





# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo

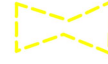
Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
aire de limitation d'obstacles  
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)\*  
territoire exposé au bruit (VP DS II)\*  
aera con esposizione al rumore (VP GS II)\*

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

1

...

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



Geologische Tiefenlager  
dépôts en couches géologiques  
profondes  
depositi in strati geologici profondi



Infrastruktur Schiene  
infrastructure rail  
infrastruttura ferroviaria



Infrastruktur Schifffahrt  
infrastructure navigation  
infrastruttura navigazione



Militär  
militaire  
militare



Übertragungsleitungen  
lignes de transport d'électricité  
elettrodotti

## 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



Trockenwiesen und -weiden  
Prairies et pâturages secs  
Prati e pascoli secchi



Auengebiet  
zone alluviale  
zona golenale



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



Jagdbanngebiet  
district franc  
bandita



Wildtierkorridor überregional  
corridor faunistique suprarégional  
corridoio faunistico sovraregionale



Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte  
site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants  
sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili



ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung  
(mit Substanz bzw. viel Substanz)  
voie de communication historique d'importance nationale  
(avec substance, resp. beaucoup de substance)  
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale  
(con sostanza, risp. con molta sostanza)

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale



## Explication des termes utilisés

<b>Communes de site</b>	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.
<b>Communes avec limitation d'obstacles</b>	Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixé dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnaires, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).
<b>Communes avec exposition au bruit</b>	Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41)).
<b>Prestations de trafic</b>	
- <b>moyenne 4 ans</b>	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.
- <b>max. 10 ans</b>	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).
- <b>base de référence CB</b>	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).
- <b>potentiel PSIA</b>	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.
<b>Décisions</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Coordination réglée CR</li><li>• Coordination en cours CC</li><li>• Information préalable IP</li></ul>

**Coordination réglée**  
**CR**

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

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

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

Les mesures de la catégorie «coordination réglée» sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure; elles fixent les conditions spatiales, l'organisation et le calendrier que les autorités sont appelées à respecter dans l'accomplissement de leurs tâches à incidence spatiale.

**Coordination en cours**  
**CC**

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

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

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

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

**Information préalable**  
**IP**

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

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

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