



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral de l'aviation civile OFAC**

26.02.2020

---

# **Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)**

## **Partie conceptuelle**

---

**Rapport explicatif**

**Impressum****Editeur**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

**Réalisation graphique**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

**Distribution**

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

Disponible aussi en allemand et en italien

02.2020

**Plan sectoriel des transports,  
Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)**

**Rapport explicatif de la partie conceptuelle**

26.02.2020



## Table des matières

<b>Rapport explicatif</b>	<b>5</b>
1 Objet de la planification	5
2 Déroulement de la planification et collaboration	6
2.1 Consultation des cantons et procédure de participation publique	6
2.2 Deuxième consultation des offices de la Confédération	6
2.3 Deuxième consultation des cantons (conformément à l'art. 20 OAT)	7
3 Traitement des propositions issues des procédures de consultation et de participation publique	9
3.1 Résultat	9
3.2 Procédure de révision de la partie conceptuelle du PSIA	9
3.3 Exigences de la partie conceptuelle sur le plan politique et légal et en matière d'aménagement du territoire	11
3.4 Horizon de planification du PSIA, prévisions de trafic aérien	12
3.5 Canalisation de la demande de trafic aérien	13
3.6 Développement durable, satisfaction de la demande	14
3.7 Intérêt public du transport aérien	17
3.8 Coordination avec d'autres modes de transport	18
3.9 Coordination avec l'utilisation du territoire	19
3.10 Environnement	20
3.11 Aéroports nationaux	24
3.12 Aéroports régionaux	27
3.13 Champs d'aviation	29
3.14 Hélicoptères	30
3.15 Aérodromes militaires	31
3.16 Prises de position concernant un aérodrome en particulier	32
3.17 Places d'atterrissage en montagne (PAM)	36
3.18 Service de la navigation aérienne et installations de navigation aérienne	36
3.19 Élaboration et gestion de la partie conceptuelle du PSIA	36
3.20 Contrôle de l'exécution, rapport	40
3.21 Sécurité, accidents	40
3.22 Financement de l'infrastructure aéronautique	41
3.23 Drones (cf. section 2.8)	41
3.24 Éoliennes	42
3.25 Thèmes divers	42

**Annexes** **45**

Annexe 1

Liste des prises de position adressées dans le cadre des procédures de consultation et de participation publique 47

1	Cantons	47
2	Étranger	47
3	Communes	48
4	Aviation	50
5	Économies, entreprises	50
6	Partis politiques	51
7	Associations de défense des riverains et organisations de protection de l'environnement	51
8	Autres associations et organisations	52
9	Population	52
10	Nombre de prises de position adressées	52

Annexe 2

Récapitulatif des oppositions et propositions formulées dans le cadre des procédures de consultation et de participation publique 55

1	Cantons	55
2	Étranger	68
3	Communes	69
4	Aviation	72
5	Économie, entreprises	78
6	Partis politiques	79
7	Association de défense des riverains et organisations de protection de l'environnement	81
8	Autres associations et organisations	87
9	Population	89

## Rapport explicatif

### 1 Objet de la planification

Le Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA) constitue l'instrument d'aménagement et de coordination de l'infrastructure aéronautique civile sur le plan fédéral. Il est contraignant pour les autorités et les procédures d'approbation y sont subordonnées. Le PSIA comprend une partie conceptuelle et une partie qui forme un recueil de fiches propres à chaque installation aéronautique. La partie conceptuelle adoptée en 2000 par le Conseil fédéral énonce les objectifs et exigences généraux en matière d'infrastructure aéronautique et définit le réseau des aérodromes en mentionnant leur emplacement et leur fonction. En se basant sur la partie conceptuelle, le Conseil fédéral a approuvé depuis 2000 les fiches de 58 aérodromes (dont celles des trois aéroports nationaux). Ces fiches formalisent l'application des exigences de la partie conceptuelle pour l'aérodrome correspondant.

La partie conceptuelle adoptée en 2000 reflète la situation et une vision de l'aménagement du territoire en vigueur dans les années 90 et ne joue aujourd'hui qu'imparfaitement son rôle en matière d'aménagement. Entretemps, le trafic aérien civil a connu une forte croissance tandis que les exigences relatives à l'utilisation des aérodromes, le contexte politique et les orientations en matière d'aménagement du territoire ont évolué. Depuis 2000, le Conseil fédéral n'a procédé qu'à des ajustements ponctuels des principes figurant dans la partie conceptuelle. En outre, l'art. 17 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1) prescrit de réexaminer et d'adapter régulièrement les plans sectoriels. Enfin, le Conseil fédéral a publié en février 2016 le dernier rapport en date sur la politique aéronautique de la Suisse (LUPO 2016) qui formule les orientations stratégiques en la matière, lesquelles (si tant est qu'elles concernent l'infrastructure aéronautique) sont à prendre en considération dans le cadre du PSIA. Toutes ces raisons plaident en faveur d'une révision de la partie conceptuelle.

Le PSIA doit conserver sa fonction de directive en matière de pesée des intérêts dans le cadre de projets de construction ou de l'exploitation de l'infrastructure aéronautique, ceci pour autant que la législation laisse une marge d'appréciation. Les principes du développement durable doivent à cet égard être pris en considération. La pesée des intérêts est un processus à plusieurs niveaux. La partie conceptuelle en fixe les principes généraux, principes qui sont ensuite affinés dans les fiches en fonction des installations concernées. La pesée définitive des intérêts en présence intervient dans le cadre des procédures d'autorisation prévues par la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0).

Les indications contraignantes relatives à l'infrastructure formulées dans la nouvelle partie conceptuelle mettent davantage l'accent sur l'intérêt public que revêt le type de trafic aérien auquel sont destinés ou se prêtent les aérodromes (« approche basée sur le trafic »). Conformément à cette nouvelle approche, la partie conceptuelle révisée redéfinit les différents types de trafic de même que leur hiérarchisation. Il s'agit ce faisant de mieux mettre en évidence l'intérêt public et la fonction des aérodromes. La nouvelle partie conceptuelle renseigne en outre en détail sur le contenu des fiches des installations. Elle précise les dispositions relatives à la procédure et règle le processus de coordination qui a lieu en amont de la procédure ordinaire de plan sectoriel. Enfin, elle intègre les principes relatifs aux places d'atterrissage en montagne (PAM) approuvés le 21 octobre 2015 par le Conseil fédéral. La nouvelle partie conceptuelle remplace la partie conceptuelle de 2000.

## 2 Déroutement de la planification et collaboration

### 2.1 Consultation des cantons et procédure de participation publique

L'OFAC a actualisé la partie conceptuelle en se basant notamment sur le LUPO 2016. D'abord mis en consultation auprès des offices fédéraux à l'automne 2017 puis, de manière informelle, auprès des parties prenantes à cheval entre 2017 et 2018, le projet de révision du PSIA a fait l'objet d'une procédure de consultation et de participation publique à l'été 2018.

Les cantons ont vérifié que la partie conceptuelle était en phase avec les objectifs et principes de leur plan directeur et qu'elle ne contredisait pas les plans directeurs cantonaux en vigueur. Les autorités des pays voisins ont également été consultées. Les parties prenantes de l'aviation, de l'économie et de la protection de l'environnement ont été directement invitées à se prononcer dans le cadre de la procédure de participation publique.

Près de 6300 prises de position ont été adressées dans le cadre des procédures de consultation précitées (cf. annexe 1). Tous les cantons, une huitantaine de communes (notamment les communes riveraines des aéroports de Zurich et de Genève), près de 75 partis, organisations et associations et 6200 particuliers (dont une large majorité de lettres types envoyées par les habitants de la région zurichoise) ont adressé une prise de position.

Le projet a essuyé la critique des partis bourgeois et des milieux proches de l'aviation, de l'économie et du tourisme, qui jugent que les mesures présentées dans le projet pour résoudre les problèmes de capacité des aéroports nationaux sont trop floues et trop timides. Ils estiment en outre que l'horizon des prévisions de trafic aérien (2030), sur lequel se fonde le projet, est trop court. Le projet est également critiqué par les communes, les partis de gauche, les partis écologistes, les organisations environnementales et les associations de défense des riverains, qui trouvent le projet déséquilibré dans la mesure où il ne tient pas dûment compte de la dimension environnementale du développement durable. Ils fustigent en outre l'approche consistant à privilégier un développement en fonction de la demande et regrettent que la vérité des coûts ou les mesures en faveur de la protection du climat dans le transport aérien ne soient pas abordées. Ils remettent enfin en cause la légitimité démocratique du LUPO 2016. Les oppositions et propositions issues de la consultation et de la participation publique sont récapitulées à l'annexe 2. Les commentaires sur les propositions et leur prise en compte dans la partie conceptuelle figurent au chap. 3 ci-dessous et sont présentés par thème.

### 2.2 Deuxième consultation des offices de la Confédération

Une deuxième consultation des offices a été organisée en octobre et en novembre 2019. Les services fédéraux ont vérifié que les fiches par installation coïncidaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec leurs conceptions et plan sectoriel existants au sens de l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700). Les services suivants ont été consultés : SG-DFI, SG-DDPS, OFEV, UFC, OFT, OFS, OFJ, ChF, OFAG, OFL, AFF, OFPE, SEM, swisstopo et les CFF.

La consultation a débouché sur les modifications suivantes des indications contraignantes inscrites dans la partie conceptuelle :

- Section 3.1, principe 8, avant-dernier point : l'OFJ estime que l'expression « s'appliquent » devrait être remplacée par l'expression « devraient être soumis » puisque le champ d'application du droit aérien et du règlement d'exploitation des aéroports ne saurait être défini dans le PSIA.
- Section 4.1. (Aéroports nationaux), principe 4 : la phrase sera modifiée en ce sens que les heures d'exploitation en vigueur des aéroports nationaux devraient (et non doivent)

être maintenues. On satisfait ce faisant partiellement une demande de l'OFJ visant à accorder aux concessionnaires des aéroports nationaux la possibilité de demander une réduction des heures d'exploitation.

- Section 4.5 (Aérodromes militaires), principe 2 : à la demande de l'OFJ, la dernière phrase, qui porte sur la non-conformité de l'infrastructure militaire avec les exigences civiles, est supprimée. D'une part, la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome civil est déjà inscrite à l'art. 30b, al. 4 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). De l'autre, le PSIA ne saurait régler les compétences de l'exploitant d'aérodrome civil et le champ d'application du droit aérien civil.
- Section 4.6 (Installations de navigation aérienne), principe 2 : à la demande de l'OFJ, la dernière phrase est modifiée en ce sens que si le choix d'un site donne lieu à des conflits, les exigences de la sécurité de l'aviation jouissent d'une priorité élevée mais non absolue.

L'OFT souhaite que le second point du principe 3 inscrit à la section 3.2 (rattachement des aéroports au réseau ferroviaire national au moyen de liaisons longue distance) soit supprimé car l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035) ne prévoit que des liaisons toutes les demi-heures entre l'aéroport et la gare CFF de Bâle. De plus, cette indication contraignante ne devrait impliquer aucun engagement financier de la Confédération. Nonobstant ces arguments, la teneur de l'indication contraignante 3 sera maintenue telle quelle puisque la fiche de l'aéroport de Bâle-Mulhouse approuvée par le Conseil fédéral le 15 mai 2013 prévoit l'éventualité à long terme d'une liaison longue distance et que les plans sectoriels n'empiètent pas sur les compétences financières. Le commentaire du principe 3 sera en revanche complété.

Le SG-DFI souhaite de manière générale que le projet accorde davantage de poids aux aspects de santé publique liés au bruit du trafic aérien et à la protection de l'environnement. Cette demande sera prise en considération. A la section 2.7.2 de la partie conceptuelle, l'accent sera davantage mis sur les aspects de santé publique et le « Plan national de mesures » sera mentionné. De plus, le principe 3 du chapitre 3.4 sera complété de sorte à ce que les surfaces touchées par un dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit du trafic aérien soient stabilisées à long terme, voire si possible réduites.

Cette deuxième consultation des offices se traduit par ailleurs par plusieurs mises à jour et précisions d'ordre mineur aux chapitres 1 et 2 et dans les commentaires et indications contraignantes des chapitres 3 et 4.

## **2.3 Deuxième consultation des cantons (conformément à l'art. 20 OAT)**

En application de l'art. 20 OAT, les cantons ont été une nouvelle fois invités en octobre 2019 à relever les contradictions qui subsisteraient encore entre la partie conceptuelle et leur planification directrice cantonale. Les cantons suivants ont pris position : Appenzell Rhodes-Extérieures, Appenzell Rhodes-Intérieures, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Berne, Genève, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Obwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Tessin, Thurgovie, Uri, Vaud, Valais, Zurich et Zoug.

Aucun canton n'a demandé d'activer la procédure de conciliation prévue à l'art. 7, al. 2, LAT et à l'art. 20, al. 2, OAT.

Plusieurs cantons se félicitent de ce que la partie conceptuelle et les indications contraignantes mettent davantage l'accent sur les aspects environnementaux et sociétaux ; ils tiennent pour recevables les motifs invoqués pour ne pas tenir compte de certaines de-

mandes formulées par les cantons. Le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures est en revanche d'avis que les mesures de protection du climat devraient s'exercer plutôt au niveau de l'exploitation des aéronefs qu'au niveau de l'infrastructure.

Le canton de Genève est le seul canton à relever une contradiction générale entre son plan directeur et le projet de partie conceptuelle sur les objectifs en matière de protection de l'environnement et de la population et souhaite que les aspects environnementaux soient mieux pris en considération. On soulignera à ce propos que le projet de partie conceptuelle ne va pas plus loin que les indications contraignantes formulées dans la fiche du PSIA pour l'aéroport de Genève approuvée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018 et ne remet pas celle-ci en cause. Comme le canton de Genève ne demande pas d'activer la procédure de conciliation, la contradiction invoquée est à relativiser et ne réclame dès lors aucune adaptation des indications contraignantes.

Le canton de Schwytz demande de mentionner l'Inventaire suisse des biens culturels d'importance nationale et régionale (Inventaire PBC) à la section 1.4.10 (Inventaires fédéraux). Il demande également que le texte mentionne aussi la « protection du patrimoine » aux côtés de la protection de la nature et du paysage. On répondra que l'Inventaire PBC ne constitue pas un inventaire fédéral. De plus, la protection du patrimoine et la conservation des monuments historiques ne revêtent qu'une importance marginale dans la planification, la construction et l'exploitation de l'infrastructure aéronautique. Pour ces motifs, la proposition du canton de Schwytz ne sera pas retenue.

Se référant à l'indication contraignante 5 de la section 3.4 (Coordination avec la protection de l'environnement), qui stipule que les surfaces d'assollement situées dans le périmètre des aéroports et qui sont utilisées pour la construction d'installations aéroportuaires doivent faire l'objet d'une compensation, le canton du Jura constate que le plan directeur cantonal tout récemment approuvé par le Conseil fédéral ne formule aucune réglementation de la sorte. La Confédération n'y voit là aucune contradiction. Il n'est dès lors pas nécessaire d'adapter l'indication contraignante 5.

Le canton du Tessin souligne que l'affirmation selon laquelle « la signification des vols de ligne qui relient les aéroports régionaux aux aéroports nationaux est négligeable en Suisse vu la qualité des liaisons ferroviaires de notre pays » (projet de rapport explicatif, section 3.12 Aérodromes régionaux), est inexacte dans le cas des liaisons entre le Tessin et Genève (5 heures en train contre 45 minutes en avion). L'objection du canton du Tessin est recevable. Le rapport explicatif sera modifié en conséquence.

Les cantons ont par ailleurs formulé des demandes d'importance mineure et se sont, pour certains d'entre eux, concentrés sur les aérodromes implantés sur leur territoire (aérodrome de Buochs, aérodromes régionaux de Bressaucourt, Grenchen, Lausanne-La Blécherette, etc.). Ces observations ont été en partie prises en compte et font l'objet d'adaptations ponctuelles.

Enfin, après consultation du canton de Lucerne, les indications contraignantes précisent explicitement qu'une utilisation fréquente de l'aérodrome militaire d'Emmen par l'aviation civile soit étudiée (au niveau d'une information préalable). Actuellement, cet aérodrome n'est utilisé qu'occasionnellement pour le trafic aérien civil. Cette indication contraignante figurait déjà dans la partie conceptuelle du PSIA de 2000.

### 3 Traitement des propositions issues des procédures de consultation et de participation publique

#### 3.1 Résultat

Le projet de révision de la partie conceptuelle du PSIA a été remanié à la suite des procédures de consultation et de participation publique. La section 2.10 de la partie conceptuelle (« Fonction du PSIA ») a notamment été entièrement revue, tandis que certaines sections ont subi des adaptations.

Un poids plus important a été accordé à la pesée des intérêts et aux dimensions environnementales et sociétales du développement durable sans oublier toutefois que la partie conceptuelle traite en priorité les questions d'aménagement du territoire (garantie et coordination territoriales des aérodromes) et qu'il ne formule par conséquent pas d'indications contraignantes relatives au financement de l'aviation ou à l'instauration d'une taxe incitative en faveur du climat (taxe sur les billets d'avion). Celles-ci touchent l'exploitation des aéronefs et non l'infrastructure et doivent être le cas échéant mises en œuvre au moyen d'autres instruments (loi sur le CO<sub>2</sub>, etc.).

S'agissant du développement des aéroports nationaux, la partie conceptuelle s'appuiera explicitement sur les fiches en vigueur récemment approuvées par le Conseil fédéral (cf. principe 5 de la section 4.1 de la partie conceptuelle). Le principe relatif à l'actualisation des prévisions de trafic (section 3.1 du projet de partie conceptuelle mis en consultation) et la catégorie des « aéroports régionaux avec fonction d'interconnexion » (cf. section 4.2) ont en revanche été supprimés. La primauté des questions de sécurité lors de la planification ou de la modification de procédures de vol a été relativisée (cf. principe 2, section 3.1). Enfin, les principes concernant les PAM, approuvés par le Conseil fédéral le 21 octobre 2015, ont été intégrés dans la partie conceptuelle (cf. sections 2.2.1 et 4.7). Il s'agit ici d'une conséquence de l'arrêt rendu par le Tribunal fédéral le 6 février 2019, qui a accepté le recours du DETEC au sujet de la suppression de deux PAM.

#### 3.2 Procédure de révision de la partie conceptuelle du PSIA

##### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Zurich propose de revoir entièrement le projet, d'associer les cantons aux travaux de révision et de mettre le projet ainsi élaboré une nouvelle fois en consultation auprès des cantons.

Le canton de Saint-Gall estime que le moment de la révision est mal choisi tandis que le canton de Genève aurait souhaité que la révision de la partie conceptuelle fut coordonnée avec l'élaboration de la fiche de l'aéroport de Genève.

Le canton d'Argovie remarque que l'OFAC est à la fois l'autorité compétente en matière d'aménagement du territoire et de pilotage, celle qui délivre les autorisations et celle qui assure la surveillance, autant de casquettes problématiques. Le canton estime qu'il faudrait prendre des dispositions pour garantir l'indépendance de l'autorité.

Plusieurs communes (Groupement des communes de la rive droite du lac), des associations de défense des riverains (Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix [ADMF], Association des intérêts d'Aire-Le Lignon, Association des intérêts de Vernier-Village, Association Le Signal) et des particuliers de la région genevoise (lettre type Genève) critiquent le fait que la procédure de participation publique ait été lancée au début des vacances estivales. De nombreuses organisations environnementales et associations de défense des riverains (WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue

suisse contre le bruit, Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable [CESAR], Dachverband Fluglärmschutz, Stiftung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen, Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la Population et de l'environnement [CARPE], Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la citadelle [ADIHQC]), la commune de Zollikon, deux partis (Forum Wangen-Brüttsellen, SP Fällanden), une association (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) et des particuliers (lettres types 23/24 et 34/35) considèrent que les bases sur lesquelles repose le projet comporte des lacunes significatives (LUPO 2016, aperçu des capacités aéroportuaires, transparence sur les chiffres des passagers en correspondance sur les aéroports nationaux et sur les chiffres du trafic aérien militaire) et qu'il faudrait remanier le texte puis le mettre une nouvelle fois en consultation.

Diverses communes suisses riveraines de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch) et l'association de riverains Schutzverband IG Nord remarquent que le projet remet en cause le partage des compétences au niveau fédéral en matière d'aménagement du territoire riverain des aéroports nationaux et marginalise le rôle des communes. Elles estiment que le projet restreint la marge de manœuvre dont jouissent ces dernières dans l'élaboration des plans d'affectation et souhaitent que les communes soient systématiquement associées dès le départ à la révision de la partie conceptuelle du PSIA (et des fiches par installation) et qu'il ne suffit pas d'organiser une procédure de consultation une fois le projet ficelé. Le canton de Zurich explique qu'il ne saurait représenter valablement les intérêts des communes puisqu'il est pris dans un conflit d'intérêt. Selon lui, il est nécessaire d'associer les communes dès le départ aux travaux afin d'aboutir à un aménagement du territoire satisfaisant et à une bonne coordination entre les intérêts de l'aviation et de l'aménagement du territoire.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Il n'est pas utile de consulter une nouvelle fois les cantons car leurs revendications peuvent parfaitement être prises en compte sans nécessairement recourir à une démarche de ce genre. S'agissant du moment choisi pour procéder à la révision, il n'est pas possible de la faire coïncider avec l'élaboration des fiches puisque celles-ci sont en permanence en phase d'élaboration ou de révision. La situation critique soulevée par le canton d'Argovie, à savoir une autorité à la fois chargée de l'aménagement et de délivrer les autorisations, n'a rien d'anormal. Ainsi, dans les cantons, l'aménagement du territoire et la construction sont en général du ressort d'un seul et même service.

L'OFAC a pris en compte le fait que la procédure de participation publique débutait pendant les vacances estivales en accordant un délai supplémentaire pour prendre position. Il est par ailleurs inutile de lancer une nouvelle procédure de participation publique puisque l'autorité compétente en matière d'aménagement du territoire est suffisamment au fait des positions des milieux consultés.

Pour répondre à la critique des communes et de l'association IG Nord, on soulignera que tous les grands projets d'infrastructure qui exigent une base dans un plan sectoriel fédéral ou dans un plan directeur cantonal limitent forcément la marge de manœuvre des communes. Dès lors qu'elles sont directement touchées par l'installation considérée, les communes sont systématiquement associées dès le départ à l'élaboration des fiches. En revanche, on voit mal en quoi cela serait utile d'associer toutes les communes aux travaux d'élaboration de la partie conceptuelle, d'autant plus que l'ordonnance sur l'aménagement du territoire ne le prévoit pas.

### 3.3 Exigences de la partie conceptuelle sur le plan politique et légal et en matière d'aménagement du territoire

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Aux yeux du canton de Zurich, de plusieurs communes zurichoises (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) et de certaines associations de défense des riverains (Fluglärmsolidarität, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zurich), si la section 1.4 du projet montre bien les objectifs de la Confédération, un flou subsiste néanmoins s'agissant de l'articulation entre les différents domaines et la méthode de désamorçage des conflits. Il faudrait laisser aux cantons le soin d'aplanir les divergences quant aux objectifs en matière d'aménagement du territoire dans le contexte des aérodromes. En l'état, le projet ne répond pas aux exigences de l'OAT.

Le canton de Nidwald propose que le « Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores » adopté par le Conseil fédéral figure dans les exigences. Le canton de Bâle-Ville aimerait que les considérations formulées au sujet des aéroports nationaux dans les parties du « Projet de territoire Suisse » consacrées aux espaces métropolitains soient mentionnées dans la partie conceptuelle. De son côté, la Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage (CDPNP) souhaite que le texte mentionne la « Stratégie Biodiversité Suisse ».

Plusieurs communes zurichoises (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) et associations de défense des riverains (Fluglärmsolidarität, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Region Ost) trouvent que le concept actuel (de 2000) décrit mieux la manière dont le PSIA s'insère dans le contexte légal et dans le cadre en matière d'aménagement du territoire.

L'Association suisse des aérodromes (ASA), l'aéroport de Berne et l'Association des usagers de l'aéroport de Sion proposent que la partie conceptuelle soit coordonnées avec le projet AVISTRAT-CH (Stratégie en matière d'espace aérien et d'infrastructure aéronautique Suisse) porté par l'OFAC. L'ASA souhaite en outre une coordination avec le projet concernant l'avenir du service de la navigation aérienne sur les aérodromes régionaux. L'association Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt exige de réviser la LA afin d'éliminer les handicaps systémiques dont souffre l'aviation par rapport à d'autres modes de transport (rail).

Nombre de communes (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Dübendorf, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Küsnacht, Niederglatt, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Wila, Winterthur, Zell), le PS Suisse, diverses organisations et associations (Bürgerforum Küsnacht, Vereinigung gegen Fluglärm, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Region OST, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen [SSF], CESAR, WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) et des particuliers (lettres types 8 et 23/24) estiment que le LUPO n'a aucune légitimité démocratique puisqu'il n'a pas été adopté par le Parlement. Ils ajoutent que l'horizon temporel du LUPO 2016 et de la partie conceptuelle du PSIA ne coïncident pas.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Il y a indubitablement une tension entre les exigences politiques et celles en matière d'aménagement du territoire, énoncées à la section 1.4. Mais contrairement à ce qu'affirme le canton de Zurich, ces conflits entre objectifs divergents ne peuvent jamais être totalement aplanis à ce stade, ni dans la partie conceptuelle du PSIA, ni ailleurs. En principe, la pesée des intérêts lors de projets de construction ou d'extension de l'infrastructure, ou lors

de la modification substantielle de l'exploitation d'un aéroport, s'effectue au cas par cas et pas à pas. Les indications contraignantes énoncées dans la partie conceptuelle du PSIA s'assimilent à des directives pour la pesée des intérêts qui est affinée lors de l'élaboration des fiches compte tenu des exigences propres à chaque installation. En approuvant le PSIA (partie conceptuelle, fiches), la Confédération procède à une pesée générale des intérêts concernant l'infrastructure et l'exploitation des aéroports. La pesée complète des intérêts, où est également évaluée la compatibilité d'un projet avec l'environnement et le territoire, s'effectue toujours dans le cadre des procédures d'approbation en aval (approbation des plans, approbation du règlement d'exploitation).

En matière de bruit du trafic aérien, le « Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores » met l'accent sur la poursuite de la mise en œuvre de mesures déjà décidées et sur l'application de la législation en vigueur (loi sur la protection de l'environnement, ordonnance sur la protection contre le bruit). Il n'est donc pas utile de le mentionner dans le texte. Il sera en revanche donné suite à la proposition du canton de Bâle-Ville ; la section 1.4.5 sera complétée en conséquence. La Stratégie Biodiversité Suisse n'a qu'un lointain rapport avec l'infrastructure aéronautique ; il ne vaut donc pas la peine de la mentionner dans le texte.

Il est pris simplement acte de la critique concernant la manière dont le PSIA s'insère dans le contexte légal et dans le cadre en matière d'aménagement du territoire.

Projet au long cours, le projet AVISTRAT-CH peut avoir des répercussions sur les indications contraignantes inscrites dans la partie conceptuelle du PSIA. Il y aura lieu d'en tenir compte le cas échéant lorsque le projet aura abouti. La partie conceptuelle du PSIA et le projet concernant l'avenir du service de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux seront bel et bien coordonnés entre eux. Le PSIA n'a pas pour objet la révision de la LA.

À la fois état des lieux et document stratégique du Conseil fédéral sur l'aviation civile suisse, le LUPO 2016 joue assurément un rôle central dans la révision de la partie conceptuelle du PSIA. Mais ce n'est pas le seul. Premièrement, le LUPO 2016 n'a pas été purement et simplement transposé dans la partie conceptuelle. Deuxièmement, les orientations du LUPO 2016 transposées dans la partie conceptuelle trouvent une légitimation politique et juridique dans le fait qu'elles font l'objet d'une procédure de plan sectoriel. Rien n'empêche la révision de la partie conceptuelle du PSIA de s'appuyer sur LUPO 2016. À noter que leurs horizons temporels ne diffèrent pas fondamentalement.

### **3.4 Horizon de planification du PSIA, prévisions de trafic aérien**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Thurgovie demande que les prévisions de trafic aérien soient complétées par une expertise indépendante. Le canton du Tessin estime que l'horizon temporel choisi pour établir les prévisions de trafic, soit 2030, est trop proche et propose de le fixer à 2040. Il se demande par ailleurs s'il ne faudrait pas imaginer des scénarios à plus long terme (p. ex. 2050), ce qui coïnciderait avec l'échéance des concessions. Le canton d'Argovie demande de remanier le projet en se basant sur de nouvelles prévisions de la demande.

De nombreux participants des milieux de l'aviation (AOPA Switzerland, Skyguide Association des usagers de l'aéroport de Sion, aéroport de Berne, ASA), le Centre patronal et la Fédération suisse des urbanistes (FSU) estiment que l'horizon de planification – 2030 – est trop court. Les aéroports de Genève et de Zurich, l'UDC Suisse et plusieurs organisations proches de milieux aéronautiques, économiques et touristiques (Aerosuisse, SWISS economiesuisse, Union suisse des arts et métiers, Fédération suisse du tourisme [FST], Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers) se félicitent de ce que les prévisions de trafic soient

actualisées (cf. principe 10 section 3.1 du projet), tout en exigeant qu'elles soient disponibles sous une année et prennent pour horizon temporel l'an 2040 (au lieu de 2050). Les aéroports de Genève et de Zurich et la FST souhaitent en outre que les fiches des aéroports nationaux soient revues en fonction de ces prévisions actualisées. L'Union suisse des arts et métiers (USAM) et l'ASA demandent que l'horizon temporel des prévisions et la période de concession soient alignés.

Des communes (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) et une association de riverains (Region OST) jugent que les prévisions de la demande mentionnées dans la partie conceptuelle du PSIA sont insuffisantes même si elles estiment que fixer l'horizon temporel à 2050 est une bonne chose. L'association IG Zivillflugplatz Dübendorf NEIN regrette l'absence de prévisions claires quant aux trafics de ligne et charter, tandis que la PS Suisse et diverses organisations (IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm, Verein Flugschneise Süd-NEIN) demandent de corriger les prévisions de trafic à la baisse. La commune de Küsnacht et des particuliers (lettre type 8) estiment qu'il faudrait établir les prévisions non pas sur la base de la demande mais en fonction des capacités de trafic existantes.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les prévisions de trafic aérien actuelles ont été réalisées par un consultant indépendant et externe à l'administration, spécialisé dans les questions de transport. L'expertise indépendante des prévisions de trafic demandée par le canton de Thurgovie est donc superflue. Pour répondre à la proposition du canton d'Argovie, si des prévisions de trafic actualisées sont établies, il faudra certainement étudier l'éventualité de modifier la partie conceptuelle du PSIA et peut-être les fiches des aéroports nationaux. Pour l'instant, les indications contraignantes figurant dans la partie conceptuelle se baseront sur les prévisions actuelles à l'horizon 2030.

Attendu que rien n'a encore été arrêté concernant l'actualisation des prévisions, son étendue (prise en considération de scénarios basés sur un développement en fonction de l'offre, intégration d'une politique de transfert sur le rail des court-courriers, etc.) et l'horizon de planification (2040 /2050), il est prévu de supprimer le principe 10 de la section 3.1. Il est cependant impossible d'aligner l'horizon des prévisions sur l'échéance des concessions d'exploitation des aéroports pour la bonne et simple raison que cette échéance varie d'un aéroport à l'autre. Il est pris acte de la demande exigeant que les prévisions de trafic actualisées soit réalisées dans les meilleurs délais.

### **3.5 Canalisation de la demande de trafic aérien**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures et de Berne demandent l'internalisation des coûts externes de l'aviation civile afin de compenser les distorsions du marché par rapport aux autres offres de mobilité. Les billets proposés à des prix de dumping encouragent des cours voyages en avion que l'on ne saurait cautionner. Se référant au principe 1 de la section 3.2 du projet, le canton de Saint-Gall note que la desserte des principaux centres européens au départ de la Suisse et réciproquement doit être assurée non seulement par l'avion mais aussi par le rail. En particulier le réseau ferroviaire à haute vitesse contribue à soulager le système aéronautique sur les liaisons court- et moyen-courriers.

Plusieurs communes (Groupement des communes de la rive droite du lac) dénoncent les avantages fiscaux dont bénéficie le transport aérien par rapport aux transports terrestres (rail).

Le PS Suisse, les Verts Suisse et l'Union syndicale suisse (USS) demandent l'instauration d'un impôt sur le kérosène et d'une taxe sur les billets d'avion (dont les revenus seraient

affectés à la lutte contre le changement climatique) et l'internalisation des coûts externes. Ils demandent également l'abolition des privilèges financiers dont jouit le transport aérien (TVA, taxe sur le CO<sub>2</sub>).

Plusieurs communes (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) et associations (WWF Suisse, ATE Suisse, CESAR, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm, SSF, Vereinigung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Bürgerforum Küssnachtorganisations) affirment que les compagnies à bas coûts et leurs modèles d'affaires agressifs sont en grande partie responsables de la forte croissance du trafic aérien. Pour elles, le transport aérien doit contribuer davantage aux coûts environnementaux (internalisation des coûts externes) et les revenus doivent être versés aux cantons aéroportuaires et à la Confédération. Il y a lieu également de favoriser le transfert de l'avion au rail, notamment pour les vols court-courriers (moins de 500 km) et de mettre un terme au transfert du trafic aérien des pays voisins en Suisse (cf. section 3.8 *supra* « Coordination avec d'autres modes de transport »). Ces organisations demandent de réviser les prévisions de la demande sur cette base et de les corriger vers le bas (cf. section 3.4 *supra* « Horizon de planification du PSIA, prévisions de trafic aérien »).

Plusieurs particuliers (lettre type 8) demandent également des mesures d'incitation financières afin d'atteindre la vérité des coûts puisque voler est devenu trop bon marché et que l'aviation est excessivement avantagée et encouragée.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les questions financières (imposition du transport aérien civil, incitations fiscales, prix des billets, financement des aéroports et du service de la navigation aérienne, etc.) ne font pas partie des thèmes abordés par le PSIA. Le PSIA est un instrument d'aménagement et, à ce titre, n'a pas pour vocation de régler des questions de fond touchant la politique aéronautique et la politique environnementale. Par définition et conformément à la législation, il se limite au champ de la garantie et de la coordination territoriales. Les mesures de protection du climat concernent au premier chef l'exploitation des aéronefs et sont à mettre en œuvre par d'autres biais (loi sur le CO<sub>2</sub>, etc.). C'est pourquoi il n'est pas donné suite ici aux nombreuses revendications demandant d'agir sur la demande de trafic aérien.

Le principe 1 de la section 3.2 du projet sera complétée pour répondre à l'objection du canton de Saint-Gall. On relèvera par ailleurs que la complémentarité des modes de transport est traitée dans la partie programme du plan sectoriel des transports (cf. section 1.4.2 et section 3.8 *supra* « Coordination avec d'autres modes de transport »).

### **3.6 Développement durable, satisfaction de la demande**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Saint-Gall demande que la partie conceptuelle aborde le dilemme entre prise en compte des impératifs du développement durable et satisfaction de la demande de trafic aérien. Les cantons de Genève, de Fribourg et de Schaffhouse estiment que le développement durable devrait être mieux pris en considération (notamment sa dimension environnementale) et remettent en cause le principe du développement tiré par la demande, adopté par la partie conceptuelle. Le canton de Berne remarque que le projet de partie conceptuelle véhicule une interprétation très étroite de la dimension sociétale du développement durable et que celle-ci englobe également des questions telles que la santé et la qualité de vie au voisinage des aéroports.

Une quarantaine de communes suisses et françaises riveraines de l'aéroport de Genève (ATCR-AIG, Groupement des communes de la rive droite du lac) constatent qu'il y a un décalage entre un discours « politiquement correct » rappelant les engagements de la Confédération en matière de durabilité et l'affirmation selon laquelle l'évolution du trafic aérien doit suivre la demande ; le développement des aéroports nationaux tel qu'il est prévu n'est pas réaliste compte tenu des leurs capacités limitées et se fera au détriment de l'homme et de son environnement. Les communes de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttli-sellen exigent également que les intérêts des riverains et de l'environnement occupent une place plus importante dans le PSIA.

Plusieurs entreprises et organisations de l'aviation (les aéroports de Genève et de Zurich, SWISS, Skyguide, Aerosuisse, SIAA), de l'économie (economiesuisse, USAM) et du tourisme (FST, Zürich Tourismus, Zürcher Hoteliers), soulignent que si le projet de partie conceptuelle identifie les principaux intérêts publics, il ne le hiérarchise pas. En particulier, selon elles, il y aurait lieu d'accorder pour les aéroports nationaux, déterminés par leur localisation, un poids plus important aux intérêts de l'aviation (développement en fonction de la demande).

Les associations de défense des riverains et groupes d'intérêts (WWF Suisse, ATE Suisse, CESAR, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon, Bürgerforum Küsnacht, SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) de même que l'Union des villes suisses et des particuliers exigent que la protection de l'environnement et de la population ait davantage de poids dans la pesée des intérêts.

Le Komitee weltoffenes Zürich salue le fait que le projet de partie conceptuelle lie le développement des aéroports nationaux à la satisfaction de la demande tout en regrettant l'absence de déclarations claires sur la manière dont ce principe sera appliqué. Pour le Centre patronal, la satisfaction de la demande et l'élimination des problèmes de capacités aéroportuaires ne sauraient être subordonnées à la protection de l'environnement.

À l'inverse, plusieurs communes (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell), le PS Suisse et plusieurs organisations (SSF, Schutzverband der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) et des particuliers (lettre type 9, 10A, Genève) critiquent le choix d'un développement des infrastructures aéroportuaires en fonction de la demande car il n'est pas compatible avec le développement durable.

Plusieurs communes (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur), associations de défense des riverains (Region OST, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) et de particuliers (lettre type Genève) regrettent l'absence d'une réflexion sur les besoins de la Suisse en matière de transport aérien et sur la dose de trafic aérien supportable du point de vue de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de la société.

La FSU regrette l'absence d'un inventaire national des capacités aéroportuaires disponibles eu égard aux problèmes de capacités évoqués par le projet de partie conceptuelle. Cette remarque a également été formulée par la commune de Küsnacht et des particuliers (lettres types 8 et 23/24) qui souhaitent une approche basée sur l'offre (plutôt que sur la satisfaction de la demande). À ce propos, des associations de défense des riverains (WWF Suisse, ATE Suisse, CESAR, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise

Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Bürgerforum Küsnacht) demandent une réflexion sur la meilleure manière d'exploiter les créneaux horaires, disponibles en nombre limité sur les aéroports nationaux, afin de répondre au mieux aux intérêts de la population (mise aux enchères, etc.).

Plusieurs communes (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell), des partis et des organisations (CVP Allschwil Schönenbuch, Grüne Baselland, USS, SSF, Vereinigung gegen Fluglärm, Region OST, Schutzverband der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) critiquent le fait que le projet de partie conceptuelle accorde trop d'importance aux aspects économiques du transport aérien, qu'il assimile les intérêts de l'aviation à l'intérêt public et jugent qu'il est de ce fait déséquilibré et en décalage avec le principe du développement durable inscrit dans la Constitution. Cet avis est partagé par la commune de Küsnacht et par de nombreux particuliers (cf. lettres types 8,9. 10A, 23/24).

La commune de Zollikon, deux partis locaux (Forum Wangen-Brüttsellen, SP Fällanden), une association (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) et de nombreux particuliers, (lettres types 10A, 23/24 et 34/35) critiquent le fait que, dans le projet de partie conceptuelle, le concept de développement durable ne s'applique qu'en faveur de l'aviation et demandent que les principes 2 des sections 3.1 et 4.1 soient complétés en précisant que le développement durable englobe la responsabilité écologique envers l'environnement et les êtres humains exposés au bruit et autres immissions.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les trois dimensions du développement durable sont par nature conflictuelles et la partie conceptuelle ne peut entièrement aplanir ces conflits. Celle-ci formule toutefois des pistes pour les diverses étapes de la pesée des intérêts. Les éléments liés à la politique des transports et les aspects économiques jouent par exemple un rôle plus important pour les aéroports nationaux que pour les autres aérodromes. Cela n'en signifie pas pour autant que la satisfaction de la demande par les aéroports nationaux l'emporte sur toute autre considération et qu'il faille ignorer d'autres aspects tels que la protection de la population, de l'environnement et du paysage. Le développement durable comporte trois dimensions (économique, sociétale et environnementale) qui ont chacune la même importance. La pondération des trois dimensions du développement durable et la pesée des intérêts interviennent dans le cadre des procédures d'approbation en aval et non au niveau de la partie conceptuelle du PSIA. Autrement dit, la partie conceptuelle du PSIA ne saurait comprendre des indications contraignantes qui consacraient la primauté absolue des intérêts aéronautiques des aéroports nationaux ou ceux de la protection de la population et de l'environnement en dehors de toute autre considération.

Cela étant, le texte devrait mettre davantage en relief la relation de la partie conceptuelle avec le développement durable. À cet effet, la section 2.10 de la partie conceptuelle sera adaptée et le développement durable figurera au premier principe de la section 3.1 qui mentionnera les intérêts de la protection de la population et de l'environnement. En outre, il y a lieu de relativiser le principe absolu du développement de l'aviation en fonction de la demande, formulé par le LUPO 2016, en prenant en compte le développement durable.

Le canton de Berne remarque à juste titre que la dimension sociétale du développement durable comporte d'autres aspects (santé, qualité de vie). La partie conceptuelle sera adaptée en conséquence. L'inventaire des capacités aéroportuaires disponibles est évoqué à la section 2.10.7 et au principe 9 de la section 3.1. Au sujet de la mise aux enchères des créneaux horaires, on relèvera que des règles de priorité claires s'appliquent d'ores et déjà sur les aéroports nationaux, lesquelles privilégient le trafic aérien d'intérêt public.

### 3.7 Intérêt public du transport aérien

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Neuchâtel souligne l'intérêt public que revêt l'aviation d'affaires, notamment à proximité d'un pôle de développement économique tel que prévu par le plan directeur cantonal. Le canton de Bâle-Ville propose de ne pas reconnaître l'intérêt public aux vols de ligne court-courriers (p. ex. de moins de 500 km), compte tenu des objectifs environnementaux et climatiques. Cette approche serait en phase avec l'objectif de promotion du rail.

Une quarantaine de communes suisses (dont Genève) et françaises riveraines de l'aéroport de Genève (ATCR-AIG) estiment que les vols low-cost à destinations de villes en Europe ne revêtent aucun intérêt public. Elles demandent en outre qu'une étude se penche sur l'intérêt public des vols de ligne. L'Association Le Signal, des associations de défense des riverains (Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) et des particuliers (lettre type Genève) exigent un moratoire sur les destinations touristiques. Les communes de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttisellen jugent erroné d'accorder le caractère d'intérêt public à la formation et au perfectionnement aéronautique, à l'aviation d'affaires et de tourisme, au travail aérien et aux vols d'essai. La commune d'Allschwil et CVP Allschwil constatent que le projet met en avant l'intérêt public que représente le transport aérien, jugé supérieur aux autres intérêts publics (environnement, etc.).

L'Aéroclub de Suisse (AéCS) refuse la distinction entre intérêt public et intérêt particulier et la vision selon laquelle le premier l'emporte sur le second. Pour l'AéCS, le trafic aérien public n'est pas nécessairement d'intérêt public, pas plus que le trafic aérien privé ne concerne que des intérêts particuliers : l'intérêt public d'un vol d'affaires au moyen d'un petit avion est plus important que celui d'un gros-porteur qui emporte des touristes vers la destination de leurs vacances à l'étranger. Pour l'AéCS, les vols d'entraînement des pilotes devraient être considérés comme vols d'intérêt public. L'AOPA Switzerland et le Centre patronal estiment que la catégorisation des différentes branches de l'aviation est subjective et arbitraire. L'AOPA Switzerland est d'avis que les vols assurés pour le compte d'entreprises globales (*Corporate Flights*) revêtent un intérêt public. De son côté, Aviasuisse approuve l'approche de l'intérêt public présentée dans le projet de partie conceptuelle du PSIA.

Plusieurs associations de défense des riverains (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) estiment que seul le trafic de ligne revêt un intérêt public et rejettent l'approche fondée sur les types de trafic. Des associations de protection de l'environnement et de défense des riverains (WWF Suisse, ATE Suisse, CESAR, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) exigent que la notion d'intérêt public soit précisée et soit mise en regard des intérêts environnementaux pour une réelle pesée des intérêts. La commune de Zollikon, deux partis locaux (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), une association (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) et plusieurs particuliers (lettres types 34/35) dénie tout intérêt public au transport aérien sauf dans le cas des vols de ligne, des vols d'État et du sauvetage aérien. Ils ajoutent qu'on ne saurait de toute manière évaluer correctement l'intérêt public sans prendre en compte les intérêts cantonaux et régionaux.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Le projet de partie conceptuelle du PSIA reconnaît un intérêt public à l'aviation d'affaires comme le soulignent le canton de Neuchâtel et l'AOPA Switzerland. La distance parcourue et le prix des vols de ligne (vols low-cost) n'ont pas été pris en considération dans la partie conceptuelle pour évaluer l'intérêt public. Introduire cette distinction supplémentaire nous mènerait trop loin. Non pas que les vols à bas coûts ne soient pas problématiques (création d'une demande artificielle, etc.). Il est vrai que l'intérêt public des vols de ligne est

moins si des alternatives valables (durée du voyage et prix) existent (train, bus). Le principe 5 de la section 3.1 en tient compte en utilisant l'expression « en règle générale ». L'instauration d'un moratoire sur les destinations touristiques dépasse le cadre du PSIA qui se limite à l'aménagement du territoire.

Pour répondre aux considérations de la commune d'Allschwil et des associations de défense des riverains, on dira que la partie conceptuelle donne des orientations pour évaluer et étayer l'intérêt public lorsqu'une infrastructure aéronautique est construite, agrandie ou exploitée. La définition et l'évaluation de l'intérêt public des utilisations ou des intérêts de protection (environnement, etc.), qui entrent en conflit avec l'utilisation aéronautique, n'entrent pas dans le cadre de la partie conceptuelle du PSIA ; la pesée définitive des intérêts s'effectue seulement dans le cadre des procédures d'approbation. De même, comme le soulignent les particuliers, l'intérêt public d'un aéroport ne saurait être évalué sans prendre en considération les intérêts régionaux et cantonaux. L'aviation d'affaires, les vols touristiques ou les vols d'essai d'entreprises locales peuvent revêtir un grand intérêt public pour certains cantons ou certaines régions. Il convient dès lors de préciser le rôle de la partie conceptuelle du PSIA dans la pesée des intérêts réalisée en lien avec la construction et l'exploitation d'aéroports en étoffant la section 2.10.3 de la partie conceptuelle.

En réponse aux objections de l'AéCS, on soulignera que la LA opère déjà une distinction entre les aéroports desservis par du trafic de ligne (concession) et les autres aéroports (autorisation d'exploitation), les premiers se voyant reconnaître un intérêt public supérieur. Ne serait-ce que pour cette raison, on ne saurait traiter tous les vols sur un pied d'égalité. De même, on ne saurait dénier, comme les communes de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttisellen, tout intérêt public à la formation et au perfectionnement aéronautiques, à l'aviation d'affaires, aux vols touristiques, au travail aérien et aux vols d'essai. Ce serait remettre fondamentalement en question le transport aérien civil dans sa forme actuelle et contredire le LUPO 2016. S'agissant des vols d'entraînement, on fera remarquer que tous les vols permettent en définitive aux pilotes de maintenir (mais pas seulement) leurs compétences aéronautiques et de s'entraîner. Il faut donc s'en tenir à une définition très étroite de la formation et du perfectionnement aéronautiques. En outre, l'évaluation de l'intérêt public des types de trafic réalisée au principe 6 de la section 3.1 du projet soumis dans le cadre de la participation publique (nouvellement constituée 5) n'a qu'une valeur indicative et ne s'applique pas à chaque vol mais à la moyenne de tous les vols. Aussi, le principe 6 de la section 3.1 sera-t-il maintenu tel quel.

### 3.8 Coordination avec d'autres modes de transport

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Saint-Gall propose que l'offre de parking des aéroports nationaux soit établie en fonction de l'offre globale de transport ferroviaire (trafic longue distance compris) et non du réseau régional de transport public (cf. principe 3 section 3.2). Plusieurs communes (Groupement des communes de la rive droite du lac) regrettent que la desserte des aéroports nationaux par les transports publics n'occupe pas une place plus importante.

Aerosuisse propose de coordonner la partie conceptuelle avec les plans sectoriels Infrastructure route et Infrastructure rail.

L'USS demande d'inscrire dans les principes (de la section 3.2) la priorité du transport ferroviaire par rapport au transport aérien. Le PS Suisse, les Verts Suisse et plusieurs organisations environnementales (WWF Suisse, ATE Suisse, CESAR, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärm, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) demandent le transfert des vols court-courriers sur le rail. Ils souhaitent l'amélioration des liaisons internationales ferroviaires vers les pays environnants afin qu'il soit possible de couvrir des distances allant jusqu'à 1500 km par le rail.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La suggestion du canton de Saint-Gall nous paraît pertinente ; le principe 3 de la section 3.2 sera adapté en conséquence. Le principe 3 de la section 3.2 fixe des exigences concernant la desserte terrestre des aéroports nationaux, qui correspondent à leur statut d'infrastructure d'importance nationale. Ces exigences, la définition d'objectifs et les mesures en matière de répartition modale (p. ex. gestion des parkings) sont concrétisées au moment d'élaborer les fiches propres à chaque installation

La coordination du PSIA avec les autres plans sectoriels, exigée par l'AéCS, a lieu dans le cadre de la partie programme du plan sectoriel des transports. Vu la nature de son contenu, le PSIA ne peut formuler aucune indication contraignante destinée à privilégier ou à promouvoir le transport ferroviaire. Cette revendication peut éventuellement être prise en compte dans la partie programme du plan sectoriel des transports.

### **3.9 Coordination avec l'utilisation du territoire**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Genève et du Valais jugent les explications relatives au territoire exposé au bruit peu claires (cf. principe 1 de la section 3.3). Le canton de Genève estime en outre que des informations détaillées seraient nécessaires pour prendre concrètement en compte le territoire exposé au bruit dans la planification.

S'agissant des routes aériennes, le canton de Thurgovie critique l'interdépendance entre le PSIA et le règlement d'exploitation. Si les cantons demandent que les routes décrites dans une fiche soient modifiées, on les renvoie au règlement d'exploitation. À l'inverse, s'ils désapprouvent le règlement d'exploitation, on les renvoie à la fiche du PSIA (territoire exposé au bruit). Le canton propose dès lors que la trajectoire et la fréquentation des routes aériennes soient définies de manière contraignante déjà dans la fiche. Cette revendication est également appuyée par Skyguide.

Les communes de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttisellen s'opposent à l'obligation faite aux communes et aux cantons d'assurer la desserte terrestre des aérodromes (principes 2 et 3 de la section 3.3). Plusieurs communes zurichoises (Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Maur, Meilen, Stäfa, Uetikon am See, Zumikon) demandent que soit précisé ce que l'on entend par « mandats » aux communes (principe 2).

L'association IG Ostschweizer Luftfahrt propose, au titre des mesures préventives en matière d'aménagement du territoire, de créer un nouvel instrument pour les futures infrastructures aéroportuaires qui débordent du périmètre d'aérodrome ou pour les futurs sites de rechange : les « zones de développement aéronautique ». Plusieurs organisations environnementales et associations de défense des riverains (CESAR, WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärm-schutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) exigent que l'instrument de la ligne de délimitation utilisé pour l'aéroport de Zurich soit maintenu dans le souci de garantir la sécurité de la planification et la sécurité juridique.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Il est pris acte de la remarque des cantons. Les autorités de la Confédération compétentes en matière d'aménagement du territoire fournissent volontiers toutes les précisions utiles concernant le territoire exposé au bruit et sa prise en compte. On soulignera que les trajectoires aériennes à proximité immédiate des aéroports sont pour l'essentiel définies dès que le « Territoire exposé au bruit » est décrit dans les fiches du PSIA. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'aéroport, la position des trajectoires n'a cependant plus d'incidence sur

les indications contraignantes formulées dans les fiches. Ces trajectoires sont alors définies de manière contraignantes lorsque le règlement d'exploitation est approuvé.

L'obligation d'assurer la desserte terrestre des aérodromes est comparable à celle d'autres installations publiques. La tâche de veiller à la desserte est confiée aux cantons et aux communes en vertu des art. 19 LAT et 31 OAT. La desserte de détail est de la responsabilité du concessionnaire voire de l'exploitant d'aérodrome. Les indications contraignantes du PSIA sont directement contraignantes pour les cantons et pour les communes. En conséquence, la mention des « mandats aux communes » sera supprimée du principe 2 de la section 3.3, (quatrième point énuméré).

Des instruments de nature à offrir la garantie territoriale nécessaire pour les futures infrastructures aéroportuaires existent déjà : ce sont le périmètre d'aérodrome (contraignant pour les autorités) de même que les zones réservées (contraignantes pour les propriétaires fonciers ; voir la LA). La proposition de réserver des territoires destinés éventuellement à l'implantation d'aérodromes sans réaliser au préalable un processus de coordination PSIA est rejetée. La demande des organisations de protection de l'environnement et de défense des riverains au sujet de la ligne de délimitation ne concerne que l'aéroport de Zurich. Cette exigence est satisfaite dans le cadre de la stabilité générale des plans sectoriels et directeurs (cf. art. 17, al. 4, OAT).

## 3.10 Environnement

### 3.10.1 Principe de précaution

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Berne exige que l'application du principe de précaution porté par la loi sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) comprenne également des mesures de réduction des mouvements d'aéronefs. Les cantons de Bâle-Campagne et du Tessin de même que la Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage proposent que, hormis la population, l'environnement soit mentionné au quatrième point énuméré au principe 2 de la section 3.4.

Plusieurs communes (Groupement des communes de la rive droite du lac) estiment que le principe de précaution n'est pas suffisamment pris en compte.

De nombreux particuliers (lettres types 9, 10A, 10B) critiquent le fait que l'environnement, aux termes du principe 1 de la section 3.4, doive seulement être pris en compte et intégrée dans la planification, la construction et l'exploitation de l'infrastructure aéronautique. Or, selon eux, la protection de l'environnement est prioritaire et devrait être entièrement prise en compte.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Le PSIA (dans les fiches) plafonne, le plus souvent de manière indirecte, le nombre de mouvements d'aéronefs (définition du territoire exposé au bruit) et, parfois, de manière directe, en fixant un quota de mouvements. Cette pratique a fait ses preuves et doit donc être maintenue. Il est logique et pertinent de mentionner l'environnement au principe 2 de la section 3.4 qui sera adapté en conséquence.

Le principe de précaution énoncé par la LPE figure au principe 2 de la section 3.4. Concrètement, il est appliqué dans le cadre des procédures d'approbation et par les concessionnaires d'aéroport et les exploitants d'aérodrome dans le cadre de l'exploitation. S'agissant de la « prise en compte » de l'environnement (cf. principe 1 de la section 3.4), on répondra qu'aucune des trois dimensions du développement durable ne l'emporte sur l'autre. La formulation employée (« prise en compte ») est donc correcte et sera maintenue.

### 3.10.2 Protection du climat

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures, de Bâle-Ville et de Vaud proposent que l'accent soit davantage mis sur la contribution de l'aviation à la protection du climat. Des efforts accrus doivent être entrepris dans ce domaine. Le canton de Bâle-Ville demande en outre que la Confédération encourage financièrement la recherche et le développement de technologies innovantes en lien avec la conception d'avions silencieux et neutres en CO<sub>2</sub>. Le canton de Bâle-Campagne regrette l'absence de référence à la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération, qui vise l'instauration à l'horizon 2050 d'une société à 2000 watts et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par habitant à une valeur comprise entre 1 et 1,5 tonne, objectifs qui sont en porte-à-faux avec le développement des infrastructures aéronautiques en fonction de la demande, défendu par le projet de partie conceptuelle du PSIA. Le canton de Genève propose de mentionner la politique climatique suisse dans la partie conceptuelle du PSIA. Il souhaite en outre que la Confédération s'engage sur la scène internationale pour limiter l'effet de serre généré par le transport aérien. Le canton de Fribourg demande enfin que la partie conceptuelle du PSIA prenne en compte les dispositions de la loi sur le CO<sub>2</sub> qui est actuellement en révision totale.

Plusieurs communes (Winterthur, Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila) souhaitent que le projet prenne en considération les accords existant sur le climat et la Stratégie énergétique 2050 et exigent des mesures en faveur du climat dans le cadre du transport aérien (Küsnacht).

Le PS Suisse de même que de nombreuses associations de défense des riverains et de protection de l'environnement (CESAR, WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärm, CARPE, ADIHQC, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Vereinigung gegen Fluglärm, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Stiftung gegen Fluglärm) et des particuliers (lettre type Genève) demandent que l'Accord de Paris sur le climat, ratifié par la Suisse, soit mentionné dans la partie conceptuelle du PSIA et que le contenu de ce dernier soit compatible avec l'Accord de Paris. Ils estiment que l'aviation doit contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique. L'association Region OST évoque également la Stratégie énergétique 2050. Des associations de défense des riverains et de protection de l'environnement (CESAR, WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärm, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) exigent en outre qu'un budget carbone, à répartir entre les aéroports, soit défini et qu'une hiérarchisation des types de trafic ait lieu pour le trafic aérien suisse.

Enfin, la commune de Küsnacht et des particuliers (lettres types 8, prises de position isolées) demandent des mesures dans le cadre du transport aérien, ce dernier étant le seul secteur qui n'est soumis à aucune mesure incitative en faveur du climat.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Personne ne conteste que l'aviation doit aussi fournir sa part dans la lutte contre le réchauffement climatique. On rappellera toutefois que la partie conceptuelle du PSIA porte essentiellement sur l'infrastructure aéronautique et sur sa coordination dans le cadre de l'aménagement du territoire. Cette coordination touche également le bruit du trafic aérien généré dans la zone des aéroports.

De plus, la partie conceptuelle du PSIA n'est pas l'instrument approprié pour trancher des questions de fond en matière de politique environnementale et climatique, qui n'ont qu'un lien très indirect avec l'aménagement du territoire. Cela vaut aussi pour d'autres thèmes

comme le service de la navigation aérienne, la structure de l'espace aérien ou le financement et la fiscalité de l'aviation. Les mesures liées à la lutte contre le réchauffement climatique doivent avant tout porter sur le trafic aérien (p. ex. redevances, taxes, limitations du trafic), non sur l'infrastructure, et être mises en œuvre au moyen d'autres instruments. Idem en ce qui concerne la politique énergétique.

Par souci d'exhaustivité, il y a lieu de mentionner l'Accord de Paris dans la partie conceptuelle du PSIA. La section 2.7.3 de la partie conceptuelle (Impact sur le climat et substances polluantes) sera modifiée en conséquence.

### **3.10.3 Valeurs limites d'immission, allègements en vertu de la loi sur la protection de l'environnement (LPE)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Genève et de Fribourg s'opposent aux allègements en matière de protection contre le bruit et de substances polluantes qui leur semblent contraires aux principes du développement durable. Le canton de Genève ajoute que les allègements en matière de protection contre le bruit ne sont compatibles ni avec la LPE, ni avec les stratégies de la protection de l'air de la Confédération et du canton. Les valeurs limites inscrites dans la législation environnementale doivent être respectées nonobstant le développement du trafic en fonction de la demande. Le canton de Fribourg souhaite que les allègements pour les héliports soient uniquement possibles s'il s'agit de vols de sauvetage, et non de vols à des fins touristiques et de plaisance. Le canton du Valais exige que les allègements soient exclus pour les installations aéronautiques ne répondant à aucun intérêt public.

La commune de Wettingen estime que les exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 841.41) doivent être appliquées à la lettre et qu'il y a lieu de respecter strictement le couvre-feu nocturne.

Les communes de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttisellen s'opposent à l'éventualité d'accorder des allègements à des aérodromes (dans le but de délester les aéroports nationaux) et aux héliports en vertu de la LPE.

La commune d'Allschwil et le die CVP Allschwil-Schönenbuch demandent de modifier la section. 2.7.2. en précisant l'ampleur du dépassement des valeurs de planification aux environs des aéroports (nombre de communes / population, superficie).

Le PS Suisse et les Verts Suisse demandent que les valeurs limites d'immission (VLI) soient respectées pour tous les aérodromes, tandis que certaines organisations (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Vereinigung gegen Fluglärm) demandent la révision des valeurs limites de bruit (conformément à la décision du Tribunal fédéral), c'est-à-dire de les revoir à la baisse. Des associations de défense des riverains (CESAR, WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Vereinigung gegen Fluglärm) exigent de diminuer drastiquement le nombre de personnes exposées au bruit ; plusieurs communes (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) et une association de riverains (Region OST) rejettent tout accroissement des superficies où les VLI sont dépassées.

Des particuliers (lettres types 9 et 23/24) jugent que le dépassement, constant et significatif, du bruit admissible la nuit est inacceptable (voir décision de l'OFAC du 23 juillet 2018 concernant l'aéroport de Zurich). La commune de Zollikon, deux partis locaux (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), une association (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) et de nombreux particuliers (lettres types 10A, 10B, 23/24 et 34/35) sont en outre d'avis que des allègements ne sont recevables que s'il est démontré que toutes les mesures techniques, faisables sous l'angle opérationnel et économiquement supportables, ont été prises pour limiter de manière préventive les émissions. Ils ajoutent que les dérogations

aux exigences environnementales ne devraient être admises qu'à titre exceptionnel et non être la règle. Enfin, ils estiment que la partie conceptuelle du PSIA fait un cadeau aux concessionnaires d'aéroport en tolérant sciemment les dépassements des limites d'exposition au bruit et aux polluants atmosphériques.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Pour répondre aux critiques des cantons de Genève et de Fribourg et des partis, le droit de l'environnement prévoit expressément la possibilité d'accorder des allègements si certaines conditions sont remplies. Il n'est pas question d'accorder des allègements pour des vols d'hélicoptères à des fins touristiques. Par ailleurs, l'OPB exclut formellement tout allègement pour des installations aéronautiques qui ne sont pas d'intérêt public.

La partie conceptuelle du PSIA doit respecter la législation, dont l'OPB. La mise en œuvre du couvre-feu nocturne et le dépassement de l'exposition au bruit admissible la nuit ne fait pas l'objet du PSIA. Il incombe à l'autorité de surveillance de contrôler le bon respect des immissions de bruit admissibles (art. 37a, OPB), lesquelles doivent se limiter au territoire exposé au bruit défini dans les fiches du PSIA. Cette question ne sera pas réglée dans la partie conceptuelle mais éventuellement au niveau des fiches. De même, le PSIA n'aborde pas en détail la situation des aéroports quant aux nuisances sonores (dépassement des valeurs de planification).

Les dépassements des VLI concernent surtout les aéroports nationaux de Genève et de Zurich. Ces dépassements sont tolérés dans la mesure où ils se justifient par la dimension économique et sociale de la mobilité et où ils s'inscrivent dans la marge de liberté offerte par le droit de l'environnement (LPE, OPB) lorsque des installations répondant à un intérêt public prépondérant sont concernées. Le PSIA ne traite pas de l'adaptation des valeurs limites de bruit. Il vise cependant la diminution des surfaces où les VLI sont dépassées et des populations exposées aux nuisances sonores.

Conditionner les allègements à la démonstration que toutes les mesures techniques, faisables sous l'angle opérationnel et économiquement supportables, tel que le souhaitent les particuliers, figure déjà dans les explications relatives au principe 3 de la section 3.4. Les indications contraignantes de la partie conceptuelle ne dérogent pas aux normes environnementales mais en précisent l'application à l'aviation civile.

### **3.10.4 Compensation écologique, surfaces d'assolement (SDA)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Lucerne et de Bâle-Ville critiquent le fait que, dans les explications du principe 1 (section 3.3), les mesures de compensation s'effectuent sur une base volontaire, ce qui, selon eux, est contraire à l'art. 18b de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451), lequel stipule que les cantons veillent à une compensation écologique dans les régions où l'exploitation du sol est intensive. Le canton du Tessin demande que le texte en précise que les mesures de compensations soient ordonnées dans le cadre de conflits existants.

Le canton de Berne demande que le principe 5, de la section 3.4 précise que les constructions et installations soient décidées et réalisées de manière à consommer le moins de surface possible et que les terres arables soient répertoriées en tant que SDA. Il demande en outre d'imposer la compensation des SDA sur tous les aérodromes et de biffer la dernière phrase du principe 5.

Les aéroports de Genève et de Zurich demandent que le plan sectoriel stipule qu'aucune SDA ne peut être créée à l'intérieur du périmètre d'aérodrome et qu'aucune compensation de SDA n'est à effectuer dans le cadre des mesures de compensation écologiques hors du périmètre d'aérodrome.

### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

L'art. 18b LPN est effectivement contraignant. Il y a lieu dès lors d'adapter le principe 1 de la section 3.3. Conformément à la législation, les mesures de compensations doivent être ordonnées indépendamment des conflits existants.

Pour répondre au canton de Berne, le principe 5 mentionne la limitation de la consommation des surfaces ; aucune précision n'est nécessaire. Les cantons répertorient les SDA en utilisant pour ce faire des critères purement pédologiques. Dans ce contexte, il ne saurait être question de compléter le principe 5 en stipulant que les terres arables soient systématiquement répertoriées en tant que SDA, ni d'inscrire l'interdiction de délimiter des SDA sur les aérodromes dans le PSIA (comme le propose l'aéroport de Zurich). La compensation des SDA s'effectue conformément aux directives du plan sectoriel SDA. Les SDA utilisées pour la construction d'installations d'aérodrome doivent être obligatoirement compensées.

### **3.10.5 Rayonnement non ionisant**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les communes de Dübendorf, de Volketswil, de Wangen-Brüttisellen et de Zollikon, deux partis locaux (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), une association (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) et des particuliers (cf. lettres types 23/24 et 34/35) demandent que les installations de navigation aérienne respectent strictement les valeurs limites prévues par l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI; RS 814.710).

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La partie conceptuelle du PSIA doit respecter les normes légales. Cette demande est acceptée et le principe 2 de la section 4.6 sera modifié en conséquence.

## **3.11 Aéroports nationaux**

### **3.11.1 Saturation des aéroports**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton d'Argovie a de la peine à croire que la saturation des aéroports nationaux menace au vu de l'évolution du nombre de mouvements de l'aéroport de Zurich, qui est inférieur aux attentes.

L'aéroport de Genève regrette que la révision n'apporte pas de solutions pour résoudre les problèmes de capacité et se contente d'envisager une nouvelle évaluation ultérieure. L'aéroport de Zurich estime que les mesures destinées à régler les problèmes de capacités doivent en premier lieu être élaborées de concert avec les concessionnaires.

Plusieurs partis, associations et organisations proches des milieux de l'aviation, de l'économie et du tourisme (PLR Suisse, UDC Suisse, Aerosuisse, Aviasuisse, SIAA, USAM, Centre patronal, economiesuisse, FST, Zürcher Bankenverband, Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers, Pro Flughafen) et la FSU critiquent le fait que le projet de partie conceptuelle n'indique aucune piste pour résoudre les problèmes de capacités. Ils demandent de remanier les fiches des aéroports nationaux et de modifier la partie conceptuelle aussitôt les nouvelles prévisions de trafic disponibles. Pour le Centre patronal, l'avalanche de normes qui touchent l'infrastructure contribue à attiser les problèmes de capacités.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Il est pris acte de la remarque du canton d'Argovie. À court et à moyen terme, les problèmes de capacités seront affrontés conformément au cadre établi dans les fiches des aéroports de Zurich (23 août 2017), de Genève (14 novembre 2018) et de Bâle-Mulhouse (15

mai 2013). Les décisions formulées dans ces fiches sont le fruit d'un long processus politique et ne prévoient aucun agrandissement notable de l'infrastructure, ni aucune mesure opérationnelle associée à un accroissement substantiel des capacités actuelles. Elles ont avant tout pour objet le maintien, la sécurité et l'utilisation optimale de l'infrastructure existante. En ce qui concerne la coordination des exigences en matière de développement des aéroports nationaux énoncées dans les fiches et la partie conceptuelle du PSIA, le passage du principe 2 de la section 4.1 selon lequel « à long terme, les capacités devront également s'accroître par la construction d'infrastructures » sera supprimé. Les réglementations relatives à la sécurité de l'infrastructure aéronautique (cf. proposition du Centre patronal) ne font pas partie des domaines abordés par la partie conceptuelle.

### 3.11.2 Objectifs de performance et de capacité

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Thurgovie s'oppose à la définition d'objectifs de performance et de capacité pour les aéroports nationaux. Premièrement, les prévisions ne se sont à ce jour jamais avérées. Deuxièmement, il ne faut pas mettre le service de navigation aérienne sous pression. Enfin, cette exigence n'a rien à faire dans un plan sectoriel. Aviasuisse et le Komitee weltoffenes Zürich voient en revanche d'un bon œil la définition d'objectifs de performance et de capacité, source de sécurité juridique pour le concessionnaire, le canton et les communes riveraines. Pour ces organisations, les objectifs doivent être alignés sur la satisfaction de la demande à moyen et long terme.

L'aéroport de Genève souligne que les objectifs de capacité dépendent de facteurs sur lesquels les aéroports n'ont aucune prise (comme la capacité du ciel européen).

L'Union des villes suisses souhaite que les villes et communes des régions aéroportuaires soient associées à la définition des mesures de mise en œuvre des objectifs de capacité prévues par le PSIA. Les associations Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm et Bürgerforum Küsnacht demandent que les objectifs de performance et de capacité se limitent à la desserte de base pour la population locale. Plusieurs communes (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) et associations de défense des riverains (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Vereinigung gegen Fluglärm) rejettent tout accroissement de l'emprise de la Confédération sur les aéroports nationaux.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La possibilité de définir des objectifs de performance et de capacité dans les fiches n'a pas de lien direct avec les prévisions de trafic aérien. La définition de ces objectifs est toujours convenue avec le service de la navigation aérienne. Les communes concernées sont associées à la modification des fiches des aéroports nationaux (processus de coordination).

La portée des objectifs de performance et de capacité dépend en premier lieu de la fonction des aéroports nationaux. Celle-ci, vu leur importance nationale, dépasse le cadre de la desserte de base pour la population locale. Il est pris acte des avis qui s'opposent à toute définition d'objectifs de performance et de capacité. La possibilité de définir ces objectifs dans les fiches sera garantie par une mention correspondante dans le principe 2 de la section 4.1.

### 3.11.3 Heures d'exploitation

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne demandent que les heures d'exploitation des aéroports nationaux soient définies en fonction de l'OSIA et détaillées dans les règle-

ments d'exploitation. Le canton de Zurich demande la suppression du principe 4 de la section 4.1 (« Aéroports nationaux ») au motif que la pondération entre, d'une part, les intérêts du transport et de l'économie ; d'autre part, la protection de la population contre le bruit ne peut s'effectuer qu'au cas par cas lors de l'élaboration de la fiche PSIA.

Les communes de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttisellen et de nombreux particuliers (lettres types 9 et 10A) rejettent en bloc le principe 4 qui porte sur les heures d'exploitation des aéroports. Ils craignent qu'il « verrouille » la définition des heures d'exploitation dans les fiches et dans les règlements d'exploitation.

Des partis, des associations de défense des riverains, des associations de protection de l'environnement et des particuliers exigent que les aéroports appliquent un couvre-feu nocturne s'étendant pour les uns de 22 h 00 à 7 h 00 (PS Suisse, Verts Suisse, CESAR, WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Bürgerforum Küsnacht), pour d'autres de 22 h 00 à 6 h 00 (Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon, FDP Allschwil Schönenbuch ; lettre type Genève) ou encore de 23 h 00 à 6 h 00 (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen).

Plusieurs associations de défense des riverains (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) et nombre de particuliers (lettre type 8) proposent d'instaurer un couvre-feu d'une durée minimum de sept heures pour tous les aéroports nationaux. Ils fustigent la pratique laxiste en matière de gestion des retards et de délivrance des dérogations la nuit. Plusieurs communes (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) et associations de défense des riverains (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Region Ost) estiment qu'il est faux de prendre exemple sur les heures d'exploitation des aéroports en vigueur à l'étranger.

Aviasuisse exige à l'inverse au minimum le maintien des heures d'exploitation des aéroports nationaux en vigueur. Aerosuisse souhaite que les heures d'exploitation des aéroports nationaux en vigueur, y compris la gestion des retards, figurent dans la partie conceptuelle.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les revendications des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne sont d'ores et déjà satisfaites. Les dispositions de l'OSIA relatives au couvre-feu nocturne définissent le cadre légal applicable aux heures d'exploitation des aéroports nationaux.

Le canton de Zurich remarque à juste titre que les heures d'exploitation doivent tenir compte de la situation particulière des aérodromes. Dans le cas de l'aéroport de Zurich, les heures d'exploitation sont déjà inscrites dans la fiche et dans le règlement d'exploitation. Rien ne change sous cet aspect. Cependant, les heures d'exploitation des aéroports nationaux et en particulier de l'aéroport de Zurich sont aujourd'hui moins étendues que ce qui se pratique à l'étranger. Restreindre davantage les heures d'exploitation en vigueur aggraverait les problèmes de capacité et détériorerait encore plus la compétitivité des aéroports nationaux vis-à-vis des plates-formes des pays voisins. Il n'est donc pas question d'abroger le principe 4 ou de limiter la durée du couvre-feu nocturne à 7, 8 ou 9 heures comme le demandent pêle-mêle le canton de Zurich, des communes, des associations de défense des riverains ou des particuliers. La surveillance du bon respect des heures d'ouverture de même que la gestion des retards et de la délivrance des dérogations ne font pas partie des domaines couverts par la partie conceptuelle du PSIA. Les indications contraignantes de la partie conceptuelle satisfont la revendication d'Aviasuisse concernant le *statu quo* des

heures d'exploitation des aéroports nationaux. Pour répondre à la proposition d'Aerosuisse, les heures d'exploitation ne sauraient figurer dans la partie conceptuelle, qui n'est pas l'instrument approprié pour ce faire.

### **3.11.4 Passagers en correspondance, fonction de plate-forme de correspondance (hub)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le PS Suisse et IG Zivillflugplatz Dübendorf NEIN demandent que la partie conceptuelle traite du nombre de passagers en correspondance sur les aéroports nationaux et des retombées économiques.

Plusieurs communes (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) et deux associations de défense des riverains (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Region OST) demandent que le PSIA évalue dans quelle mesure l'exploitation de l'aéroport de Zurich en tant que plate-forme de correspondance répond à une nécessité économique. Region OST souhaite en outre que ce mode de fonctionnement de l'aéroport soit mis en regard de la protection de la population.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La part des passagers en transfert et en correspondance sur les aéroports nationaux figure dans la statistique de l'aviation civile de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et dans les publications des aéroports nationaux. Elle représente 30 % à l'aéroport de Zurich qui, conformément à sa fiche, est le seul de Suisse à fonctionner sur le modèle d'une plate-forme de correspondance. Cette donnée devrait apparaître dans la partie conceptuelle du PSIA à la section 2.4 (« Évolution du trafic aérien »).

Les indications contraignantes de la partie conceptuelle du PSIA ne contraignent pas les aéroports à encourager les liaisons en correspondance de sorte qu'il n'est pas nécessaire de mandater une étude à ce sujet pour les besoins de la partie conceptuelle. Plusieurs données de base et études ont été établies dans le cadre du processus PSIA au sujet de l'utilité économique de l'aéroport de Zurich. Conformément à la fiche PSIA du 23 août 2017 relative à l'aéroport de Zurich, ce dernier doit instaurer les conditions permettant de tisser un maximum de liaisons directes de qualité. Or, un nombre élevé de liaisons directes à Zurich implique une certaine proportion de passagers en correspondance.

### **3.11.5 Équipements**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Skyguide propose de reformuler le troisième élément énuméré au principe 3 (« possèdent un service de contrôle des approches... ») de manière à ce que le service de contrôle des approches puisse être aussi situé hors de la tour de contrôle comme c'est déjà le cas aux aéroports de Zurich et de Genève.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Le principe 3 sera adapté en conséquence.

## **3.12 Aéroports régionaux**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Saint-Gall propose que les aéroports régionaux soient habilités à limiter l'accès des écoles d'aviation si l'intérêt du trafic aérien public existant le justifie (cf. section 4.2 principe 1). Le canton du Valais propose à la section 1.2 de compléter la liste des types d'installations distinctes par le type « aéroport civil avec utilisation militaire » et d'ajouter la

variante suivante : « Aérodrome dont certaines infrastructures sont toujours propriétés de l'armée, utilisé principalement pour le trafic civil et conservé par les Forces aériennes comme aéroport de dégagement » au tableau 1. Le canton de Zoug propose de mentionner la gestion des parkings par les aéroports régionaux avec trafic aérien public (cf. section 3.2 principe 4).

Le canton de Neuchâtel demande que soit précisé le rôle que jouent les aéroports régionaux en matière de délestage, notamment dans le domaine de l'aviation d'affaires et les vols de formation et de perfectionnement dans le cadre d'une stratégie de développement et de définir le rôle de chaque aéroport régional (de concert avec les concessionnaires). Il souhaite en outre que la partie conceptuelle du PSIA mentionne que les aérodromes régionaux forment avec les aéroports nationaux le réseau des aérodromes d'intérêt public. Le canton du Tessin fait remarquer que les fonctions des quatre aérodromes tessinois figurent en détail dans le plan directeur cantonal et qu'il faut en tenir compte dans la partie conceptuelle du PSIA.

La ville de La Chaux-de-Fonds souligne le rôle crucial des aérodromes régionaux pour l'aviation d'affaires et le développement économique sans compter qu'ils peuvent parfaitement délester les aéroports nationaux. À l'instar du canton de Neuchâtel, la ville de La Chaux-de-Fonds demande que la fonction de chaque aéroport régional soit mieux définie.

Le PS Suisse et plusieurs associations de défense des riverains et de protection de l'environnement (Vereinigung gegen Fluglärm, CESAR, WWF Suisse, ATE Suisse, Fondation suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) proposent d'instaurer un couvre-feu nocturne entre 22 h 00 et 7 h 00 sur les aéroports régionaux. Le PS Suisse demande d'interdire les vols de ligne des aéroports régionaux à destination des aéroports nationaux.

L'Association des usagers de l'aéroport de Sion estime que les aéroports régionaux ont un rôle de délestage des aéroports nationaux à jouer dans un contexte où ces derniers arrivent à saturation et qu'il s'agit par conséquent de soutenir leur développement. Les Verts Suisse et la Vereinigung gegen Fluglärm rejettent pour leur part tout report du trafic aérien des aéroports nationaux vers les aéroports régionaux (et les champs d'aviation). L'ASA s'interroge sur le financement des équipements des aéroports régionaux tels que les spécifie la partie conceptuelle du PSIA. Skyguide propose de reformuler le troisième élément énuméré au principe 3 (« possèdent un service de contrôle des approches...») de manière à ce que le service de contrôle d'approche puisse être aussi situé hors de la tour de contrôle comme c'est déjà le cas aux aéroports de Zurich et de Genève.

Si l'ASA souhaite que le statut d'aérodrome régional avec fonction d'interconnexion soit conféré à d'autres aéroports régionaux (Sion, Samedan, St. Gallen-Altenrhein, Les Éplatures), d'autres associations de défense des riverains (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) jugent que l'intégration des régions desservies par les aéroports régionaux de Bern-Belp et de Lugano dans le trafic aérien public relève du mirage après la faillite de Skywork.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Rien, dans les indications contraignantes de la partie conceptuelle, ne s'oppose à la demande du canton de Saint-Gall. En réponse au canton du Valais, on remarquera que la section 1.2 reprend les catégories définies par la loi qui ne peuvent être remises en discussion dans le cadre de la partie conceptuelle du PSIA. Le critère de la propriété est de plus inapproprié dans le cas de la catégorie supplémentaire dont l'insertion est demandée au tableau 1.

La question de la gestion des parkings par les aéroports régionaux avec trafic aérien public doit être réglée non pas dans la partie conceptuelle mais lors de l'élaboration des fiches en tenant compte des particularités régionales et en associant le concessionnaire concerné.

Aux demandes du canton de Neuchâtel et de la ville de La Chaux-de-Fonds, on répondra que le positionnement des aéroports régionaux à l'intérieur du cadre posé par les indications contraignantes de la partie conceptuelle et par les fiches, est avant tout l'affaire des concessionnaires. Les aéroports régionaux forment avec les aéroports nationaux le réseau des aérodromes d'intérêt public par le fait qu'ils jouissent d'une concession.

La partie conceptuelle du PSIA n'est pas en contradiction avec le plan directeur du canton du Tessin ne serait-ce que parce qu'elle ne contient aucune indication contraignante qui traite en détail de tel ou tel aérodrome en particulier. Le plan directeur peut être pris en considération lors de l'élaboration ou de la révision des fiches propres aux aérodromes concernés.

Les heures d'exploitation des aéroports régionaux dépendent de la réglementation sur le couvre-feu nocturne (art. 39 ss OSIA), qui interdit les décollages et les atterrissages sur les aéroports régionaux entre 23 h 00 et 6 h 00. L'extension du couvre-feu sur les aéroports régionaux (entre 22 h 00 et 7 h 00) ne paraît pas pertinente puisque les heures d'ouverture doivent prendre en compte la situation particulière de chaque aéroport. Qui plus est, la réglementation sur le couvre-feu restreint déjà significativement les décollages et les atterrissages entre 22 h 00 et 23 h 00 sur les aéroports régionaux.

La signification des vols de ligne qui relient les aéroports régionaux aux aéroports nationaux et, par la même, les régions aux territoires d'action (selon la définition du Projet de territoire Suisse) est plutôt réduite en Suisse vu la qualité des liaisons ferroviaires de notre pays. La majorité des passagers voyageant entre un aéroport régional et un aéroport national ne sont pas des passagers locaux mais des passagers en transfert en provenance ou à destination de l'étranger. Les liaisons aériennes régulières entre les aéroports régionaux et les aéroports nationaux visent par conséquent à assurer la desserte des territoires d'action par le transport aérien international public. Interdire ces vols n'est donc pas indiqué.

Les aides financières de la Confédération en faveur des aéroports régionaux ne fait pas partie des thèmes traités par la partie conceptuelle du PSIA. Pour cette raison et aussi parce que les aéroports régionaux offrent un potentiel très limité pour exploiter durablement des liaisons aériennes régulières, il y a lieu d'abolir la distinction entre aéroports régionaux avec ou sans fonction d'interconnexion. L'exploitation de vols de ligne reste possible sur les aéroports régionaux. Enfin, le principe 3 sera reformulé dans le sens demandé par Skyguide.

### 3.13 Champs d'aviation

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Schwytz approuve le maintien et la reconversion des aérodromes militaires au nom de la protection des terres agricoles.

L'AéCS demande de ne pas pénaliser les champs d'aviation dont le trafic aérien ne répond à aucun intérêt public, au nom des principes de la liberté de propriété et de la liberté économique et du libre-accès à l'espace aérien. Et d'ajouter que les champs d'aviation ne sont pas tenus d'accorder la priorité aux vols répondant à un intérêt public puisque ce serait alors contraires à la liberté de propriété et à la liberté économique (cf. principe 8 section 3.1). Enfin, l'Aéro-Club de Suisse rejette l'interdiction générale de tout nouvel hydroaérodrome.

L'AOPA Switzerland remarque que le bannissement de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale des aéroports nationaux affaiblit ces derniers, car les aérodromes qui récupèrent ce trafic appliquent des heures d'exploitation restreintes et ne sont pas considérés comme

des installations d'intérêt public. Il faut donc accorder un poids plus important aux champs d'aviation.

L'ASA et Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) proposent que les anciens aérodromes militaires, lorsqu'il est question de les reconvertir en aérodromes civils, soient considérés comme des installations fixes existantes (cf. LPE) et non comme de nouvelles installations. L'association IG Ostschweizer Luftfahrt invoque le principe des droits acquis pour les aérodromes selon l'ancien droit, qui doit s'appliquer à l'aérodrome de Dübendorf.

La Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage craint que la reconversion des anciens aérodromes militaires visés aux principes 9 de la section 3.1 et 7 de la section 4.3 devienne la règle. Ce qui contredit le principe 2 de la section 4.3 qui stipule que le nombre et la répartition spatiale des aéroports régionaux soient notamment équilibrés.

La commune de Zollikon, deux partis locaux (Forum Wangen-Brüttsellen, SP Fällanden), une association (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) et de nombreux particuliers (lettres types 10A, 10B et 34/35) exigent l'abrogation du principe 9 de la section 4.3 qui relève davantage de la fiche de l'aérodrome de Dübendorf.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Pour répondre à la proposition de l'AéCS, la partie conceptuelle du PSIA, et à travers elle, la Confédération, classe le trafic aérien en fonction de son importance générale et formule des directives en matière d'évaluation de l'intérêt public d'un aérodrome. Suivant cette approche, il peut résulter que les champs d'aviation sans trafic aérien d'intérêt public soient quelque peu pénalisés par rapport aux installations desservies par du trafic aérien d'intérêt public. Traiter tous les types de trafic aérien et tous les aérodromes sur le même plan contreviendrait à la loi sur l'aviation, qui accorde une place particulière aux aéroports concessionnaires et au trafic aérien public, et à l'essence-même d'un plan sectoriel, qui est de fixer des priorités. Il convient de maintenir la réglementation actuelle concernant les hydroaérodromes, qui a fait ses preuves.

Au sujet du bannissement de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale des aéroports nationaux, on soulignera que les aéroports régionaux sont réputés installations d'intérêt public et que leurs heures d'ouverture sont adaptées.

Pour répondre à la demande de l'ASA, de FDAG et de l'IG Ostschweizer Luftfahrt, on relèvera que la partie conceptuelle du PSIA n'a pas pour vocation l'interprétation de la LPE (installations existantes / nouvelles installations). La pratique en vigueur adoptée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) peut être contestée devant les tribunaux.

En réponse à la critique de la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, on soulignera que l'équilibre spatial s'assimile à un intérêt sous l'angle de l'aménagement du territoire (cf. principe 7 de la section 4.3). Il n'y a donc aucune contradiction entre les principes évoqués. On ajoutera que plusieurs anciens aérodromes militaires ont déjà été fermés (Frutigen, Interlaken, Turtmann, Ulrichen). Enfin, le principe 9 devra être abrogé aussitôt que la fiche de l'aérodrome de Dübendorf aura été élaborée.

### **3.14 Hélicopters**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Lucerne et de Zoug rejettent le léger assouplissement des règles concernant la construction de nouveaux hélicopters (cf. principe 2 de la section 4.4), tandis que le canton de Schwytz l'approuve. Le canton des Grisons salue la possibilité d'accorder des allègements aux hélicopters qui enregistrent une proportion importante de vols effectués dans le cadre du sauvetage aérien ou des interventions aériennes (cf. principe 5) alors qu'elle ne trouve pas grâce aux yeux de certaines associations (SSF, Schutzverband der

Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) et de nombreux particuliers (lettre type 10B).

L'AéCS constate que le principe 1, qui stipule que les héliports sont en premier lieu au service des opérations de recherche et de sauvetage aériens et du travail aérien, constitue une atteinte intolérable à la liberté de propriété. Il souhaite en outre que le dédouanement des marchandises y soit possible (contrairement à ce que préconise le principe 3) et estime que la limitation de l'obligation d'admettre des usagers est contraire aux exigences de la garantie de la propriété.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Il est pris acte de l'avis des cantons quant à la libéralisation minimale des règles applicables à la construction de nouveaux héliports. Les opérations de recherche et de sauvetage aériens répondent sans conteste à un intérêt public. Il s'ensuit que les installations aéronautiques nécessaires à l'exécution de ces opérations revêtent « un intérêt public prépondérant » au sens de l'art. 25, al. 2, LPE. Le droit de l'environnement prévoit la possibilité d'accorder des allègements pour ce type d'installations. Aussi les principes relatifs aux héliports énoncés dans le projet sont maintenus tels quels.

Concernant la liberté de propriété, les indications contraignantes de la partie conceptuelle lient uniquement les autorités. À ce titre, il se peut qu'elles limitent indirectement la liberté de propriété. On ajoutera que la liberté de propriété s'exerce tant qu'elle n'est pas restreinte par le droit public. Les indications contraignantes de la partie conceptuelle du PSIA n'interdisent pas le dédouanement de marchandises sur les héliports. Les explications relatives au principe 3 reflètent simplement la pratique en vigueur de l'Administration fédérale des douanes (AFD). Le nombre de transports aériens transfrontaliers de fret est très faible. Le cas échéant, l'hélicoptère se rendra d'abord sur un aérodrome douanier pour dédouaner les marchandises avant de poursuivre sa route.

### **3.15 Aérodomes militaires**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Bâle-Campagne désapprouve la deuxième phrase du principe 4 et propose d'interdire toute utilisation civile des installations où le trafic aérien militaire est à l'origine de dépassements des valeurs limites. Le canton de Fribourg propose de préciser la notion d'« augmentation sensible du niveau global des nuisances sonores » qui figure dans les explications.

La Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage remarque à propos du principe 4 que le trafic aérien civil a toujours lieu hors des heures d'exploitation militaire, ce qui se traduit systématiquement par une augmentation sensible de l'exposition au bruit. En conséquence, les aérodomes militaires ne devraient pas être utilisés par le trafic civil lorsque les VLI sont dépassées.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Est réputé en principe « augmentation sensible » l'accroissement de 1 dB ou plus des nuisances sonores. La perceptibilité doit cependant toujours être évaluée au cas par cas dans la mesure où d'autres facteurs peuvent entrer en ligne de compte (moment auquel apparaît la surcharge sonore, etc.). Cette précision devrait effectivement figurer dans les explications du principe 4. Lorsque le trafic aérien militaire induit un dépassement des VLI, il reste très peu de place pour le trafic aérien civil ; la deuxième phrase du principe 4 doit donc être maintenue. Pour le calcul des nuisances sonores, peu importe que le trafic civil ait lieu ou non hors des heures d'exploitation militaires.

### **3.16 Prises de position concernant un aéroport en particulier**

#### **3.16.1 Aéroport national de Zurich**

##### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Thurgovie et de Schaffhouse demandent que tout agrandissement de l'aéroport de Zurich ou toute évolution de la demande de trafic n'expose pas les territoires cantonaux respectifs à davantage de nuisances sonores. Le canton de Schaffhouse estime que ce serait contraire au principe du développement durable.

La commune de Wallisellen souligne que pour répondre aux besoins de protection de la population il faudrait prendre les mesures techniques et opérationnelles propres à accroître l'efficacité et opter pour un développement de l'aéroport de Zurich basé sur l'offre.

Les districts de Waldshut, Constance, Schwarzwald Baarkreis et Lörrach (Allemagne) annoncent être disposés à participer à une procédure de médiation au sujet de l'aéroport de Zurich.

Pour le PS Suisse, il faut absolument conserver les réserves naturelles (bas-marais) situées dans le périmètre de l'aéroport de Zurich.

Le Komitee weltoffenes Zürich propose de ne pas restreindre encore davantage les heures d'exploitation de l'aéroport de Zurich. Plusieurs communes (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) et Region Ost exigent à l'inverse d'appliquer strictement les heures d'exploitation en vigueur (retards) et demande un couvre-feu nocturne de 23 h 00 à 6 h 00. D'autres communes (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) et des associations de défense des riverains (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität) demandent d'instaurer un couvre-feu nocturne de 22 h 00 à 7 h 00 (en limitant autant que possible les mouvements entre 22 h 00 et 23 h 00 et entre 6 h 00 et 7 h 00) tandis que des communes de la région bâloise (Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch) et l'association IG Nord proposent d'examiner l'élaboration d'une nouvelle ligne de délimitation pour un horizon à 15-25 ans qui intégrerait les futures réductions du bruit.

##### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les indications contraignantes concernant le développement, la gestion des réserves naturelles et les heures d'exploitation de l'un ou l'autre aéroport ne font pas partie des thèmes abordés par la partie conceptuelle du PSIA. On renverra ici à la fiche de l'aéroport de Zurich du 23 août 2017.

#### **3.16.2 Aéroport national de Genève**

##### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Genève constate, en se référant à la section 2.7.3, que les émissions de NOx de l'aéroport de Genève représentent plus de 25 % des émissions du canton. Il souhaite en outre que les données relatives au trafic aérien à Genève indiquées dans la partie conceptuelle correspondent à celles inscrites dans la fiche PSIA et relève que les données du rapport font encore référence à l'année 2012 dans les tableaux.

L'Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG) fait remarquer que l'aéroport n'est situé qu'à 3,5 km du centre-ville et devrait être exploité comme aéroport citadin. L'association demande d'instaurer un couvre-feu aérien de 22 h 00 à 6 h 00 ou de 23 h 00 à 7 h 00 et d'amener les trajectoires d'approche et de décollage vers le milieu du lac.

*Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La section 2.7.3 énonce des généralités quant aux émissions polluantes de l'aviation civile suisse et à son impact sur le climat. Elle ne se réfère à aucun aéroport en particulier. Les chiffres du trafic aérien seront actualisés ; il n'est pas possible de faire coïncider les chiffres figurant dans les fiches avec ceux reproduits dans la partie conceptuelle puisque les deux types de documents sont élaborés à des dates différentes.

Pour répondre à l'AFRAG, la partie conceptuelle du PSIA ne traite pas des aéroports pour lesquels une fiche a déjà été établie. On renverra à ce propos à la fiche de l'aéroport de Genève du 14 novembre 2018.

### **3.16.3 Aéroport national de Bâle-Mulhouse**

*Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne estiment que la partie conceptuelle ne met pas assez en relief la cadre juridique et institutionnel particulier auquel est soumis l'aéroport de Bâle-Mulhouse ainsi que l'effet du PSIA et des normes aéronautiques suisses pour l'aéroport. Les communes d'Allschwil, d'Arlesheim, de Binningen, de Bottmingen et de Schönenbuch remarquent que le PSIA ne déploie aucun effet juridique pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse puisque ce dernier est situé en France.

La Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen demande que le projet de seconde piste nord-sud soit abandonné, que le nombre de mouvements d'aéronefs soit plafonné à 100 000 mouvements par an et qu'une EIE conforme à la Convention d'Espoo soit réalisée en cas d'agrandissement de l'aéroport.

*Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La situation particulière de l'aéroport de Bâle-Mulhouse découle de la convention avec la France qui est mentionnée dans la partie conceptuelle. Il y a lieu de préciser que les effets du PSIA sont limités au territoire suisse.

Pour répondre à la Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhouse, la partie conceptuelle du PSIA ne traite pas des aéroports pour lesquels une fiche a déjà été établie. On renverra à ce propos à la fiche de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 15 mai 2013.

### **3.16.4 Aéroport régional de Sion**

*Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton du Valais propose de compléter la note 16 en précisant que l'aérodrome régional de Sion pourrait servir d'alternative à l'aéroport de Genève pour l'aviation d'affaires. Avis similaire pour l'Association des usagers de l'aéroport de Sion qui estime que Sion, qui dispose d'une excellente infrastructure, est certainement une alternative valable pour délester l'aéroport de Genève. Le canton du Valais propose d'intégrer l'aéroport de Sion dans la liste des aéroports régionaux avec fonction d'interconnexion et non dans celle des aéroports régionaux. Il est proposé également comme alternative de supprimer la distinction entre aéroport régional et aéroport régional avec fonction d'interconnexion.

*Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La note en question restitue simplement le résultat de l'étude sans aborder en détail le cas de chaque aéroport. La distinction entre aéroport régional et aéroport régional avec fonction d'interconnexion sera supprimée, comme le propose le canton du Valais.

### **3.16.5 Aéroport régional de Lausanne–La Blécherette**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Vaud remarque qu'aucune infrastructure vaudoise ne prévoit un délestage de l'aéroport de Genève pour l'aviation générale. L'aérodrome régional de Lausanne-La Blécherette n'a pas considéré cet aspect dans son développement à long terme, lui-même contraint par la réalité de l'aménagement du territoire alentour.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Il est pris acte de cette remarque. Il n'en résulte toutefois aucune incidence pour la partie conceptuelle.

### **3.16.6 Aéroport régional de Grenchen**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Soleure réclame des conditions cadres appropriées afin de pérenniser l'instruction aéronautique sur l'aéroport régional de Grenchen. Cela passe notamment par le maintien de l'offre de service de navigation aérienne.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les indications contraignantes formulées dans la partie conceptuelle pour les aéroports régionaux n'empêchent pas l'aéroport régional de Grenchen de se profiler comme aérodrome dédié à l'instruction aéronautique. Les aspects financiers, comme le financement du service de la navigation aérienne, ne font en revanche pas partie des thèmes abordés par le PSIA.

### **3.16.7 Aéroport régional de La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Neuchâtel et la ville de La Chaux-de-Fonds souhaitent que l'aérodrome régional de La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures puisse se profiler comme aérodrome dédié à l'instruction reconnu par la Confédération.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les concessionnaires sont libres de positionner et de profiler les aéroports régionaux comme ils l'entendent dans les limites des indications contraignantes formulées dans la partie conceptuelle et dans les fiches au sujet des aéroports régionaux.

### **3.16.8 Aéroport régional de St. Gallen-Altenrhein**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Saint-Gall propose de prévoir l'éventualité d'un accord international dans les explications relatives au principe 4 (section 4.2). Le Land du Vorarlberg (avec le soutien du Ministère autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie) constate que le projet de partie conceptuelle contredit la position exprimée par la Suisse dans le cadre des pourparlers concernant l'amendement de l'accord entre les deux pays, la Suisse se disant prête à renoncer à délivrer la concession à l'aéroport. Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures souhaite quant à lui que l'aéroport obtienne rapidement une concession.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les explications relatives au principe 4 de la section 4.2 seront adaptées pour tenir compte des pourparlers en cours avec l'Autriche.

### 3.16.9 Aéroport militaire de Dübendorf

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les communes riveraines de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttisellen, de même que plusieurs associations (Forum Wangen-Brüttisellen, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN) ne veulent pas que l'aviation d'affaires migre de l'aéroport de Zurich vers l'aérodrome de Dübendorf. Le Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) ne souhaite pas que l'aérodrome reste exploité pour l'aviation civile ou militaire et tolère tout au plus la présence d'un hélicoptère à l'usage des Forces aériennes, de la police et de la REGA. Aviasuisse, le Komitee weltoffenes Zürich et des particuliers saluent la reconversion d'un aérodrome militaire devenu inutile.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les indications contraignantes portant sur des aérodromes en particulier ne sont pas traitées dans la partie conceptuelle. Le principe 9 de la section 4.3, qui fait pendant à la stratégie de développement de l'infrastructure aéronautique décrite à la section 3.1, sera adapté dès que la fiche PSIA de l'aérodrome de Dübendorf aura été approuvée.

### 3.16.10 Aéroport militaire d'Emmen

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Lucerne propose que le trafic civil sur l'aérodrome ne dépasse pas le plafond des 1000 mouvements d'aéronefs en vigueur actuellement. Il demande en outre de maintenir l'activité nocturne à son niveau actuel.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Il est pris acte de cette proposition. Les indications contraignantes concernant l'un ou l'autre aérodrome en particulier ne sont pas traitées dans la partie conceptuelle.

### 3.16.11 Aéroport de Rarogne

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

La commune de Rarogne propose de supprimer l'aérodrome de la partie conceptuelle. Le canton du Valais demande quant à lui d'ignorer cette proposition.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La proposition de la commune de Rarogne avait déjà été examinée et rejetée en son temps par le Conseil fédéral.

### 3.16.12 Champ d'aviation de Locarno

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

L'Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale relève que l'aérodrome possède à la fois un balisage lumineux et un service de la navigation aérienne et qu'il y a lieu de rectifier le tableau 4 en conséquence. L'association regrette que le projet ne contienne aucune référence au potentiel de développement des divers aérodromes en ajoutant que le potentiel de développement de l'aérodrome de Locarno devrait être maintenu.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Le tableau 4 sera rectifié. Le territoire exposé au bruit, décrit dans les fiches du PSIA, encadre indirectement le potentiel de développement des aérodromes.

### 3.17 Places d'atterrissage en montagne (PAM)

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

La commune de Zermatt, l'AéCS, Mountain Wilderness et Air Zermatt proposent que les PAM figurent dans la partie conceptuelle du PSIA. Mountain Wilderness demande en outre que des fiches soient réalisées pour les 40 PAM qui en préciseraient les conditions d'utilisation spécifiques. Le canton du canton VS demande à être consulté (de même que les communes et associations concernées) s'agissant de la future intégration des PAM dans la partie conceptuelle. Le canton des Grisons souhaite le maintien du *statu quo* en matière de PAM. Il devrait être également possible de déplacer une PAM vers un meilleur emplacement.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les PAM et leurs caractéristiques approuvées par le Conseil fédéral le 15 octobre 2015 ont été intégrées dans la partie conceptuelle du PSIA après que le Tribunal fédéral a accueilli le recours de l'OFAC et confirmé la suppression des PAM de Rosenegg-West et de Gumm dans un arrêt rendu le 6 février 2019. S'agissant de l'élaboration de fiches, les indications contraignantes concernant les PAM n'ont pas été mises en consultation dans le cadre des procédures de consultation et de participation publique. Attendu que l'intégration des PAM dans la partie conceptuelle n'a nullement modifié les indications contraignantes sur le fond, on a renoncé à consulter séparément les communes et les entreprises concernées. Les indications contraignantes relatives aux PAM autorisent le déplacement d'une PAM, comme le demande le canton des Grisons.

### 3.18 Service de la navigation aérienne et installations de navigation aérienne

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Skyguide constate que les considérations de la section 2.8.2 concernant la navigation assistée par satellite ne sont pas tout à fait exactes. Skyguide propose par ailleurs de préciser au principe 12 de la section 3.1 que les signaux radioélectriques doivent être protégés contre les perturbations, car ces installations sont soumises aux exigences de l'OACI. Skyguide demande enfin que l'expression « centres de contrôle régionaux (ACC) » soit précisée aux explications du principe 1 de la section 4.6.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La teneur de la section 2.8.2 et l'acceptation de l'expression « centres de contrôle régionaux » seront rectifiés.

Les objets de grande taille peuvent perturber les signaux des installations de navigation aérienne lorsqu'ils sont situés à proximité de ces dernières. Afin de garantir le bon fonctionnement des installations de navigation aérienne, lesquelles sont des infrastructures d'importance nationale, il y a lieu de protéger le cas échéant les signaux qu'elles émettent. Un principe supplémentaire est inséré à cet effet à la section 4.6 (« Installations de navigation aérienne »).

### 3.19 Élaboration et gestion de la partie conceptuelle du PSIA

#### **Section 1.6 (« Procédure et effets »)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Plusieurs communes (Groupement des communes de la rive droite du lac), associations de défense des riverains (Association Le Signal / Association des intérêts de Vernier-Village,

ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) et particuliers de la région genevoise (lettre type Genève) jugent que le caractère contraignant du PSIA pour les différents acteurs (autorités, concessionnaires, etc.) ne ressort pas clairement du projet et devrait être mieux souligné. Elles ajoutent que, dans le souci d'éviter les malentendus, les explications jointes à chaque indication contraignante devraient bénéficier du même caractère contraignant que les principes édités en bleu. Le Forum Wangen-Brüttisellen souhaite que les indications contraignantes de la partie conceptuelle du PSIA aient une formulation plus contraignante et mentionne des sanctions en cas de non-respect des indications contraignantes.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La section 1.2.2 réaffirme le caractère contraignant du PSIA pour les autorités. Les explications recouvrent des informations contextuelles qui aident à la bonne compréhension et à la bonne interprétation des indications contraignantes. Elles ne sauraient revêtir un caractère contraignant identique.

Les indications sont contraignantes pour les autorités et n'ont pas valeur de loi. D'où l'absence de sanctions dans la partie conceptuelle.

### **Section 3.3 (« Coordination avec l'utilisation du territoire »)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Zurich et de Saint-Gall relèvent que la Confédération doit tenir compte de la planification directrice des cantons lorsqu'elle élabore un plan sectoriel (cf. art. 17, al. 1, OAT) et demandent que le principe 1 soit précisé en conséquence.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Le principe du « contre-courant » de l'aménagement du territoire est certes inscrit dans la loi. Il y a toutefois lieu de réaffirmer ce principe dans les indications contraignantes de la partie conceptuelle du PSIA, par souci d'exhaustivité. Il est donc donné une suite favorable à la proposition. Le principe 1 et les explications seront complétés.

### **Section 5.1 (« Obligation d'établir un plan sectoriel »)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Zurich critique (cf. principe 1) le fait que tous les principes soient considérés *a priori* comme des indications contraignantes ayant le statut de « coordination réglée » (au sens de l'art. 15 OAT). Pour, cela il faudrait qu'elles soient davantage concrètes et aient un lien local plus étroit, ce qui n'est le cas qu'au moment de l'élaboration des fiches.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La classification des indications contraignantes dans les catégories « coordination réglée », « coordination en cours » et « informations préalables » exige une référence spatiale. Sauf dans les principes relatifs aux réseaux, figurant au chap. 4 (« Types d'installations »), toute référence spatiale est absente des indications contraignantes (principes) de la partie conceptuelle du PSIA. Les explications relatives au principe 1 de la section 5.1 et le texte de la section 1.2.2 seront adaptés en conséquence.

### **Section 5.2 (« Processus de coordination »)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Thurgovie propose que le texte soit moins restrictif quant au cercle des cantons concernés (principe 1) et souhaite être associé aux travaux à un stade précoce. Le

canton d'Argovie propose au principe 2 de modifier la coordination avec les plans directeurs cantonaux. Les cantons d'Argovie et de Zurich proposent en outre de supprimer le principe 3 (renonciation au processus de coordination dans certains cas).

Plusieurs communes (Allschwil, Dübendorf, Küsnacht, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Zollikon), partis locaux (CVP Allschwil-Schönenbuch, Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), organisations (IG Ziviflugplatz Dübendorf NEIN, HEV Dübendorf & Oberes Glattal) et particuliers (cf. lettres types 8, 10A, 34/35) demandent que les communes soient toujours associées au processus de coordination (cf. section 1.6).

Le PS Suisse, les Verts Suisse et des associations de défense des riverains (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) exigent que les groupes d'intérêts et les associations de défense des riverains soient également associés au processus de coordination du PSIA. À l'inverse, craignant des blocages et des retards, l'aéroport de Genève et l'Association en faveur de l'aéroport de Genève ne souhaitent pas que des organisations privées et des groupes d'intérêts participent au processus de coordination. Ils ajoutent qu'il serait malaisé de déterminer qui serait habilité ou non à participer au processus. Il leur paraît tout au plus envisageable que les principaux organismes et groupes d'intérêts privés concernés soient simplement consultés au cours du processus. L'aéroport de Genève juge que l'idée d'adapter (de manière anticipée) les autres instruments de planification (plans directeurs cantonaux, plans d'affectation communaux) sur la base du protocole de coordination afin d'assurer leur cohérence est certes louable mais reste problématique puisque le protocole de coordination n'est pas en soi juridiquement contraignant et ne reflète pas l'état final de la procédure relative au PSIA.

De nombreuses organisations et associations proches de l'aviation et de l'économie (Fédération suisse du tourisme, aéroport de Zurich, aéroport de Genève, Skyguide, economiesuisse, Zürcher Bankenverband, Komitee weltoffenes Zürich, Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers, Pro Flughafen, Aerosuisse, SIAA, Aviasuisse) et l'UDC Suisse demandent que la procédure soit raccourcie et plus précisément souhaitent limiter le processus PSIA à quatre ans. Ils invoquent à l'appui de leur proposition la longueur de la procédure d'élaboration de la fiche de l'aéroport de Zurich.

Les Verts Suisse, Grünen Baselland et plusieurs associations de défense des riverains (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) demandent que les protocoles de coordination PSIA soient rendus publics.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Les cantons sont toujours associés directement au processus de coordination. Cette pratique a fait ses preuves. Les communes le sont en principe également, encore qu'il arrive à de rares occasions qu'elles ne soient impliquées qu'indirectement, ceci pour des questions de logistique. Pour répondre au canton d'Argovie, la coordination avec les plans directeurs cantonaux (cf. principe 2) est mentionnée à la section 3.3 (« Coordination avec l'utilisation du territoire »). Il est inutile de la mentionner une nouvelle fois au principe 2. Il devrait être possible de renoncer au processus de coordination (cf. principe 3) mais uniquement avec l'assentiment des cantons. Le principe 3 sera modifié en conséquence.

Le processus de coordination doit permettre aux autorités de passer en revue les objectifs et conditions cadres relatifs à un aérodrome donné. On ne saurait dès lors étendre le cercle des participants, ne serait-ce que parce que la sélection et la représentation équitable des groupes d'intérêts (associations de défense des riverains, économie, tourisme, etc.) est problématique. Si nécessaire toutefois, les groupes d'intérêts pourraient être directement informés de l'état d'avancement et de l'issue des processus de coordination.

La remarque de l'aéroport de Genève au sujet de l'adaptation d'autres instruments d'aménagement du territoire sur la base du protocole de coordination est pertinente. La teneur du principe 2 de la section 5.2 et les explications correspondantes seront reformulées afin qu'il n'en résulte aucune obligation d'adapter les instruments d'aménagement du territoire sur la base du protocole de coordination.

S'agissant de la durée de la procédure, on soulignera qu'il s'agit de respecter les exigences légales (procédure de plan sectoriel : loi sur l'aménagement du territoire ; procédure d'approbation : loi sur l'aviation). De plus, la procédure de plan sectoriel doit prendre le temps nécessaire pour permettre à l'exploitant d'aérodrome de reconnaître les atouts et les risques de ses projets de construction ou d'exploitation. Dans ce contexte, définir une durée maximale paraît contre-indiquée.

Les protocoles de coordination PSIA servent de référence aux autorités pour élaborer les fiches. Ils ne sont pas juridiquement contraignants et sont remis sur demande aux intéressés. Vu l'intérêt limité des protocoles de coordination pour le public, ils ne sont en général pas publiés.

### **Section 5.3 (« Procédure de plan sectoriel »)**

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Zoug propose de supprimer la section 5.3 puisque selon lui la procédure de plan sectoriel est régie dans les moindres détails par la loi et l'ordonnance sur l'aménagement du territoire. Se fondant sur le même argument (art. 19 OAT), le canton de Zurich propose de supprimer le principe 2 de la section 5.3. Si le canton de Genève estime que la simplification de la procédure d'adaptation du PSIA est bienvenue, il juge néanmoins que les cantons doivent absolument y être associés.

Les Verts Suisse, plusieurs associations de défense des riverains de la région genevoise (Association Le Signal / Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) et des particuliers (lettre type Genève) demandent qu'une procédure de participation publique soit organisée même pour les modifications mineures du PSIA.

Plusieurs associations de défense des riverains (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) proposent que la mise à l'enquête parallèle de la fiche PSIA et de la demande d'approbation (cf. principe 4) soit l'exception et non la règle.

L'aéroport de Genève relève que la mise à l'enquête simultanée du PSIA et des plans directeurs cantonaux (cf. principe 5) se heurte à des problèmes pratiques (alignement des calendriers). L'aéroport s'oppose par ailleurs à ce que le PSIA soit modifié sous l'impulsion d'organismes privés et de groupes d'intérêts. À l'inverse, le PS Suisse et les Verts Suisse souhaitent que des tiers (groupes d'intérêts) soient habilités à proposer des amendements au PSIA.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La loi et l'ordonnance sur l'aménagement du territoire encadrent effectivement la procédure de plan sectoriel qui peut cependant être précisée dans les plans sectoriels. Il est déjà possible aujourd'hui de renoncer à la procédure de participation publique lorsqu'il est question d'apporter des modifications mineures et après avoir consulté les cantons, le but étant d'éviter des démarches administratives inutiles. Il est rare que les fiches du PSIA et les dossiers de demande soient mis parallèlement à l'enquête. Il est pris acte de la remarque de l'aéroport de Genève au sujet du principe 5. L'autorité compétente en matière d'aménagement du territoire se doit d'examiner toute demande d'amendement du PSIA, d'où quelle émane, sans qu'il n'en résulte toutefois aucune obligation de modifier celui-ci.

### 3.20 Contrôle de l'exécution, rapport

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

La FSU estime que la réalisation de rapports à intervalles réguliers est indispensable pour la mise en œuvre d'une stratégie territoriale et l'absence de rapports à ce jour constitue une grave lacune.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Cette opinion est largement partagée. Cela n'a toutefois aucune répercussion sur la partie conceptuelle du PSIA.

### 3.21 Sécurité, accidents

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Le canton de Zurich note au sujet du principe 3 de la section 3.1 que les mesures de sécurité sont en principe aussi soumises à la pesée des intérêts et qu'elles ne sauraient avoir un poids plus important que les autres intérêts de protection. Il estime en outre que l'obligation de coordination imposée par la loi devrait aussi être prise en considération en cas de déficit de sécurité avéré puisque les différentes planifications doivent être coordonnées entre elles (cf. principe 3 de la section 5.2).

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne proposent d'inscrire dans la partie conceptuelle du PSIA l'obligation pour les concessionnaires des aéroports nationaux de réaliser une évaluation des risques (notamment les risques pour les tiers) dans le souci de prévenir les accidents d'aviation. Les Grünen Baselland demandent qu'une analyse des risques soit réalisée dans le cadre du processus PSIA et que les catégories de risques soient inscrites dans les fiches (dommages aux tiers).

Se référant au principe 3 de la section 3.1, l'AéCS relève que le respect des normes internationales ne peut être exigé que dans le cas des aéroports, non dans celui des champs d'aviation. L'ASA et l'aéroport de Berne demandent que la Confédération défende résolument les intérêts des exploitants d'aérodrome devant les organisations internationales de l'aviation civile (OACI, AESA) en invoquant le cas particulier de la Suisse et qu'elle exploite pleinement la marge d'appréciation dont elle dispose au profit de l'aviation suisse.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Nous considérons également que la sécurité ne constitue nullement une priorité absolue, dans la mesure où il n'y pas qu'un seul moyen (p. ex. la réduction du trafic) de parvenir au niveau de sécurité désiré. La sécurité est un élément certes important mais pas au point d'être exemptée de toute pesée des intérêts. Le principe 2 de la section 3.1 sera modifié en conséquence.

Les explications relatives au principe 1 de la section 3.3. prévoient la possibilité d'analyser si nécessaire les risques aux environs des aérodromes dans le cadre des processus de coordination en établissant des cartes des risques de chute d'aéronefs. Nous estimons toutefois que contraindre les aéroports nationaux à entreprendre ces travaux n'est pas pertinent. Ces analyses ont lieu actuellement dans le cadre de la procédure d'approbation. Un accident au voisinage des aéroports nationaux peut certes avoir de graves conséquences, vu la taille des aéronefs qui les desservent. Il n'en reste pas moins que le trafic de ligne et charter affiche un taux d'accident avéré bien moins élevé que l'aviation générale.

Au sujet de l'applicabilité des normes internationales, on soulignera que l'Annexe 14 OACI s'applique à tous les aérodromes, champs d'aviation compris. Il est pris acte de la revendi-

cation concernant la défense des intérêts de l'aviation suisse dans les enceintes internationales (OACI, AESA), laquelle ne fait cependant pas partie des thèmes abordés par le PSIA.

### 3.22 Financement de l'infrastructure aéronautique

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons du Tessin et de Neuchâtel de même que la ville de La Chaux-de-Fonds estiment qu'il faut mettre un terme aux incertitudes qui pèsent sur le financement des services de navigation aérienne sur les aéroports régionaux et qu'une solution raisonnable doit être trouvée au niveau fédéral.

Skyguide propose de puiser dans le Financement spécial du trafic aérien pour aider le service de la navigation aérienne à mettre en œuvre les mesures destinées à concrétiser les objectifs contraignants en matière de performance et de capacité. L'Association des usagers de l'aéroport de Sion souhaite que le service de la navigation aérienne reçoive davantage d'argent du Financement spécial du trafic aérien.

L'aéroport de Berne se félicite de ce que la partie conceptuelle formule des exigences concernant l'équipement des aérodromes et espère que le règlement des questions financières (service de la navigation aérienne) se fera en conséquence. Flugplatz Dübendorf AG constate que les indications contraignantes du PSIA ont des répercussions sur les exploitants d'aérodrome mais que les considérations financières en sont largement absentes. Et d'ajouter qu'il serait bon que la partie conceptuelle du PSIA aborde l'impact des indications contraignantes sur la viabilité économique et la rentabilité des aérodromes. Cette demande est appuyée par l'ASA.

La Vereinigung gegen Fluglärm propose que les frais de sûreté sur les aéroports nationaux soient financés par les passagers.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

Le financement du service de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux – tout comme d'ailleurs le Financement spécial du trafic aérien - ne fait pas partie des thèmes abordés par le PSIA et est traité dans le cadre d'un projet de l'OFAC sur l'avenir du service de la navigation aérienne sur les aérodromes régionaux.

Il est indéniable que les indications contraignantes figurant dans le PSIA ont des répercussions sur les exploitants d'aérodrome. Cela étant, les plans sectoriels qui, comme le PSIA, portent sur l'aménagement du territoire, n'abordent généralement pas la question du financement, de la viabilité économique et de la rentabilité. À ce propos, le principe 3 de la section 3.1 se borne à souligner que le financement des aérodromes est confié à des tiers.

### 3.23 Drones (cf. section 2.8)

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

Les cantons de Bâle-Ville et de Genève souhaitent qu'une place plus importante soit accordée à la question des drones (développement, réglementation, etc.).

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

On n'a certainement pas fini d'entendre parler des drones même si leur impact sur l'infrastructure aéronautique est encore flou. Même si rien ne justifie pour l'instant de l'intégrer dans les indications contraignantes de la partie conceptuelle, ce thème, vu son actualité et son importance, mérite d'être abordé à la section 2.10 (Fonction du PSIA). Il faudra éventuellement tenir compte des drones lors d'une prochaine révision de la partie conceptuelle.

### 3.24 Éoliennes

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

L'association Suisse Éole souhaite que la loi sur l'énergie soit mentionnée à la section 1.3.3. et que la tolérance aux éoliennes des nouveaux instruments d'aide à la navigation aérienne figure de manière contraignante à la section 2.8.2 (Navigation). Elle ajoute que l'aviation civile doit tenir compte des zones propices à l'éolien, définies dans les plans directeurs, en cas de modification des routes d'approche et de départ ou des routes aériennes et que les installations aéronautiques et les aires de limitation d'obstacles doivent être autant que possible inscrites/insérées dans d'autres aires de restrictions appliquées aux éoliennes. Craignant que l'assouplissement des exigences requises pour les nouveaux héliports puisse ouvrir de nouveaux conflits avec les éoliennes, elle estime qu'une coordination s'impose ici. Enfin, elle relève que dans la mesure où ils présentent un intérêt national, les projets éoliens devraient être prépondérants vis-à-vis de champs d'aviation de loisirs (art. 12, al. 1 de la loi sur l'aviation).

Le canton de Vaud redoute que la planification d'éoliennes entre en conflit avec la navigation aérienne. Au regard de l'intérêt (national) pour le développement des énergies renouvelables, l'exploitation et le développement des infrastructures aéronautiques doivent être coordonnés avec les projets de production d'énergies renouvelables. Pour le canton de Vaud, ces éléments devront être précisés, notamment aux sections 1.3.3, 1.4, 3.4 du PSIA.

#### *Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

La loi sur l'énergie ne concerne l'infrastructure aéronautique que de manière marginale, raison pour laquelle la partie conceptuelle ne la mentionne pas. Les intérêts de la Confédération sont pris en compte dans le cadre de la planification d'éoliennes conformément à la Conception énergie éolienne qui est en cours de révision. La coordination au stade de la planification entre les intérêts de l'aviation civile et ceux de l'énergie éolienne intervient au niveau fédéral d'une part dans le cadre de l'examen préalable et de l'approbation des plans directeurs cantonaux par l'ARE, d'autre part, dans le cadre de l'élaboration des fiches du PSIA sous la direction de l'OFAC. La Confédération a ouvert en outre le Guichet unique Energie éolienne, point de contact central et interface d'information de la Confédération pour les questions liées à l'énergie éolienne qui s'adresse aux porteurs de projets et aux autorités cantonales et communales. Un mécanisme de coordination est donc en place pour traiter les éventuels conflits entre l'aviation civile et l'énergie éolienne. Il n'est dès lors pas nécessaire de modifier la partie conceptuelle sur ce point en lien avec l'énergie éolienne.

### 3.25 Thèmes divers

#### *Propositions issues des procédures de consultation et de participation publique*

1. Skyguide souhaite que les terrains d'atterrissage en campagne, où des procédures de vol aux instruments sont appliquées (comme les hôpitaux ou les installations militaires), figurent dans le PSIA.
2. Le PS Suisse et l'USS proposent que les conditions de travail dans le transport aérien soient alignées (au nom de la sécurité) sur celles des transports publics terrestres (contrat collectif de travail).
3. Le PS Suisse et le Forum Wangen-Brüttisellen exigent davantage de transparence concernant le trafic aérien militaire.
4. La FSU exige que la politique aéronautique suisse s'inscrive dans le contexte européen (cf. section 2).

5. L'Association Le Signal, des associations de défense des riverains de la région genevoise (Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) et des particuliers (lettre type Genève) demandent de procéder à une pesée entre les coûts induits (notamment santé fragilisée, pertes de valeur foncière, déficits scolaires liés au manque de concentration, etc.) et les bénéfices de l'augmentation du trafic aérien dont les prévisions font état.

*Appréciation, répercussion sur le projet de partie conceptuelle*

1. L'infrastructure aéronautique comprend les aérodromes et les installations de navigation aérienne mais pas les terrains d'atterrissage en campagne qui ne sont donc pas abordés par le PSIA.
2. Les conditions de travail dans le secteur aérien et l'aviation militaires ne font pas partie des thèmes abordés par le PSIA.
3. Le PSIA ne traite pas du trafic aérien militaire qui est abordé dans le plan sectoriel militaire.
4. La Suisse (comme les autres pays) est libre d'appliquer les principes de l'aménagement du territoire qu'elle souhaite aux aérodromes, ce qui n'est pas le cas pour les domaines techniques et opérationnels qui sont régis par des normes internationales. L'intégration des principes de l'aménagement au niveau européen irait au-delà du cadre du PSIA.
5. Le PSIA n'est pas une étude scientifique mais un instrument d'aménagement. Il peut certes s'appuyer sur les conclusions d'études scientifiques et sur des bases scientifiques ; aucune étude scientifique ne fait partie du PSIA.



## **Annexes**

- 1 Liste des prises de position adressées dans le cadre des procédures de consultation et de participation publique**
- 2 Récapitulatif des oppositions et propositions formulées dans le cadre des procédures de consultation et de participation publique**



## Annexe 1

### Liste des prises de position adressées dans le cadre des procédures de consultation et de participation publique

#### 1 Cantons

• Kanton Zürich, Regierungsrat	31.10.2018
• Kanton Bern, Regierungsrat	19.09.2018
• Kanton Luzern, Bau, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	15.10.2018
• Kanton Uri, Landammann und Regierungsrat	05.10.2018
• Kanton Schwyz, Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Obwalden, Bau- und Raumentwicklungsdepartement BRD	24.10.2018
• Kanton Nidwalden, Landammann und Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Glarus, Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Zug, Baudirektion	18.10.2018
• Canton de Fribourg, Conseil d'État	30.10.2018
• Kanton Solothurn, Regierungsrat	22.10.2018
• Kanton Basel-Stadt, Regierungsrat	17.10.2018
• Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion	17.10.2018
• Kanton Schaffhausen, Regierungsrat	23.10.2018
• Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Bau und Volkswirtschaft	28.09.2018
• Kanton Appenzell Innerhoden, Landammann und Standeskommission	17.08.2018
• Kanton St. Gallen, Regierungsrat	26.10.2018
• Kanton Graubünden, Regierungsrat	16.10.2018
• Kanton Aargau, Regierungsrat	24.10.2018
• Kanton Thurgau, Regierungsrat	23.10.2018
• Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio	04.09.2018
• Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato	24.10.2018
• Canton de Vaud, Conseil d'État	10.10.2018
• Canton du Valais, Conseil d'État	29.10.2018
• Canton de Neuchâtel, Conseil d'État	24.10.2018
• République et Canton de Genève, Conseil d'État	17.10.2018
• République et Canton du Jura, Gouvernement	23.10.2018

#### 2 Étranger

##### France

• Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)	27.09.2018
• Thonon agglomération (lettre type ATCR-AIG personnalisée)	27.09.2018
• Commune de Divonne-les-Bains (lettre type ATCR-AIG)	11.09.2018
• Commune de Cessy (lettre type ATCR-AIG)	18.09.2018
• Commune de Chens-sur-Léman (lettre type ATCR-AIG)	24.09.2018
• Commune de Ferney-Voltaire (lettre type ATCR-AIG)	20.09.2018
• Commune de Nernier (lettre type ATCR-AIG)	24.09.2018
• Commune d'Ornex (lettre type ATCR-AIG)	27.09.2018
• Commune de Prévessin-Moëns (lettre type ATCR-AIG)	27.09.2018
• Commune de Saint-Genis-Pouilly (lettre type ATCR-AIG personnalisée)	11.09.2018
• Commune de Sauverny (lettre type ATCR-AIG)	26.09.2018
• Commune de Sciez (lettre type ATCR-AIG)	25.09.2018

- Commune de Versonnex (lettre type ATCR-AIG) 17.09.2018
- Commune d'Yvoire (lettre type ATCR-AIG) 01.10.2018

### **Allemagne**

- Baden-Württemberg, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau 29.10.2018
- Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat 13.07.2018
- Landkreise Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Waldshut 24.08.2018
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee 06.11.2018

### **Autriche**

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) 25.10.2018
- Amt der Vorarlberger Landesregierung 25.10.2018

### **Italie**

- Autonome Provinz Bozen-Südtirol, Landesagentur für Umwelt 26.10.2018

## **3 Communes**

### **Kanton Aargau**

- Wettingen, Gemeinderat 30.08.2016

### **Canton de Genève**

- Aire-la-Ville, Mairie (lettre type ATCR) 21.09.2018
- Avully, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 19.09.2018
- Avusy, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 21.09.2018
- Bardonnex, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 20.09.2018
- Bellevue, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Ville de Carouge, Conseil administratif (lettre type ATCR-AIG) 18.09.2018
- Cartigny, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 24.09.2018
- Céligny, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Chancy, Municipalité (lettre type ATCR-AIG) 18.09.2018
- Choulex, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 27.09.2018
- Collex-Bossy, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Cologny, Conseil administratif (lettre type ATCR-AIG) 27.09.2018
- Confignon, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 27.09.2018
- Dardagny, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 10.09.2018
- Ville de Genève, Conseil administratif (lettre type ATCR-AIG) 25.09.2018
- Genthod, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Le Grand-Saconnex, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Gy, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 26.09.2018
- Hermance, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 25.09.2018
- Jussy, Mairie 25.10.2018
- Laconnex, Municipalité (lettre type ATCR-AIG) 24.09.2018
- Meinier, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 24.09.2018
- Ville de Meyrin, Urbanisme, travaux publics et énergie (lettre type ATCR-AIG) 18.09.2018
- Perly-Certoux, Conseil administratif (lettre type ATCR-AIG) 26.09.2018
- Pregny-Chambésy, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Presinge, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 25.09.2018

- Puplinge, Conseil communal (lettre type ATCR-AIG) 28.09.2018
- Russin, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 18.09.2018
- Satigny, Conseil administratif (lettre type ATCR-AIG) 18.09.2018
- Soral, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 26.09.2018
- Troinex, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 27.09.2018
- Vandœuvres, Mairie 26.09.2018
- Versoix, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Vernier, Secrétariat général (lettre type ATCR-AIG) 10.09.2018
- Veyrier, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 28.09.2018

#### **Kanton Basel-Landschaft**

- Allschwil, Gemeinderat 14.09.2018
- Arlesheim (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018
- Binningen (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018
- Bottmingen (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018
- Schönenbuch (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 28.09.2018

#### **Canton de Neuchâtel**

- La Chaux-de-Fonds, Conseil communal 13.09.2018

#### **Kanton Thurgau**

- Felben-Wellhausen, Gemeinderat 04.09.2018

#### **Kanton Wallis**

- Raron, Einwohnergemeinde 03.09.2018
- Zermatt, Einwohnergemeinde 11.10.2018

#### **Canton de Vaud**

- Commugny, Municipalité (lettre type ATCR-AIG) 27.09.2018
- Coppet, Municipalité (lettre type ATCR-AIG) 26.09.2018
- Eysins, Municipalité (lettre type ATCR-AIG) 20.09.2018
- Mies, Municipalité (lettre type ATCR-AIG) 25.09.2018
- Tannay, Mairie (lettre type ATCR-AIG) 25.09.2018

#### **Kanton Zürich**

- Bachs, Gemeinderat 31.08.2018
- Bassersdorf, Gemeinderat 28.08.2018
- Stadt Bülach, Ausschuss Bau und Infrastruktur 03.09.2018
- Egg, Gemeinderat (lettre type) 30.08.2018
- Erlenbach, Gemeinderat (lettre type) 27.08.2018
- Stadt Dübendorf, Stadtrat 23.08.2018
- Fällanden, Gemeinderat (lettre type) 21.08.2018
- Glattfelden, Gemeinderat 20.08.2018
- Herrliberg, Gemeinderat (lettre type) 21.08.2018
- Küsnacht, Gemeinderat 29.08.2018
- Meilen, Gemeinderat (lettre type) 27.08.2018
- Maur, Gemeinderat (lettre type) 22.08.2018
- Niederglatt, Gemeinderat 31.08.2018
- Stäfa, Gemeinderat (lettre type) 24.08.2018
- Uetikon am See, Zentrale Dienste 31.08.2018

- Volketswil, Gemeinderat 24.08.2018
- Wallisellen, Gemeinderat 28.08.2018
- Wangen-Brüttisellen, Gemeinderat 20.08.2018
- Wila, Gemeinderat 03.09.2018
- Stadt Winterthur, Stadtrat 05.09.2018
- Zell, Gemeinderat 29.08.2018
- Zollikon, Gemeinderat  
(Dr. Oliver Bucher, Rechtsanwalt; Baur Hürlimann AG) (lettre type) 31.08.2018
- Zumikon, Gemeinderat (lettre type) 24.08.2018
  
- Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) 23.08.2018

#### 4 Aviation

- Aéro-Club de Suisse (AéCS) 28.09.2018
- Aerosuisse 28.09.2018
- Air Zermatt 17.10.2018
- AOPA Switzerland, Aircraft Owners and Pilots Association 13.09.2018
- Association des usagers de l'aéroport de Sion 04.09.2018
- Association en faveur de l'aéroport de Genève 03.09.2018
- Asssocation suisse des aérodromes (ASA) 29.09.2018
- Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale (alba) 07.09.2018
- Aviasuisse (Verband für die Schweizer Luftfahrt) 27.08.2018
- Bern Airport 03.09.2018
- Flugplatz Dübendorf 30.08.2018
- Flughafen Zürich AG 03.09.2018
- Genève Aéroport 24.08.2018
- Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt IGOL 03.09.2018
- Pro Flughafen 30.08.2018
- Skyguide (swiss air navigation services ltd) 18.09.2018
- SIAA (Swiss International Airports Association) 28.09.2018
- Swiss International Air Lines AG 04.09.2018

#### 5 Économies, entreprises

- Centre Patronal, Au service des entreprises 28.09.2018
- economiesuisse, Fédération des entreprises suisses 28.09.2018
- MLT AG (lettre type) 26.08.2018
- New Energy Scout GmbH 27.08.2018
- Railgate AG (lettre type personnalisée) 03.09.2018
- Union suisse des arts et métiers (USAM) 28.09.2018
- Union syndicale suisse (USS) 27.09.2018
- Zürcher Bankenverband 30.08.2018

## 6 Partis politiques

### Nationaux

- Les Verts, secrétariat général 28.09.2018
- PLR (Les Libéraux-Radicaux), secrétariat général 25.09.2018
- PS (Parti socialiste) Suisse, secrétariat central 27.09.2018
- UDC (Union démocratique du centre), secrétariat général 26.09.2018

### Cantonaux, locaux

- Bürgerforum Küssnacht 27.08.2018
- CVP (Christlichdemokratische Volkspartei), Allschwil-Schönenbuch 25.09.2018
- FDP (die Liberalen), Allschwil Schönenbuch 26.09.2018
- Forum Wangen-Brüttisellen (lettre type personnalisée) 02.09.2018
- Grüne, Baselland 27.09.2018
- SP (Sozialdemokratische Partei) Fällanden (lettre type) 02.09.2018

## 7 Associations de défense des riverains et organisations de protection de l'environnement

### Nationales

- Association transports et environnement Suisse (ATE) 26.09.2018
- Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (KLUG/CESAR/COTAS) 26.09.2018
- Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage (CDPNP) 03.09.2018
- Fondation suisse de l'énergie (SES) 28.09.2018
- Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (FP) 18.09.2018
- Ligue suisse contre le bruit 28.09.2018
- Mountain Wilderness 03.09.2018
- Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) 26.09.2018
- WWF Suisse 28.09.2018

### Régionales, locales

- Association de Défense du quartier Molard-Fayards à Versoix (ADMF) 27.09.2018
- Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC) 26.09.2018
- Association des intérêts d'Aire-Le Lignon 25.09.2018
- Association des intérêts de Vernier-Village A.I.V.V. 24.09.2018
- Association « Le Signal » 31.08.2018
- ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève) 05.09.2018
- Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung, Fluglärmsolidarität 04.09.2018
- Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE) 25.09.2018
- Dachverband Fluglärmschutz 21.09.2018
- Genossenschaft Naturfreunde – Zeltplatz am Greifensee (lettre type) 31.08.2018
- IG Nord, c/o Gemeinde Hori (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 03.09.2018
- IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN 01.09.2018
- Interessengemeinschaft (IG) pro Zürich 12 03.09.2018
- Region Ost 31.08.2018
- Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein 04.09.2018

• Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen	21.09.2018
• Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs	04.09.2018
• Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen	28.09.2018
• Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich	29.08.2018
• Stiftung gegen den Fluglärm	03.09.2018
• Verein Flugschneise Süd-NEIN	03.09.2018
• Vereinigung gegen Fluglärm	28.09.2018

## 8 Autres associations et organisations

• Fédération suisse des urbanistes (FSU)	28.09.2018
• Fédération suisse du tourisme (FST)	28.09.2018
• HEV (Hauseigentümerverband) Dübendorf & Oberes Glattal (lettre type)	04.09.2018
• Komitee «Weltoffenes Zürich»	27.08.2018
• Suisse Éole, Association pour la promotion de l'énergie éolienne en Suisse	04.09.2018
• Union des villes suisses	27.09.2018
• Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers ZHV	19.09.2018

## 9 Population

Lettres types (Muster) :

• Lettre de soutien à la prise de position de la Verein Flugschneise Süd-NEIN (VFSN)	5199
• Lettre type 8 (adressée essentiellement par des habitants de la commune de Küsnacht)	80
• Lettre type 9 (adressée dans 75 % des cas par des habitants de la commune de Zumikon, le reste émanant d'habitants des communes de Forch, Maur, Uetikon etc.)	295
• Lettre type 10A (demande de modification du principe 5 de la section 4.4. ; adressée essentiellement par des habitants des communes de Dübendorf et de Volketswil)	166
• Lettre type 10B (demande de suppression du principe 5 de la section 4.4. ; adressée essentiellement par des habitants de la commune de Wangen-Brüttisellen)	126
• Lettre type 23/24 (adressée dans 70% des cas par des habitants de la commune de Zumikon, le reste émanant d'habitants des communes de Forch, etc.)	121
• Lettre type 34/35 (adressée à part égale par les habitants des communes de Dübendorf, de Volketswil et de Wangen-Brüttisellen)	184
• Lettre type Genève	10

Prises de position de particuliers à titre individuel : 19

**Total (prises de position individuelles et lettres types) 6180**

## 10 Nombre de prises de position adressées

• Cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI [2], VD, VS, NE, GE, JU)	27
• France (organisations, communes)	14
• Allemagne (Baden-Württemberg, Landkreise)	4
• Autriche (Bundesministerium, Landesregierung Vorarlberg)	2
• Communes ZH	23
• Communes BL	5
• Communes AG	1
• Communes TG	1
• Communes VD	5

• Communes VS	2
• Communes NE	1
• Communes GE	35
• Régions de planification (CH)	1
• Aviation	18
• Économie, entreprises	8
• Partis politiques	10
• Association de défense des riverains et organisations de protection de l'environnement	31
• Autres associations et organisations	7
• Lettres types	6161
• Prises de position de particuliers à titre individuel	19
<b>Total</b>	<b>6375</b>



## Annexe 2

### Récapitulatif des oppositions et propositions formulées dans le cadre des procédures de consultation et de participation publique

Remarques :

De nombreuses demandes de modification de certains principes du projet de partie conceptuelle du PSIA (propositions de texte) ont été adressées lors de la procédure de participation publique. Elles ne figurent pas toutes ci-après (annexe 2) sous peine de charger excessivement le rapport. Les principales revendications adressées selon la table des matières du projet de partie conceptuelle sont par contre reproduites.

#### 1 Cantons

##### 0 Procédure

Qui ?	Quoi ?
Kanton ZH	Der Entwurf ist vollständig zu überarbeiten, die Kantone sind vorzeitig in den Arbeitsprozess einzubeziehen und der überarbeitete Entwurf ist den Kantonen erneut zur Vernehmlassung vorzulegen.
Kanton SG	Der Zeitpunkt für die Revision wird in Frage gestellt (Revision Programmteil Sachplan Verkehr, Revision Ausführungserlasse im Zusammenhang mit Teilrevision LFG). Zudem erfordert der Planungshorizont schon bald wieder eine Überarbeitung.
Cantone TI	Il periodo di valenza (previsione) 2030 è troppo corto. Dovrebbe essere 15-20 anni (2040). C'è da chiedersi se non sia il caso di ipotizzare degli scenari a lungo termine più coerenti con le tempistiche delle concessioni d'esercizio.
Kanton AG	Der Entwurf ist auf der Grundlage einer neuen, verlässlichen Nachfrageprognose vollständig zu überarbeiten.
Canton GE	Le canton regrette que la planification des processus d'approbation de la partie conceptuelle et de la fiche PSIA, n'ait pas été mieux coordonnée avec le canton.
Canton VS	Le canton est d'avis que de précisions doivent être apportées en ce qui concerne l'intégration des PAM dans le PSIA et demande à être consulté (de même que les communes et associations concernées) sur les adaptations prévues dans la partie conceptuelle.
Kanton GR	Bei den GLP ist der status quo beizubehalten. Zudem soll die Möglichkeit bestehen, einen GLP an einen anderen, besseren Standort verschieben zu können.

## 1 Rôle et fonction du plan sectoriel

### 1.3 Bases légales et jurisprudence

Qui ?	Quoi ?
Kanton NW	Der vom BR erlassene «Nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» ist zu erwähnen.

### 1.4 Exigences politiques et en matière de planification

Qui ?	Quoi ?
Kanton ZH	<p>Gemäss Art. 14 Abs. 2 RPV zeigt der Bund in seinen Konzepten und Sachplänen, welche Sachziele er verfolgt und wie er die unterschiedlichen Raumordnungsziele aufeinander abstimmt. Indem der Konzeptteil auf die Ziele des LUPO 2016 verweist und das Interesse an einer leistungsfähigen Luftfahrtinfrastruktur betont, erfüllt er den Zweck eines Sachplans, nämlich aufzuzeigen, welche Sachziele der Bund im Bereich der Luftfahrt verfolgt. Zur Frage, wie dieses Sachziel mit anderen, teils sich widersprechenden Sach- und Raumordnungszielen abgestimmt werden soll, äussert sich der Konzeptteil aber nicht.</p> <p>Es bleibt unklar, wie die in Kap. 1.4 erwähnten Sachbereiche aufeinander abgestimmt und bestehende Zielkonflikte ausgeräumt werden sollen.</p> <p>Zusammengefasst erfüllt der Konzeptteil die Vorgaben der RPV nicht und lässt wichtige Fragen zu Verhältnis zu anderen Instrumenten des Planungs-, Umwelt- und Luftfahrtrechts offen. Bezüglich der Abstimmung von Sach- und Raumordnungszielen ist es unabdingbar, dass der Bund den Kantonen einen konkreten Vorschlag unterbreitet, wie mit unterschiedlichen und teils widersprüchlichen Interessen umgegangen werden soll.</p>
Kanton BS	Die im «Raumkonzept Schweiz» bei den Metropolitanräumen enthaltenen Aussagen zu den Landesflughäfen sind zu erwähnen.
Canton VS	Section 1.4.1, note de bas de page n°16 : il y a lieu de compléter la note en précisant que l'aérodrome régional de Sion pourrait servir d'alternative à l'aéroport de Genève pour l'aviation d'affaires.

## 2 Contexte et défis

### 2.2 Infrastructure aéronautique existante

Qui ?	Quoi ?
Canton GE	Le Canton souhaite que les données relatives au trafic aérien à Genève indiquées dans la partie conceptuelle correspondent à celles inscrites dans la fiche PSIA. Les données du rapport font référence à l'année 2012 dans les tableaux.

## 2.4 Évolution du trafic aérien

Qui ?	Quoi ?
Kanton TG	Die Luftverkehrsprognose, die für den Flughafen Zürich zwischen 2013 und 2030 eine jährliche Zunahme der Flugbewegungen um 2.3 % prognostiziert, ist durch ein unabhängiges Gutachten zu ergänzen.
Canton VD	À ce jour, aucune infrastructure vaudoise ne prévoit un délestage de l'aéroport de Genève pour l'aviation générale. L'aérodrome régional de Lausanne–La Blécherette n'a pas considéré cet aspect dans son développement à long terme, lui-même contraint par la réalité de l'aménagement du territoire alentour. Une coordination transfrontalière pourrait constituer une réelle solution alternative qui devrait être explorée dans le plan sectoriel.

## 2.7 Impacts sur l'environnement

Qui ?	Quoi ?
Canton GE	Section 2.7.3 Impact sur le climat et substances polluantes : Les émissions de NO <sub>x</sub> de l'aéroport de Genève représentent plus de 25 % des émissions du canton.

## 2.8 Progrès technologique

Qui ?	Quoi ?
Kanton BS	Der Bund sollte das Thema «Drohnen» aktiver angehen und schnell adäquate Rahmenbedingungen schaffen.
Canton GE	Le concept devrait accorder une place plus importante à la question des drones (évolution, réglementation, etc.).

## 2.9 Rapports de propriété et gestion de l'infrastructure aéronautique

Qui ?	Quoi ?
Kanton AG	Das BAZL nimmt als Steuerungs- und Planungsbehörde einerseits sowie als Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde andererseits eine problematische Doppelrolle ein. Es sind organisatorische Massnahmen erforderlich, um die Unabhängigkeit sicherzustellen.

## 2.10 Fonction du PSIA

Qui ?	Quoi ?
Kanton AG	Die drohenden Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen sind angesichts der Entwicklung beim Flughafen Zürich (2008: 275 000, 2017: 270 000 Flugbewegungen) schwierig nachvollziehbar. Hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen in Zürich liegt die Intraplan-Prognose von 2014 heute bereits rund 20 000 Flugbewegungen höher als der IST-Wert.

### 3 Planification et développement de l'infrastructure

#### 3.1 Orientation de l'infrastructure aéronautique

Qui ?	Quoi ?
Kanton AG	<b>Festlegung 1:</b> «Die Planungs- und Bewilligungsbehörden schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, <u>zuverlässige und leistungsfähige umweltverträgliche und raumplanerisch abgestimmte</u> Luftfahrtinfrastruktur, die [...]»
Kanton SG	<b>Festlegungen 1 und 2:</b> Spagat zwischen Nachfrageorientierung und dem Anspruch auf Nachhaltigkeit, Widerspruch ist im Konzeptteil in geeigneter Weise zu lösen.
Kanton BL	<b>Festlegung 2, Erläuterungen:</b> Der Verweis auf Kap. 1.4.4 ist unvollständig und bezieht sich einseitig auf den positiven wirtschaftlichen Einfluss.
Kanton BE	Die externen Kosten sind zu internalisieren, um die Marktverzerrung gegenüber anderen Mobilitätsangeboten aufzuheben. - «Die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient und zu <del>tragbaren</del> <u>fairen</u> Kosten für alle Beteiligten befriedigen (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit).» - In der Dimension Gesellschaft sind auch die Themen «Gesundheit» und «Wohnqualität im Umfeld von Luftverkehrsanlagen» aufzunehmen. - «Die erforderliche Mobilität möglichst umweltgerecht bewältigen, so dass die durch den Luftverkehr bewirkte Belastung sie nicht zu Lasten der Umwelt und die Zahl der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen unbeschränkt nicht weiter zunimmt (ökologische Verantwortung).»
Kanton ZH	<b>Festlegung 3:</b> Es gibt stets verschiedene Varianten, einen Flugplatz sicher zu betreiben. In einer Variantendiskussion ist auch den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Insofern können Sicherheitsmassnahmen einer Interessenabwägung nicht grundsätzlich entzogen werden bzw. einen absoluten Vorrang vor anderen Schutzinteressen für sich beanspruchen.
Kanton TG	<b>Festlegung 4, Erläuterungen:</b> Die Vorgabe, wonach der SIL für die Konzessionäre von Landesflughäfen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele vorsehen kann, ist zu streichen. Für den Verzicht auf Kapazitätvorgaben spricht nebst den Zweifeln an den bisherigen Prognosen, dass kein Druck auf die Flugsicherung ausgeübt werden soll und die Vorgabe nicht sachplangerecht ist.
Kanton AG	<b>Festlegung 5:</b> Die in den Erläuterungen verwendete Umschreibung der raumplanerischen Interessenabwägung als «Optimierungsvorgang zum Umgang mit gegensätzlichen Interessen» ist unpassend. Die Interessenabwägung ist in Art. 3 RPV präzise umschrieben.
Kanton BS	<b>Festlegung 6:</b> Linienflüge auf Kurzstrecken (bspw. unter 500 km Distanz) sind zugunsten der Umwelt- und Klimaschutzziele nicht als Flüge im öffentlichen Interesse anzusehen. Dies ist mit dem Ziel, den Schienenverkehr zu fördern, kongruent.

Qui ?	Quoi ?
Canton NE	<b>Indication contraignante 6:</b> L'aviation d'affaires procède également d'un intérêt public, <i>a fortiori</i> à proximité d'un pôle de développement économique inscrit dans un plan directeur cantonal, ou un plan sectoriel de la Confédération.
Kanton SG	<b>Festlegung 9:</b> Die Ausschöpfung der bestehenden Anlagen vor Neubau wird begrüsst.
Kanton SZ	Die Erhaltung und Umnutzung ehemaliger Militärflugplätze wird im Sinne des Kulturlandschutzes begrüsst.

### 3.2 Coordination avec d'autres modes de transport

Qui ?	Quoi ?
Kanton AG	Die drohenden Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen sind angesichts der Entwicklung beim Flughafen Zürich (2008: 275 000, 2017: 270 000 Flugbewegungen) schwierig nachvollziehbar. Hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen in Zürich liegt die Intraplan-Prognose von 2014 heute bereits rund 20 000 Flugbewegungen höher als der IST-Wert.
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Ergänzung: «[...] Der Luftverkehr stellt im Personen- und Güterverkehr die interkontinentale Anbindung der Schweiz <u>und zusammen mit dem Landverkehr die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren sicher. Der Landweg, insbesondere über das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn, hilft dabei, das Luftverkehrssystem in erster Linie beim Kurz- und Mittelstreckenverkehr zu entlasten.</u> »
	<b>Festlegung 3:</b> Das Parkplatzangebot ist auf das gesamte Bahnangebot (auch Fernverkehr) und nicht nur auf das regionale Netz des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.
Kanton ZG	<b>Festlegung 4:</b> Bei Regionalflughäfen mit öffentlichem Luftverkehr ist die Parkplatzbewirtschaftung festzusetzen.

### 3.3 Coordination avec l'utilisation du territoire

Qui ?	Quoi ?
Kanton BS	<b>Generell</b> Die Betreiber der Landesflughäfen sind (mit einer Festlegung im SIL-Konzeptteil) dazu zu verpflichten, in sinnvollen zeitlichen Intervallen eine Risikoanalyse vorzunehmen. Diese dient einzig dem Ziel der Verhinderung von Flugunfallschäden und stellt kein Mittel der Lärmreduktion dar.
Kanton BL	Die Landesflughäfen sind zu verpflichten, aufgrund ihres konkreten und prognostizierten Verkehrsaufkommens mindestens alle 10 Jahre die Sicherheitsaspekte (insbesondere 3rd party risks) in einem Risikobericht (Risikoanalyse) aufzuzeigen.
Kanton TG	Der Wirkungszusammenhang bei den An- und Abflugrouten zwischen SIL und Betriebsreglement ist unbefriedigend. Beantragen die Kantone im SIL-Objektblatt Änderungen an den Routen, werden sie auf das Betriebsreglement verwiesen; bemängeln sie diese im Betriebsreglement, wird auf das SIL-Objektblatt (Gebiet mit Lärmbelastung) verwiesen. Die An- und Abflugverfahren sowie die Lage und Belegung der Flugrouten sind bereits im Objektblatt verbindlich festzulegen.
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Die Festlegung ist zu ergänzen, dass gemäss Art. 17 Abs. 1 der RPV der Bund bei der Erarbeitung des Sachplans die Richtplanung der Kantone zu berücksichtigen hat.
Kte LU, BL	Die in den Erläuterungen zu Festlegung 1 erwähnte Freiwilligkeit steht im Widerspruch zu Art. 18b NHG, wonach in intensiv genutzten Gebieten für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen ist. Es ist daher von der Freiwilligkeit abzusehen.
Canton GE	<b>Indication contraignante 1 :</b> Explication relative au territoire exposé au bruit : le texte manque de clarté. Pratiquement, la planification ne saurait reposer uniquement sur la courbe de bruit figurant dans la fiche PSIA mais également sur des informations détaillées (VLI).
Cantone TI	Le misure di compensazione devono poter essere richieste anche alla luce di nuove conoscenze su conflitti già esistenti.
Canton VS	Les explications relatives au territoire exposé au bruit sont plus floues (potentiel de développement de l'installation, VP du DS II, qu'est-il advenu du concept de «ceinture de bruit»?) que dans le concept actuellement en vigueur.
Kanton ZH	<b>Festlegung 2:</b> Der Bund überlässt es abschliessend den Kantonen, divergierende Raumnutzungsziele im Umfeld von Flugplätzen aufzulösen. Diese Festlegung widerspricht Art. 14 RPV, wonach der Bund in seinen Sachplänen aufzuzeigen hat, wie er seine Sachziele mit den Raumordnungszielen abstimmt.

### 3.4 Coordination avec la protection de l'environnement

Qui ?	Quoi ?
Kanton SH	<b>Generell:</b> Es findet keine ausgewogene, fundierte Auseinandersetzung mit den positiven und negativen Auswirkungen des Luftverkehrs statt. Die Nachfrageorientierung der Luftverkehrspolitik wird unreflektiert übernommen und als überwiegendes Interesse dargestellt. Der SIL erfüllt in dieser Form die gemäss RP an einen Sachplan gestellten Anforderungen nicht.
Kanton AR	Die Festlegungen werden begrüsst. Der Beitrag der Luftfahrt zum Klimaschutz ist hingegen noch zu konkretisieren. Die externen Kosten der Luftfahrt sind zu internalisieren. Dumpingpreise für Flugreisen fördern einen nicht zu verantwortenden Kurztrip-Flugtourismus.
Kanton BL	Es fehlt ein Bezug zur Energiestrategie 2050. Die nachfrageorientierte Infrastrukturentwicklung scheint im grundsätzlichen Widerspruch zum Ziel der Energiestrategie zu stehen, welche bis 2050 eine 2000-Watt und eine 1-1.5-Tonnen CO <sub>2</sub> -Gesellschaft anstrebt.
Kanton BS	Im Hinblick auf den Klimaschutz sollen im SIL-Konzeptteil strengere Massstäbe im Hinblick auf die Vermeidung der negativen Effekte aus dem Luftverkehr festzulegen. Der Bund soll seine Bereitschaft zur Erhöhung seines Engagements in dieser Sache dokumentieren. Der Zielkonflikt zwischen wirtschaftlicher Entfaltung der Flughäfen sowie CO <sub>2</sub> -Emissionen und Lärmbelastung ist zusammen mit den Kantonen anzugehen. Der Bund soll die Forschung und Entwicklung innovativer Technologien für CO <sub>2</sub> -neutrale und lärmarme Flugzeuge finanziell fördern.
Canton GE	<b>En général :</b> Le principe de «réponse à la demande du marché» mentionné à plusieurs endroits dans le document ne peut par exemple pas justifier que les valeurs limites fixées dans la législation fédérale relative à l'environnement soient dépassées. Les principes du développement durable, et plus particulièrement sa dimension environnementale, doivent être mieux pris en compte dans la partie conceptuelle du PSIA qui devrait par ailleurs mentionner la politique climatique de la Suisse. La Confédération devrait s'engager à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international.
Canton FR	La loi sur le CO <sub>2</sub> est actuellement en révision. Les nouveautés et modifications qui y seront apportées devraient également être prises en compte pour la mise à jour du PSIA.
Canton VD	Concernant le domaine de la protection de l'environnement et du bruit, le plan sectoriel manque d'ambition. Les perspectives en matière d'émission de CO <sub>2</sub> semblent peu compatibles avec les engagements de la Confédération en faveur du climat.
Canton VD	La planification d'éoliennes risque d'entrer en conflit avec la navigation aérienne. Au regard de l'intérêt (national) pour le développement des énergies renouvelables, l'exploitation et le développement des infrastructures aéronautiques doit être coordonné avec les projets de production d'énergies renouvelables. Ces éléments devront être précisés, notamment aux sections 1.3.3, 1.4, 3.4 du PSIA.
Kanton BE	Die Umsetzung des Vorsorgeprinzips nach USG sollte auch Massnahmen zur Reduktion der Flugbewegungen beinhalten.
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Die Festlegung ist zu ergänzen, dass gemäss Art. 17 Abs. 1 der RPV (SR 700.1) Bund bei der Erarbeitung des Sachplans die Richtplanung der Kantone zu berücksichtigen hat.

Wer?	Was?
Kanton BE	Erläuterungen Festlegung 1: Ergänzung, dass die Hauptuntersuchung bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Rahmen des Plangenehmigungsvorhabens und / oder der Genehmigung des Betriebsreglements erfolgt.
Kanton BL	<b>Festlegung 2:</b> «[...] Planung: Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor Immissionen während der Betriebsphase durch die möglichst frühzeitige raumplanerische Abstimmung der Luftfahrtinfrastruktur mit der Umgebung und Minimierung der baulichen Eingriffe in die gewachsene Natur- und Kulturlandschaft.»
Cantone TI	<b>Decisione 2:</b> Le misure pianificatorie volte a ridurre l'impatto dell'aviazione devono andare anche a protezione della natura e dell'ambiente, non solo della popolazione.
Canton FR	<b>Indication contraignante 3:</b> Les allègements en matière de bruit et de polluants atmosphériques semblent contraires aux principes du développement durable. Les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable (cf. section 4.1. indication contraignante 2). Un développement orienté par la demande établit <i>de facto</i> une pesée des intérêts contraire à l'environnement, ce qui est en contradiction avec plusieurs dispositions légales, dont celles de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'avec plusieurs stratégies de la Confédération, dont celle de la protection de l'air. Les allègements accordés aux héliports devraient être uniquement possibles s'il s'agit de vols de sauvetage, et non de vols à des fins touristiques et de plaisance.
Canton GE	Les allègements en matière de bruit et de polluants atmosphériques semblent contraires aux principes du développement durable. Les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable. Les allègements en matière de bruit du trafic aérien (point 1) sont incompatibles avec la LPE et les stratégies de la Confédération et du canton en matière de protection de l'air.
Canton VS	Le canton demande que les allègements soient explicitement exclus pour les types d'installations ne présentant pas d'intérêt public.
Kanton BE	<b>Festlegung 5:</b> «Der Flächenverbrauch der Luftfahrtinfrastruktur ist unter Berücksichtigung der betrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen möglichst zu begrenzen. Bauten und Anlagen sind flächensparend anzuordnen und zu erstellen. Das landwirtschaftliche Kulturland ist zu schonen. Ackerfähige Flächen sind als Fruchtfolgefleichen auszuweisen. Fruchtfolgefleichen auf dem Areal der Landesflughäfen oder der Regionalflughäfen, die für den Bau von Flugplatzanlagen beansprucht werden, sind zu kompensieren. Auf den Flugfeldern richtet sich diese Kompensation nach den Vorgaben der Kantone.»

## 4 Types d'installations

### 4.1 Aéroports nationaux

Qui ?	Quoi ?
Kte BS, BL	<b>Generell:</b> Die rechtliche und institutionelle Sonderstellung des Landesflughafens Basel-Mulhouse sowie die Wirkung des SIL sowie der schweizerischen Normen der Luftfahrt für diesen Flughafen kommen im Konzeptteil zu wenig deutlich hervor.
Kanton SZ	Zum Schutze der Bevölkerung in den von Fluglärm betroffenen Gemeinden sind möglichst viele Flugbewegungen auf den Tagbetrieb (anstatt den Nachtbetrieb) zu konzentrieren.
Kanton SH	Eine nachfrageorientierte Verkehrsentwicklung auf dem Flughafen Zürich geht mit einer Zunahme des Fluglärms (für die schon heute stark betroffenen Gemeinden Buchberg und Rüdlingen) sowie einer Einschränkung der Siedlungsentwicklung einher. Zudem führt diese zu einem Widerspruch zum Prinzip der nachhaltigen Entwicklung. Beim Flughafen Zürich wird der genehmigte Lärm nachts bereits heute überschritten (vgl. Fluglärmmonitoring 2016).
Kanton TG	<b>Festlegung 2:</b> Ein allfälliger Ausbau der Infrastruktur am Flughafen Zürich darf nicht zu einer zusätzlichen Lärmbelastung für den Kanton Thurgau führen.
Kte BS, BL	<b>Festlegung 4:</b> Die Betriebszeiten der Landesflughäfen haben sich an der VIL zu orientieren und sind im jeweiligen Betriebsreglement zu konkretisieren.
Kanton ZH	Die Abwägung zwischen den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm kann nur in Kenntnis der konkreten Situation rund um einen Flugplatz im jeweiligen SIL-Objektblatt getroffen werden. Auf die Festlegung 4 ist zu verzichten.

### 4.2 Aéroports régionaux

Qui ?	Quoi ?
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Die Festlegung, dass der Zugang der Flugschulen auf die Plätze zu gewährleisten ist, ist vor dem Hintergrund, dass diese Plätze primär dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse dienen, nicht nachvollziehbar. Regionalflugplätze sollen die Möglichkeit haben, den Zugang für Flugschulen zu beschränken, wenn im Interesse des bestehenden öffentlichen Luftverkehrs ist.
Kanton AR	Der Regionalflughafen St. Gallen-Altenrhein ist zeitnah zu konzessionieren.
Kanton SO	Es sind geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die fliegerische Ausbildung auf dem Regionalflughafen Grenchen weiterhin erfolgen kann. Dazu gehört insbesondere die Gewährung der Flugsicherheit.

Qui ?	Quoi ?
Canton VS	<p><b>Indication contraignante 1:</b></p> <p>Le canton demande d'intégrer l'aéroport de Sion dans la liste des aéroports régionaux avec fonction d'interconnexion et non dans celle des aéroports régionaux. La référence au Projet de territoire Suisse ne saurait être l'unique critère.</p> <p>Il est proposé également comme alternative de supprimer cette « subtilité » entre un aéroport régional et un aéroport régional avec fonction d'interconnexion afin de regrouper l'ensemble des aéroports régionaux sous une seule et unique dénomination. À la section 1.2.2 de la partie conceptuelle du PSIA, il y a lieu de compléter la liste des types d'installations distinctes par le type « aéroport civil avec utilisation militaire ». À la section 2.2 (tableau), le canton propose d'ajouter la variante suivante: « Aérodrome dont certaines infrastructures sont toujours propriétés de l'armée, utilisé principalement pour le trafic civil et conservé par les Forces aériennes comme aéroport de dégagement ». Il est également demandé qu'une fiche d'objet soit élaborée pour l'aéroport de Sion et souhaité que le statut de l'installation au sens de l'OPB soit clairement défini dans cette fiche d'objet.</p>
Cantone TI	<p><b>Decisione 1:</b></p> <p>Bisogna superare l'attuale situazione di insicurezza in ambito di finanziamento dei servizi della sicurezza aerea negli aeroporti regionali.</p>
Cantone TI	<p>La funzione dei quattro aerodromi ticinesi è definita in dettaglio nel Piano direttore cantonale. Bisogna tener conto di ciò nella parte concettuale del PSIA.</p>
Canton NE	<p><b>Indication contraignante 1:</b></p> <p>Le rôle des aérodromes régionaux (déstage des aéroports régionaux, aviation d'affaires, formation...) doit être précisé dans le cadre d'une stratégie de développement et défini pour chacun d'eux (en concertation).</p> <p>L'aéroport régional de La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures devrait pouvoir se profiler comme un aéroport reconnu au niveau national pour la formation.</p>
Canton NE	<p>Il convient de préciser que les aérodromes régionaux forment avec les aéroports nationaux le réseau des aérodromes d'intérêt public.</p>
Canton NE	<p>Une solution doit être trouvée au plan fédéral pour assurer la sécurité aérienne sur les aérodromes régionaux à un coût efficient et supportable.</p>

#### 4.3 Champs d'aviation

Qui ?	Quoi ?
Canton VS	<p>La commune de Rarogne, la Tourismus Raron-Niedergestein et deux privés demandent de supprimer le champ d'aviation de Rarogne du PSIA. Le canton demande que cette requête ne soit pas prise en compte.</p>

#### 4.4 Hélicopters

Qui ?	Quoi ?
Kanton LU	<b>Festlegung 2:</b> Die Liberalisierung für den Bau neuer Heliports wird abgelehnt. Aufgrund der akustischen und optischen Störwirkung von Helikoptern auf Wildtiere ist für neue Heliports eine umfassende Standortevaluation erforderlich.
Kanton ZG	Die Liberalisierung für den Bau neuer Heliports wird abgelehnt.
Kanton SZ	Die untergeordnete Liberalisierung für die Heliports wird begrüsst.
Kanton SG	<b>Festlegung 4:</b> wird begrüsst
Kanton GR	<b>Festlegung 5:</b> Die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für Heliports unter bestimmten Bedingungen wird vor dem Hintergrund, dass sich die Anforderungen an die Erstellung eines neuen Heliports in Davos als sehr hoch erwiesen haben, begrüsst.

#### 4.5 Aérodomes militaires

Qui ?	Quoi ?
Kanton BL	<b>Festlegung 4:</b> «Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der IGW gemäss Anhang 5 und 8 der LSV führen. <del>Wo die IGW gemäss Anhang 8 LSV bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militärisch und zivil) führen. Wo die Grenzwerte bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, ist keine zivile Mitbenützung möglich.</del> »
Kanton LU	<b>Festlegungen 3/4:</b> Die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Emmen soll nicht über das geltende Mass von jährlich maximal 1000 Flugbewegungen ausgeweitet werden. Der Nachtflugbetrieb ist im bisherigen Umfang beizubehalten.
Canton FR	<b>Indication contraignante 4:</b> L'expression «augmentation sensible» devrait être précisée (parle-t-on de 1 dB comme pour d'autres applications de l'OPB?).
Canton VS	La fonction des «aérodomes de dégagement» (comme Sion) devrait être développée dans les principes ou les explications.

## 5 Gestion du plan sectoriel

### 5.1 Obligation d'établir un plan sectoriel

Qui ?	Quoi ?
Kanton ZH	<p><b>Festlegung 1, Erläuterung:</b>                      Die pauschale Charakterisierung aller Festlegungen im Konzeptteil als Festsetzungen gemäss Art. 15 RPV ist fragwürdig. Mit einer Festsetzung zeigt die Planungsbehörde auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Dieses Mass an Konkretheit können die Festlegungen des Konzeptteils in keiner Weise für sich in Anspruch nehmen. Dazu fehlt es nur schon am nötigen Ortsbezug, der erst durch die Objektblätter hergestellt werden kann.</p>

### 5.2 Processus de coordination

Qui ?	Quoi ?
Kanton TG	<p><b>Festlegung 1:</b>                      Der Kreis der betroffenen Kantone ist nicht zu restriktiv festzulegen. Der Kanton Thurgau ist frühzeitig einzubeziehen.</p>
Kanton AG	<p><b>Festlegung 2:</b>                      «Das Koordinationsprotokoll gibt einen Überblick [...] Nutzungsansprüchen und Schutzzielen <u>sowie mit den Richtplänen der betroffenen Kantone.</u> [...]»</p> <p><b>Festlegung 3</b> ist zu streichen.</p>
Kanton ZH	<p><b>Festlegung 3</b> ist zu streichen. Sicherheitsaspekte sollen, auch bei starker Gewichtung, nicht für sich einer raumplanerischen Interessenabwägung entzogen werden. Zudem ist auch bei ausgewiesenem Handlungsbedarf (safety) der gesetzlichen Koordinationspflicht Rechnung zu tragen, weil die verschiedenen Planungen aufeinander abzustimmen sind.</p>

### 5.3 Procédure de plan sectoriel

Qui ?	Quoi ?
Canton GE	<p>Dans certains cas, il peut être utile de prévoir une procédure allégée pour la mise à jour du PSIA. Toutefois les cantons doivent systématiquement être consultés.</p>
Kanton ZG	<p>Das <b>Kap. 5.3</b> ist zu streichen. Das Sachplanverfahren sind im RPG und der RPV geregelt. Will der Bund davon abweichen, muss der das Gesetz oder die Verordnung anpassen.</p>

Qui ?	Quoi ?
Kanton ZH	<b>Festlegung 2</b> ist zu streichen. Art. 19 RPV regelt die Information und Mitwirkung der Bevölkerung abschliessend und lässt keinen Raum für eine solche Ausnahmeregelung. Art. 19 RVP weist bezüglich Form der Information und der Dauer des Anhörungsverfahrens ausreichend Spielraum auf, um bei Anpassungen von untergeordneter Bedeutung das Verfahren situativ vereinfachen zu können.

Les cantons de AI, GL, JU, OW et UR n'ont demandé aucune modification particulière et approuvent le projet en l'état.

## 2 Étranger

### France

1. **Association française de riverains de l'aéroport de Genève (AFRAG)**
  - L'aéroport de Genève n'est situé qu'à 3,5 km du centre-ville et devrait être exploité comme aéroport citadin (sur le modèle de London City).
  - L'association demande d'instaurer un couvre-feu aérien de 22h00 à 6h00 ou de 23h00 à 7h00 et d'avantage les jours fériés.
  - Elle demande également d'amener les trajectoires d'approche et de décollage vers le milieu du lac et d'abolir la trajectoire KONIL entre 22h00 et 8h00, et le dimanche.
2. **ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève)**, communes Cessy (F), Chens sur Léman (F), Divonne-les-Bains (F), Ferney-Voltaire (F), Nernier (F), Ornex (F), Prévessin-Moëns (F) Saint-Genis-Pouilly (F), Sauverny (F), Sciez (F), Versonnex (F), Yvoire (F) und Thonon agglomération (F):
  - L'association souligne le décalage, voire la contradiction, entre un discours «politiquement correct» rappelant à maintes reprises les engagements de la Confédération en matière de durabilité et une politique à court terme privilégiant uniquement le développement économique (développement du trafic tiré par la demande). Pareil développement n'est pas tenable au vu des capacités limitées des aéroports nationaux et se fait au détriment de l'homme et de son environnement.
  - Les vols low-cost à destination de certaines villes européennes ne répondent pas à un intérêt public. Il faudrait procéder à une analyse afin de déterminer si les vols de ligne présentent réellement un intérêt public.

### Allemagne

1. **Landkreise Waldshut, Konstanz, Schwarzwald Baarkreis und Lörrach** (unterstützt vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg sowie vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee):  
Angebot für Mediationsverfahren zum Flughafen Zürich
2. **Land Bayern**: mit Entwurf einverstanden

### Autriche

1. **Land Vorarlberg** (unterstützt durch BMVIT): Die Aussagen im Konzeptteil-Entwurf zur geplanten Konzessionierung des Regionalflughafens St. Gallen-Altenrhein stehen im Widerspruch zu den laufenden Gesprächen zur Anpassung des Staatsvertrags, in welchem von Schweizer Seite auch ein Konzessionsverzicht in Aussicht gestellt wurde.

### Italie

1. **Autonome Provinz Bozen-Südtirol** : mit Entwurf einverstanden

### 3 Communes

#### Région zurichoise

1. **Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil** (Standortgemeinden Flugplatz Dübendorf)
  - Der Entwurf nimmt einseitig die Interessen der Zivilluftfahrt ein, ist verfassungswidrig und wird abgelehnt («Lex Flugplatz Dübendorf»).
  - Der Bedarf, die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit einer Auslagerung der Business-Aviatik nach Dübendorf sind nicht gegeben.
  - Dem LUPO 2016 fehlt die demokratische Legitimation.
  - Kap.1.6.: Die Gemeinden sind in jedem Fall in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
  - Die Interessen der Anwohner und der Umwelt sind stärker zu berücksichtigen.
  - Fehlende Interessenabwägung
  - Die Festlegung eines öffentlichen Interesses für Aus- und Weiterbildungsflüge, Geschäfts- und Tourismusreiseflüge, Arbeitsflüge sowie Werkflüge ist falsch.
  - Die Verpflichtung der Kantone und Gemeinden, die landseitige Erschliessung der Flugplätze sicherzustellen wird abgelehnt. Die Erschliessung eines Grundstücks ist Sache des Grundeigentümers.
  - Erleichterungen für Flugplätze zur Entlastung der Landesflughäfen sowie für Heliports werden abgelehnt.
  - Die Festlegung zu den Betriebszeiten der Landesflughäfen wird abgelehnt.
  - Die Flugsicherungsanlagen haben die Grenzwerte der NISV zwingend einzuhalten.
2. **Gemeinden Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt und Zell (ZH)**
  - vgl. Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
3. **Stadt Winterthur, Gemeinden Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila**
  - vgl. Stellungnahme der «Region Ost»
4. **Gemeinde Wallisellen**
  - Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf Raum und Umwelt sind im Entwurf korrekt erwähnt, es fehlen aber konkrete Aussagen / Massnahmen, um diese zu reduzieren.
  - Die Entwicklung des Flughafen Zürich darf sich nicht allein an der Verkehrsnachfrage orientieren. Um dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen, sind technische und betriebliche Massnahmen zur Steigerung der Effizienz nötig. Es ist eine angebotsorientierte Politik umzusetzen.
5. **Gemeinde Küsnacht**
  - 1. Teil: vgl. Musterstellungnahme 8
  - 2. Teil: zahlreiche konkrete Änderungsanträge zu den Texten von Kap. 3-5 im Sinne des 1. Teils
6. **Gemeinden Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Maur, Meilen, Stäfa, Uetikon am See, Zumikon**
  - Kap. 3.1: Bereits auf Stufe «Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur» ist eine Mitwirkung und Berücksichtigung der Interessen der besonders betroffenen Kantone und Gemeinden vorzusehen.
  - Kap. 3.3 Festlegung 2: In den Erläuterungen ist aufzuzeigen, mit welchen «Aufträgen» an die Gemeinden zu rechnen ist.

- Kap. 3.3. Festlegung 3: Die landseitige Verkehrserschliessung der Flugplätze hat sich nach den Anforderungen von Kap. 3.2 zu richten.
- Kap. 4.1 Festlegung 2: Da unklar ist, ob die Konzessionärin zur Umsetzung der Leistungs- und Kapazitätsziele angehalten werden kann oder nicht und empfindliche Eingriffe in den Regelungsbereich der Betriebsreglemente befürchtet werden, ist der letzte Satz zu streichen.
- Rest der Stellungnahme vgl. Musterstellungnahme 23/24.

7. **Gemeinde Zollikon**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

8. **Gemeinde Wettingen**

- Das öffentliche Interesse am Luftverkehr ist zu keinem Zeitpunkt über das öffentliche Interesse an der Einhaltung der LSV zu stellen. Die LSV ist einzuhalten und das Nachtflugverbot konsequent umzusetzen.

9. **Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)**

- Eine weitere zivil- oder militäraviatische Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf wird mit Ausnahme eines Heliports für die Luftwaffe, Polizei und Rega abgelehnt. Die Koexistenz von Luftfahrt und Siedlung ist mit dem Flughafen Zürich ausgereizt.
- Diverse konkrete Änderungsanträge zu den Kap. 4.3 Festlegung 9 im Sinne der obigen Haltung.

**Région Genevoise**

1. Les **communes genevoise** suivantes ont repris la prise de position de l'**ATCR-AIG** (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève) : Ville de Genève, Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bardonnex, Carouge, Cartigny, Chancy, Choulex, Cologny, Commugny, Confignon, Coppet, Dardagny, Eysins, Gy, Hermance, Jussy, Laconnex, Meinier, Meyrin, Mies, Perly-Certoux, Presinge, Puplinge, Russin, Satigny, Soral, Tannay, Troinex, Vandoeuvres, Vernier, Veyrier
  - Le projet relègue au second plan les engagements de la Confédération en matière de protection de l'environnement, du climat et de la santé des populations exposées aux nuisances du trafic aérien.
  - Pareil développement n'est pas tenable au vu des capacités limitées des aéroports nationaux et se fait au détriment de l'homme et de son environnement.
  - Les vols low-cost à destination de certaines villes européennes ne répondent pas à un intérêt public. Il faudrait procéder à une analyse afin de déterminer si les vols de ligne présentent réellement un intérêt public.
2. **Groupement des communes de la rive droite du lac** (Bellevue, Céligny, Collex-Bossy, Genthod, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy, Versoix)
  - Le timing de la révision du concept (après la mise en consultation de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, en pleine période de vacances d'été) a de quoi laisser songeur.
  - Le concept entraîne la confusion entre la prise en compte de la demande et de l'intérêt public par une approche basée uniquement sur un modèle concurrentiel du secteur aérien.
  - Le concept ne respecte pas l'approche équilibrée fondée sur le principe de développement durable.
  - Le trafic aérien international est largement défiscalisé (pas de taxe sur le carburant, pas de TVA) au détriment d'une complémentarité intermodale notamment avec le chemin de fer.
  - La notion de transport d'intérêt public est abordée de manière étroite et totalement lacunaire.

- Le concept contourne le principe de précaution.
- L'exploitant n'est pas obligé à s'aligner sur des objectifs contraignants.
- La problématique de la santé des riverains autour des aéroports nationaux n'est pas abordée.
- Le concept n'est pas convaincant sur le volet l'aménagement du territoire.
- Le concept ne se prononce pas suffisamment en faveur d'une politique privilégiant l'accès par les transports publics vers les aéroports nationaux.
- Le concept présente un déni manifeste de l'expression « pesée d'intérêts » et n'accorde pratiquement aucune place aux communes et associations riveraines pour faire valoir leur position dans la pesée des intérêts qui touche le développement d'infrastructures aériennes sur leur territoire.

## Région bâloise

### 1. **Gemeinde Allschwil**

- Kap. 1.6. «Als Grundlage für die [...] die zuständigen Stellen von Bund und Kanton, die Flugplatzhalterin der der Flugplatzhalter sowie in der Regel die betroffenen Gemeinden beteiligt sind.»
- Kap. 2.7.2: Es sind Aussagen zum Ausmass der Überschreitung von Planungswerten im Umkreis von Flughäfen zu machen (Anzahl der Gemeinden, Fläche, Anzahl Bewohner ..).
- der Entwurf orientiert sich hauptsächlich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr und privilegiert diesen gegenüber anderen öffentlichen Interessen (Umwelt).

### 2. **Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch** (Gemeindeverbund Flugverkehr)

- Der Entwurf wird abgelehnt. Dem SIL kommt für den Flughafen Basel-Mulhouse keine Rechtswirkung zu, da sich dieser auf französischem Territorium befindet.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Stellungnahme der IG Nord

## Reste de la Suisse

### 1. **Ville de La Chaux-de-Fonds** (cf. la prise de position du canton de Neuchâtel)

- Les rôle des aérodromes régionaux au sein du réseau des infrastructures aéronautiques pris dans sa globalité est de manière générale apprécié. Avec les anciens aérodromes militaires, ils peuvent très bien servir à délester les aéroports nationaux. La fonction de chaque aérodrome régional devrait être définie plus précisément (vols de ligne et charter, aviation d'affaires, formation).
- L'aviation d'affaires répond à un intérêt public et les aérodromes régionaux jouent une rôle prépondérant pour l'aviation d'affaires et le développement économique (notamment vu les problèmes de capacités qui menacent les aéroports nationaux).
- L'aéroport régional des Éplatures pourrait se profiler comme un aéroport reconnu au niveau national pour la formation (cf. définition des fonctions que remplissent les aérodromes régionaux). Pour cela, il faut notamment des services de navigation aérienne.
- L'aéroport régional des Éplatures a consenti (de manière exemplaire) de gros efforts pour accroître son efficacité et limiter ses coûts (service de la navigation aérienne). Une solution doit être trouvée sur le plan fédéral au financement du service de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux.

### 2. **Gemeinde Raron**: Antrag auf Streichung des Flugplatzes Raron aus dem SIL

3. **Gemeinde Zermatt:** Antrag auf Integration der GLP in den SIL-Konzeptteil

## 4 Aviation

### 1. Aéroport de Zurich

- Im Konzeptteil ist die Basis und ein straffer Zeitplan für die in den Objektblättern festzulegenden Rahmenbedingungen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu definieren. Die Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe sind primär zusammen mit den Konzessionären zu erarbeiten.
- Im Konzeptteil sind die wichtigen Ermessensentscheide zugunsten der Landesflughäfen zu treffen und die Priorisierung der Interessen ist nachvollziehbar zu begründen.
- Im Konzeptteil ist festzuhalten, dass innerhalb des Flugplatzperimeters keine FFF ausgeschieden werden und für ökologische Ersatzmassnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters keine Kompensation von FFF zu leisten ist.
- Es ist innert Jahresfrist eine Luftverkehrsprognose 2040 (nicht 2050) zu erstellen. Anschliessend sind die Objektblätter der Landesflughäfen zu überarbeiten.
- Im Konzeptteil sind Massnahmen zu treffen, um die Verfahrensdauer zu verkürzen.
- diverse Textergänzungen und -korrekturen an den Festsetzungen

### 2. Aéroport de Genève

- Pour l'aéroport, il aurait été souhaitable que cette révision puisse apporter des solutions pour résoudre les problèmes auxquels les aéroports sont confrontés (notamment à propos de la capacité) et ne pas seulement envisager une nouvelle évaluation ultérieure.
- Section 4.1 Explications Indication contraignante 2: L'aéroport de Genève n'est pas en mesure de garantir un flux des passagers sans encombre et un trafic sans retards aux heures de pointe. La réalisation d'un tel objectif dépend d'une multitude d'autres facteurs pour lesquels la plateforme concernée n'a aucune influence (comme la capacité des secteurs aériens dans le ciel européen).
- Section 5.2 Explications Indication contraignante 1: La gestion du processus de coordination doit rester du ressort de la Confédération (OFAC) et ne pas être déléguée au canton. L'aéroport ne souhaite pas que les organisations et groupes d'intérêts privés participent au processus de coordination, cette participation risquant selon lui de rallonger la durée du processus et d'engendrer des blocages. Il lui paraît tout au plus envisageable que les principaux organismes et groupes d'intérêts privés concernés soient simplement consultés au cours du processus.
- Section 5.2 Explications Indication contraignante 2: L'idée d'adapter (de manière anticipée) les autres instruments de planification (plans directeurs cantonaux, plans d'affectation communaux) sur la base du protocole de coordination afin d'assurer leur cohérence est certes louable mais reste problématique puisque le protocole de coordination n'est pas en soi juridiquement contraignant et ne reflète pas l'état final de la procédure relative au PSIA.
- Section 5.3. Explications Indication contraignante 5: La mise à l'enquête simultanée du PSIA et des plans directeurs cantonaux paraît difficile à mettre en œuvre (alignement des calendriers).

- Section 5.3 Explications Indication contraignante 6: L'aéroport s'oppose à ce que « les tiers (organismes privés et groupes d'intérêts) [soient] fondés à demander la modification du PSIA » ; donner la possibilité à des organismes privés et groupes d'intérêts (particuliers) de remettre en cause de telles solutions ne nous paraît pas opportun et, en fin de compte, contre-productif. Il est inconcevable que tout nouveau projet, ou presque, nécessite une modification de la fiche PSIA.
- L'aéroport soutient la position de l'aéroport de Zurich.

### 3. **Aéroport de Berne**

- Der Planungshorizont ist zu kurz angesetzt und soll im Einklang mit den Konzessionsspannen mindestens 30 Jahre betragen.
- Die Anforderungen an die Ausstattung der Flugplätze werden begrüsst. Damit wird auch eine entsprechende Gewichtung bei der Regelung der Finanzierungsfragen (bspw. Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen) erwartet.
- Der Entwurf ist mit dem Projekt AVISTRAT-CH zu koordinieren.
- Der Bund soll die Interessen der Flugplatzhalter mit dem Sonderfall Schweiz auf Stufe ICAO/EU/EASA dezidiert vertreten und den bestehenden Ermessensspielraum voll zugunsten des Luftfahrtstandorts Schweiz ausschöpfen.

### 4. **Flugplatz Dübendorf AG**

- Festlegungen im SIL haben Auswirkungen auf die Betreiber der Flugplätze. Da sich die Flugplätze nicht in der Hand des Bundes befinden, fehlen im Konzeptteil durchgehend Aussagen zur Finanzierung. Es sind im Konzeptteil Aussagen zu den Auswirkungen von Festlegungen im SIL auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit der Flugplätze zu machen (Schaffung günstiger Rahmenbedingungen).
- Die rudimentäre Kategorisierung in Flughäfen mit Zulassungszwang und Flugfelder ohne Zulassungszwang ist nicht mehr zeitgemäss und steht im Konflikt zum verkehrsbasierten Ansatz. Er ist mittelfristig durch den Begriff «unbeschränkter» oder «beschränkter öffentlicher Zugang» zu ersetzen und im Betriebsreglement zu regeln.
- Bei zivilen Umnutzungen ehemaliger Militärflugplätze ist von bestehenden ortsfesten Anlagen (und nicht von Neuanlagen) auszugehen.
- Der verkehrsbasierte Ansatz wird begrüsst, muss aber den unterschiedlichen Geschäftsmodellen Rechnung tragen, flexibel angewandt werden sowie die Wirtschaftlichkeit berücksichtigen. Bei den infrastrukturellen Mindestanforderungen an die Flugplätze, bei der Ausgestaltung von Konzession, Betriebsbewilligung etc. hat der Bund ebenfalls die Besonderheiten des jeweiligen Geschäftsmodells (greenfield, brownfield ...) sowie die Kosten für die Erfüllung der Mindestanforderungen zu berücksichtigen.

### 5. **AOPA Switzerland (Aircraft owners and pilots association)**

- Die Verdrängung der Business Aviation (BA) / General Aviation (GA) von den Landesflughäfen schwächt die BA / GA, weil die Ausweichflugplätze eingeschränkte Betriebszeiten aufweisen und nicht als Anlagen «von öffentlichem Interesse» angeschaut werden. Somit ist den Flugfeldern mehr Gewicht zu geben, bspw. durch Anerkennung «von öffentlichem Interesse» (Kap. 2.2. Tabelle 1).
- Die Einschätzung der einzelnen Luftfahrtsparten ist äusserst subjektiv. So sind auch Flüge der Corporate Aviation für global tätige Firmen im öffentlichen Interesse.
- Der Planungshorizont ist mit Blick auf die Etablierung eines gewinnbringenden Betriebs eines Flugplatzes sowie auf die vorgängige Planungs- und Realisierungsphase auf mindestens 35 Jahren festzulegen.

## 6. **SWISS International Airlines AG**

- Die Revision sowie die Integration in den Sachplan Verkehr wird begrüsst.
- Die Erarbeitung der neuen Nachfrageprognose ist umgehend an die Hand zu nehmen. Der Konzeptteil ist zeitnah mit den Ergebnissen und den daraus abgeleiteten Massnahmen zur Lösung der Kapazitätsengpässe zu ergänzen. Der für die neue Prognose vorgeschlagene Prognosehorizont von 2050 ist nicht zielführend; es ist ein Prognosehorizont von 2040 zu wählen.
- Bei der Abwägung öffentlicher Interessen sind, namentlich bei den standortgebundenen Landesflughäfen, die luftfahrtpolitischen Interessen stets höher zu gewichte. Die kantonale Raumplanung darf die Entwicklung der bestehenden Infrastrukturen im Interesse der Volkswirtschaft nicht verunmöglichen. Können Nutzungskonflikte zwischen Luftverkehr und Siedlungsentwicklung nicht verhindert werden, so ist stets jene Lösung zu priorisieren, welche die Entwicklungsfähigkeit des Luftverkehrs am wenigsten beeinträchtigt (bspw. passive Schallschutzmassnahmen anstatt operative Beschränkungen).

## 7. **Aviasuisse (Verband für die Schweizer Luftfahrt)**

- Die SIL-Objektblätter der Landesflughäfen sind im Hinblick auf die Kapazitätsengpässe raschmöglichst so zu überarbeiten, dass die Engpässe beseitigt und Entwicklungsreserven geschaffen werden können. Dabei kann man sich an den einschlägigen Prognosen der internationalen Luftverkehrsorganisationen orientieren. Die spezifisch schweizerische Prognose kann parallel dazu erarbeitet werden.
- Die Priorisierung der Flugplätze sowie die Ausrichtung des Konzeptteils am «öffentlichen Interesse» (Beurteilung der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem) wird begrüsst.
- Eine nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen wird begrüsst. Es fehlen aber griffige Aussagen, wie dem Grundsatz der Nachfragebefriedigung am Flughafen Zürich nachgelebt werden kann.
- Die Betriebszeiten der Landesflughäfen müssen mindestens auf dem aktuellen Stand garantiert und / oder in die Leistungsziele für konzessionierte Flughäfen integriert werden.
- Die Umwidmung nicht mehr benötigter Militärflugplätze wie des Flugplatzes Dübendorf wird begrüsst.
- Die Festsetzung von Leistungs- und Kapazitätszielen für die Landesflughäfen ist vordringlich und schafft Rechtssicherheit.
- Die Verfahrensdauern sind angesichts der dynamischen Entwicklung der weltweiten Zivilluftfahrt zu straffen.

## 8. **Skyguide (Swiss air navigation services ltd)**

- Die unterschiedlichen Interessen (safety, Kapazität, Entwicklungspotenzial sowie Umwelt- und Bevölkerungsschutz) sind unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zugunsten der Luftfahrt zu priorisieren und zu begründen.
- Es sind im Konzeptteil Vorgaben und Rahmenbedingungen für absehbare und mögliche neue Technologien und Entwicklungen aufzunehmen.
- Es Vorgaben zur Begrenzung / Verkürzung der Verfahrensdauer im Konzeptteil aufzunehmen.
- Der Planungshorizont 2030 ist zu kurz gefasst. Es ist eine Luftverkehrsprognose 2040 zu erstellen.
- Kap. 1.2.1: Aussenlandestellen mit Instrumentenflugverfahren wie Spitäler und Armeeeinrichtungen sind (nebst Flughäfen, Flugfelder und Flugsicherungsanlagen) im Konzeptteil aufzulisten.
- Kap. 1.2.2 / Kap. 3.3: In den Objektblättern sind auch Gebiete der elektromagnetischen Schutzzonen für Flugsicherungsanlagen festzulegen. Im Weiteren sind im «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» nicht nur die Hindernisflächen gemäss ICAO Annex 14, sondern auch die PANS-OPS Schutzflächen aufzunehmen.
- Kap. 2.8.2: Der Sachverhalt ist nicht korrekt wiedergegeben.

- Kap. 2.9.2: Die Entscheidungsgewalt über die An- und Abflugwege soll bei den Landesflughäfen in die Kompetenz des Bundes übergehen. Die An- und Abflugwege sind in den SIL-Objektblättern festzulegen. Zur Umsetzung von Massnahmen zum Erreichen der verbindlichen Leistungs- und Kapazitätsziele soll die Flugsicherung Unterstützung aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr erhalten.
- Kap. 3.1, Ergänzung Festlegung 12: «Die radioelektrischen Signale von Flugsicherungsanlagen sind vor unakzeptablen Einflüssen zu schützen, da diese den Anforderungen der ICAO unterliegen.»
- Kap. 4.1, Umformulierung Festlegung 3: «Die Landesflughäfen verfügen über ~~eine Anflugkontrollstelle mit einem Kontrollturm sowie eine Kontrollzone (CTR) mit~~ einen Nahverkehrsbereich (TMA) mit einem An- und Abflugverkehrsleitdienst sowie einer Kontrollzone (CTR) mit einer Platzverkehrsleitung.»
- Kap. 4.2, Erläuterung zu Festlegung 3: Die Aussage ist falsch. Beim Konzept «IFR ohne Flugsicherung» kann lediglich die Platzverkehrskontrolle (Kontrollturm) ersetzt werden; ein An- und Abflugverkehrsleitdienst wird jedoch in jedem Fall benötigt.
- Kap. 4.6., Erläuterung Festlegung 1: Der Begriff «Bezirksleitstellen (ACC)» ist zu präzisieren.

#### 9. **Aéro-Club de Suisse (AéCS)**

- Die Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Interesse sowie die Priorisierung des ersteren wird abgelehnt. Der öffentliche Luftverkehr ist nicht mit öffentlichem Interesse und privater Verkehr nicht mit privatem Interesse gleichzusetzen. Die Gesamtheit des privaten Luftverkehrs stellt genauso ein öffentliches Interesse dar wie die Gesamtheit des Veloverkehrs. Zudem dürfte ein Geschäftsflug mit einem Kleinflugzeug von höherem öffentlichen Interesse sein als ein mit Touristen besetztes Linienflugzeug, welches eine Feriendestination im Ausland anfliegt.
- Die GLP sind in den SIL-Konzeptteil zu integrieren.
- Kap. 3.1 Festlegung 3: Die Einhaltung internationaler Vorschriften kann nur von Flughäfen, aber nicht von Flugfeldern verlangt werden; Flugfelder fallen nicht unter ICAO Annex 14.
- Kap. 3.1 Festlegung 5: Die Bedeutung der Flugplätze kann sich nicht nach dem im öffentlichen Interesse stattfindenden Verkehr bemessen.
- Kap. 3.1 Festlegung 6: Es sind alle Trainingsflüge der Piloten als Flüge im öffentlichen Interesse zu zählen. Wenn der Bund die Ersterlangung einer Lizenz oder eines Ratings unterstützt, muss er auch die Aufrechterhaltung desselben unterstützen.
- Kap. 3.1. Festlegung 9: Flugfelder haben den Flügen «im öffentlichen Interesse» nicht Priorität einzuräumen. Diese Vorgabe verletzt die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit.
- Kap. 3.4 Festlegung 2: Die Erhebung emissionsabhängiger Landegebühren zielt ins Leere, solange die Zertifizierung neuer Technologien der Leichtaviatik auf derart grosse regulatorische Hürden stösst.
- Kap. 4.3 Festlegung 2: Flugfelder, auf welchen kein Flugverkehr im öffentlichen Interesse stattfindet, dürfen gemäss dem Prinzip der Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit und dem Zugang zum Luftraum (öffentliche Sache im Gemeingebrauch) nicht benachteiligt werden.
- Kap. 4.3. Festlegung 6: Ein genereller Ausschluss neuer Wasserflugplätze wird abgelehnt.
- Kap. 4.4. Festlegung 1: Es ist nicht ersichtlich, weshalb Heliports primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen dienen sollen. Dies stellt einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsfreiheit dar.
- Kap. 4.4. Erläuterung Festlegung 3: Die Möglichkeit für Warenabfertigung auf Heliports ist im Konzeptteil nicht auszuschliessen.
- Kap. 4.4. Festlegung 4: Der beschränkte Zulassungszwang vermag den Anforderungen der Eigentumsgarantie kaum zu genügen.

#### 10. **Aerosuisse**

- Der Entwurf wird abgelehnt, weil das Thema der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen darin vernachlässigt wird. Im Konzeptteil ist verbindlich aufzuzeigen, wie und bis wann die Kapazitätsengpässe behandelt werden. Das weitere Aufschieben der Kapazitätsfrage, die auch ohne neue Luftverkehrsprognose beantwortet werden kann, gefährdet die Konkurrenzfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz.
- Im Konzeptteil sind Vorgaben aufzunehmen, um die Verfahren zu straffen.
- Der Konzeptteil ist mit einer Luftverkehrsprognose 2040 zu ergänzen. Der Planungshorizont 2050 ist zu hoch angesetzt.
- Die unterschiedlichen Interessen sind im Konzeptteil zu priorisieren. Der nachfragegerechten Weiterentwicklung der standortgebundenen Landesflughäfen ist eine sehr hohe Bedeutung einzuräumen.
- Der Konzeptteil ist mit den Sachplänen Strasse und Schiene abzustimmen und es sind die nötigen Ausbauschritte einzuleiten, damit Schiene / Strasse die prognostizierte Passagierentwicklung bewältigen können.
- Die heute auf den Landesflughäfen geltenden Betriebszeiten inkl. Verspätungsabbau sind im Konzeptteil aufzuführen.

#### 11. **SIAA (Swiss International Airport Association)**

- Es sind mit höchster Priorität (neue Luftverkehrsprognose innert Jahresfrist) Lösungsvorschläge für die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu erarbeiten, mit dem Projekt AVISTRAT-CH zu koordinieren und im Sachplan umzusetzen.
- Der Konzeptteil identifiziert die wichtigen öffentlichen Interessen, verzichtet aber weitgehend auf eine Abwägung und Priorisierung derselben. Der Konzeptteil hat aufzuzeigen, welche negativen Auswirkungen auf die Umwelt zugunsten einer nachfragegerechten Entwicklung in Kauf genommen werden. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Landesflughäfen standortgebundene Infrastrukturen von nationalem Interesse sind.
- In den Konzeptteil sind Vorgaben zur Straffung der Verfahren (SIL, Genehmigungsverfahren) aufzunehmen.

#### 12. **Association suisse des aérodromes (ASA)**

- Der Planungshorizont ist zu kurz angesetzt und soll im Einklang mit den Konzessionsspannen mindestens 30 Jahre betragen.
- Der verkehrsbasierte Ansatz schafft bei den Regionalflugplätzen Probleme mit dem Zulassungszwang.
- Der Entwurf ist unbedingt mit dem Projekt «Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen» sowie mit dem Projekt «AVISTRAT» zu koordinieren.
- Umnutzungen in zivile Flugplätze sind lärmrechtlich als bestehende ortsfeste Anlagen zu qualifizieren.
- Kap. 4.2: Es stellt sich die Frage, ob andere Regionalflugplätze (Sion, Samedan, St. Gallen-Altenrhein, La Chaux-des-Fonds–Les Eplatures) nicht ebenfalls eine Anbindungsfunktion aufweisen. Im Zusammenhang mit den Vorgaben zur physischen Ausgestaltung und technischen Ausrüstung stellt sich die Finanzierungsfrage.
- Der SIL sollte auch Aussagen / Festlegungen zur Finanzierungsfrage beinhalten (diverse konkrete Änderungsvorschläge betreffend wirtschaftliche Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit der Flugplätze sowie finanzieller Verhältnismässigkeit von Massnahmen / Vorgaben).
- Die Praxis zum Umgang mit Abweichungen von den Normen und Empfehlungen der ICAO/EASA ist nicht im SIL zu regeln.
- Der Bund soll die Interessen der Flugplatzhalter mit dem Sonderfall Schweiz auf Stufe ICAO/EU/EASA dezidiert vertreten und den bestehenden Ermessensspielraum voll zugunsten des Luftfahrtstandorts Schweiz ausschöpfen.

### 13. **Pro Flughafen**

- Der neue Aufbau ist zweckmässig und übersichtlich. Die Stossrichtung der Revision (Orientierung am öffentlichen Interesse am Luftverkehr) wird begrüsst; die konkrete Umsetzung erfolgt aber noch zu wenig konsequent. Es sind namentlich für die Landesflughäfen klare Richtlinien und Grundlagen für die Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen Interessen festzulegen.
- Den Festlegungen zu den Landesflughäfen wird uneingeschränkt zugestimmt. Das Vorgehen zur Behebung der Kapazitätsengpässe wird aber der Dringlichkeit des Problems nicht gerecht. Es sind unverzüglich Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe zu erarbeiten und zu realisieren.
- Es bedarf im Kap. 5 Anpassungen und Verbesserungen zur Verkürzung der viel zu schwerfälligen Planungs- und Koordinationsprozesse.

### 14. **Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt**

- Die Bestandesgarantie (vgl. Art. 24c RPG) für Anlagen, welche vor Einführung der Raumplanung erstellt wurden, ist für altrechtliche Flugplätze, insbesondere den Flugplatz Dübendorf, anzuwenden.
- Die Eigentumsгарantie (vgl. Art. 26 BV) ist auf die Luftfahrtinfrastruktur auf Bundesgelände anzuwenden. Der kantonale Richtplan Zürich widerspricht sowohl der Besitzstand- als auch der Eigentumsгарantie.
- Mit der Schaffung von «Luftfahrtentwicklungszonen» ist ein neues Instrument zur raumplanerischen Vorsorge für künftige Luftfahrtinfrastrukturen zu schaffen, welche über die Flugplatzperimeter hinausreichen oder künftige Ersatzstandorte ermöglichen.
- Das LFG ist zu überarbeiten, damit die systemischen Nachteile zulasten der Luftfahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern (Schiene, EBG) aufgehoben werden können.

### 15. **Association des usagers de l'aéroport de Sion**

- L'horizon de planification est trop court.
- Pour l'association, il faut coordonner le projet de révision de la partie conceptuelle du PSIA et le projet AVISTRAT.
- Au regard des problèmes de capacités rencontrés par les aéroports nationaux, les aérodromes régionaux ont un rôle à jouer pour délester ces derniers. Il faut donc soutenir davantage le développement des aérodromes régionaux.
- Il y a lieu d'accroître le financement du service de la navigation sur les aérodromes régionaux via le Financement spécial du trafic aérien.
- Le projet ne prend pas en compte les disparités dans la qualité des infrastructures des aérodromes. En ce sens, Sion, qui dispose d'une excellente infrastructure, est certainement une alternative valable pour délester l'aéroport de Genève.
- L'utilisation de l'aéroport de Sion comme aéroport de dégagement n'est pas claire. En raison de son emplacement et de ses accès autoroutiers, l'aéroport de Sion devrait faire partie des aérodromes régionaux avec fonction d'interconnexion.

### 16. **Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale**

- Tabella 4: a Locarno sono presenti sia la «segnalazione luminosa» della pista principale, che il «servizio di navigazione aerea».
- A differenza dello PSIA 2000, non si formula nessuna indicazione relativa al potenziale di sviluppo dei singoli aeroporti. In un documento pianificatorio, questa mancanza va colmata. Per Locarno, il potenziale di sviluppo deve restare quello del 2000.

**17. Association en faveur de l'aéroport de Genève**

- Section 5.2: Les modifications liées au processus de coordination ne paraissent pas comme étant impératives. Associer plus étroitement les groupes d'intérêts privés pourrait être contre-productif. Il n'est pas improbable que certaines associations saisissent cette opportunité à des fins strictement dogmatiques et dans le souci de freiner, voire de bloquer le processus de coordination.

**18. Air Zermatt**

- Die GLP sind im SIL-Konzeptteil beizubehalten, bis das hängige Bundesgerichtsverfahren abgeschlossen ist.

## **5 Économie, entreprises**

**1. economiesuisse (Fédération des entreprises suisses)**

- Die strategische Stossrichtung des LUPRO 2016 zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen ist konsequent umzusetzen.
- Nationale Belange bei der Entwicklung der Landesflughäfen höher gewichten.
- Die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Deren Zeithorizont ist auf 2040 auszurichten und die Prognose soll rasch (1 Jahr) erstellt werden.
- Der Entwurf listet die unterschiedlichen Interessen zwar auf, verzichtet aber auf eine umfassende Abwägung und Priorisierung der Interessen. Bei der Abwägung ist der Standortgebundenheit der Landesflughäfen Rechnung zu tragen. Die luftfahrtspezifischen Interessen sind wo immer möglich zu priorisieren.
- Reduktion der Verfahrensdauer (SIL Zürich: 16 Jahre)

**2. Union syndicale suisse (USS)**

- Die Festlegungen fokussieren zu stark auf die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs.
- Die Arbeitsbedingungen im Luftverkehr sind, auch im Hinblick auf die «safety», an diejenigen im öV anzugleichen (Gesamtarbeitsvertrag).
- Die (mögliche) Internalisierung der externen Kosten (Ticketabgabe) ist in der Luftverkehrsprognose mit zu berücksichtigen (tiefere Nachfrage).
- Der Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Luftverkehr (Personen- und Güterverkehr) ist in den Festlegungen zu verankern (Kap. 3.2).
- Die externen Kosten des Luftverkehrs sind durch eine Klimaticket-Abgabe teilweise zu internalisieren (Kap. 3.4).

**3. Union suisse des arts et métiers (USAM)**

- Der Entwurf wird abgelehnt, da er keine Lösung für die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen enthält.
- Der Planungshorizont sollte im Einklang mit den Konzessionsspannen stehen und die Prognose bis 2040 reichen.
- Der nachfragegerechten Weiterentwicklung der standortgebundenen Landesflughäfen ist sehr hohe Priorität einzuräumen.

**4. Centre patronal**

- L'horizon de planification 2030 (prévisions de trafic aérien) est trop court.
- Le projet ne propose aucune piste concrète pour résoudre les problèmes de capacités.
- La réglementation régissant l'infrastructure aéronautique est trop dense ce qui contribue à aggraver les problèmes de capacités.
- L'approche basée sur le type de trafic paraît arbitraire et le Centre patronal s'y oppose.
- La protection de l'environnement ne doit pas prendre le pas sur la nécessaire satisfaction des besoins en matière de capacité ou d'horaires.

- S'il est louable d'ouvrir les aérodromes à diverses catégories d'utilisateurs, il en résulte quelques effets indésirables. En outre, il ne saurait être question d'imposer d'admettre toute catégorie d'utilisateurs, notamment sur les champs d'aviation.

#### 5. **Zürcher Bankenverband**

- Die Revision und deren generelle Stossrichtung sowie die Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose werden begrüsst.
- Die Verfahrensdauer (SIL-Objektblätter, Genehmigungsverfahren) ist zu verkürzen.
- Unverzügliche Erarbeitung und Realisierung von Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen (namentlich Zürich).

Les prises de position des trois entreprises qui ont participé à la consultation ne contiennent aucune revendication ou argument qui n'auraient pas été formulés par les cantons, par les communes, par les organisations, par les associations ou par les partis. De ce fait, ces prises de position ne sont pas évaluées séparément.

## 6 **Partis politiques**

### 1. **PLR (Les libéraux radicaux) Suisse**

- Le PLR rejette le plan sectoriel tel que proposé. La thématique des contraintes de capacité n'y est pas abordée de manière suffisamment concrète.
- Un calendrier plus serré doit être adopté pour l'adaptation des conditions cadres nécessaires à la suppression des contraintes de capacité.

### 2. **UDC (Union démocratique du centre) Suisse**

- Lehnt Entwurf ab, da die zentrale und drängende Frage der Kapazitätserweiterungen darin weiter vernachlässigt wird.
- Es ist eine Luftverkehrsprognose innerhalb eines Jahres zu erstellen.
- Es ist (zusammen mit den Landesflughäfen) ein straffer Zeitplan mit Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe zu erarbeiten.
- Die Frist für den SIL-Prozess (bis Genehmigung Objektblatt) ist auf maximal vier Jahre zu beschränken.

### 3. **PS (Parti socialiste) Suisse**

- Einführung einer Kerosinsteuer sowie einer Ticketabgabe (Erträge zugunsten des Klimaschutzes) sowie Internalisierung externer Kosten. Die finanzielle Privilegierung des Luftverkehrs (MwSt., CO<sub>2</sub>-Abgabe) sind abzuschaffen.
- Der Entwurf fokussiert einseitig auf die Luftverkehrsnachfrage und begünstigt damit private stakeholder.
- Der Bund soll zusammen mit Fluggesellschaften, Flughäfen sowie Forschungsanstalten Pilotversuche starten, um einzelne Strecken auf erneuerbare Treibstoffe umzustellen.
- LUPO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Es fehlen Prognosedaten für die Landesflughäfen, Transparenz über die Transitpassagiere und über den militärischen Luftverkehr sowie Informationen zu den GLP.
- Das Pariser Klimaabkommen ist im Entwurf zu erwähnen und der SIL ein Einklang damit zu bringen. Die Luftfahrt hat ebenfalls ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
- NSG im Perimeter des Flughafens Zürich (Flachmoore) sind zwingend zu erhalten.

- Es sind Massnahmen zu treffen, damit der Schienenverkehr nicht mit Dumpingpreisen bei der Luftfahrt konkurriert wird. Die internationalen Bahnverbindungen ins europäische Umland sind zu verbessern, so dass Distanzen bis 1500 km mit der Bahn zurückgelegt werden können.
- Die Arbeitsbedingungen der Luftfahrt müssen dieselben Standards wie bei den öV-Unternehmen auf Schiene und Strasse erreichen.
- Die IGW sind für alle Flughäfen, Flugfelder und Heliports einzuhalten.
- Es ist für Landes- und Regionalflughäfen eine Nachtflugsperrung von 22-7 Uhr zu gewährleisten.
- Die Luftverkehrsprognosen sind nach unten anzupassen und haben lenkungswirksame Massnahmen zu berücksichtigen. Eine Verlagerung von Flugverkehr aus dem Ausland in die Schweiz ist zu vermeiden.
- Von Regionalflughäfen sind keine Linienflüge zu den Landesflughäfen durchzuführen.
- Interessengruppen sind in den SIL-Prozess einzubeziehen und Änderungen des SIL sollen auch von Dritten (Interessengruppen) beantragt werden können.

#### 4. **Verts Suisse Schweiz**

- 1. Teil der Stellungnahme ist eine Kurzfassung der Stellungnahme Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
- Die Regional- und Militärflughäfen sind nicht zur Erweiterung des Luftverkehrs zu nutzen. Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen.
- Stopp des Flughafenausbaus, Internalisierung der externen Kosten, Verkehrsverlagerung auf die Schiene
- Die IGW sind zwingend für alle Flugplätze einzuhalten. Ausnahmen sollen nur für Rettungsflüge möglich sein.
- Nachtflugsperrung auf den Landesflughäfen von 22-7 Uhr
- Das Koordinationsprotokoll ist zu veröffentlichen.
- Bei einer Änderung des SIL (Konzeptteil, Objektblatt) ist in jedem Fall (auch bei marginalen Änderungen) eine öffentliche Mitwirkung durchzuführen.
- Änderungen des SIL können auch von Dritten (private Organisationen und Interessengruppen) beantragt werden.

#### 5. **Grüne Baselland**

- Die wirtschaftliche Bedeutung der Landesflughäfen wird übergewichtet. Keine ausgewogene Gewichtung der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.
- Der Entwurf stellt gegenüber dem geltenden Konzeptteil aus Sicht der Umwelt einen klaren Rückschritt dar.
- Im Widerspruch zum «Raumkonzept Schweiz» soll die Bedeutung der Landesflughäfen nicht nur erhalten, sondern deutlich gestärkt werden.
- Die Planungssicherheit der Konzessionäre wird besser sichergestellt als diejenige von Kantonen und Gemeinden.
- Im SIL-Prozess ist eine Risikoanalyse vorzunehmen und im Objektblatt sind Risikokarten (Drittschäden) festzulegen.
- Das Koordinationsprotokoll ist zu veröffentlichen.

#### 6. **SP Fällanden**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

#### 7. **FDP Allschwil Schönenbuch**

- Änderung Kap. 4.1 Festlegung 4: «Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aneinander auf 6-22 Uhr anzupassen.»
- CVP (Christlichdemokratische Volkspartei) Allschwil-Schönenbuch
- vgl. Stellungnahme Gemeinde Allschwil

#### 8. **Forum Wangen-Brüttisellen**

- Die Auslagerung der Business Aviation vom Flughafen Zürich nach Dübendorf wird abgelehnt.
- Die Luftverkehrsnachfrage als Maxime im SIL wird in Frage gestellt.
- Es fehlen klare Luftverkehrsprognosen im Linien- und Charterverkehr und zu den militärischen Flugbewegungen.
- Die Interessen (Lärmschutz, Klimaschutz etc.) weiterer wichtiger Anspruchsgruppen werden gar nicht oder mangelhaft berücksichtigt.
- Der Entwurf enthält zahlreiche schwammige Formulierungen («kann», «soll», «möglichst»). Die Vorgaben sind verbindlicher zu formulieren und es sind Sanktionen bei Nichteinhaltung aufzunehmen.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Musterstellungnahme 34/35

#### 9. **Bürgerforum Küsnacht**

- vgl. Stellungnahme Flugschneise Süd-NEIN

### 7 **Association de défense des riverains et organisations de protection de l'environnement**

#### **Nationales**

##### 1. **Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit KLUG (Cesar Cotas)**

- Da der Konzeptteil entscheidende Lücken (Prognosedaten für Landesflughäfen, Daten zu Umsteigepassagiere, militärischer Flugverkehr, GLP) aufweist und die BV (Nachhaltigkeitsartikel) verletzt, ist er zu überarbeiten und nochmals neu aufzulegen.
- Der Begriff des öffentlichen Interesses ist zu konkretisieren und den Umweltinteressen für eine korrekte Interessenabwägung gegenüberzustellen. Der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs ist beim Interessenausgleich höher zu gewichten.
- Der SIL muss mit den Zielen des von der Schweiz ratifizierten Pariser Klimaabkommens vereinbar sein. Für den Schweizer Luftverkehr ist ein CO<sub>2</sub>-Budget zu erstellen, auf die Flughäfen aufzuteilen und eine Priorisierung der Flugarten vorzunehmen.
- Insbesondere für Kurzstreckenflüge ist auf eine Verlagerung zum Schienenverkehr hinzuwirken.
- Es sind neue Überlegungen anzustellen, wie die begrenzte Anzahl Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Bevölkerung genutzt werden können (bspw. Versteigerung an den Meistbietenden mit Abführung der Erträge an die Standortkantone und den Bund).
- Der Luftverkehr soll sich künftig stärker an den Kosten der Umweltbelastungen beteiligen. Die Erträge sind den Standortkantonen und dem Bund abzuliefern.
- Die Anzahl lärmbelasteter Personen muss massiv reduziert werden. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind grundsätzlich auf 7-22 Uhr zu definieren; bei den restlichen Flugplätzen ausnahmslos auf 7-22 Uhr.
- Das raumplanerische Instrument der Abgrenzungslinie soll im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit Bestand haben.
- Die Nachfrage nach Flugreisen wird im Konzeptteil als gegeben angeschaut. Die starke Zunahme des Luftverkehrs basiert zu einem wesentlichen Teil aufgrund zweifelhafter und aggressiver Geschäftsmodelle von Billigfluggesellschaften. Die Prognosen für die Landesflughäfen sind neu zu beurteilen und nach unten zu korrigieren. Sie sollen eine Verkehrsverlagerungspolitik (auf die Schiene) beinhalten.
- Eine Verlagerung von Luftverkehr aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz ist zu unterbinden.

- Der Konzeptteil soll sich nicht zu stark auf den LUPO 2016 beziehen, weil dieser wenig demokratisch legitimiert ist, die Zeithorizonte von LUPO und SIL deutlich verschieden sind und er keine Grundlage für einen nachhaltigen Luftverkehr darstellt.
  - diverse konkrete Änderungsanträge am Text (Festlegungen und Erläuterungen) im Sinne der obigen Anträge.
2. **WWF Suisse, ATE Suisse, Fédération suisse de l'énergie, Ligue suisse contre le bruit**
    - vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
  3. **Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF)**
    - Der Konzeptteil stellt auf den LUPO 2016 ab, welcher nicht demokratisch legitimiert ist.
    - Die Nachfrageorientierung wird abgelehnt.
    - Der Konzeptteil widerspricht dem Grundsatz der Nachhaltigkeit.
    - Lediglich der Linienverkehr liegt im öffentlichen Interesse. Der verkehrsbasierte Ansatz, aufgrund welches selbst privaten Flugfeldern ein gewisses «öffentliches Interesse» zukommt, wird abgelehnt.
    - Die Unterteilung in Flugfelder mit und Flugfelder ohne beschränkten Zugang verletzt geltendes Luftfahrtrecht.
    - Die Schweizer Flugplatzinfrastruktur ist massiv überdimensioniert.
    - Es sind Lenkungsmaßnahmen zu treffen, um Zugverbindungen auf Kurzstrecken bis 500 km attraktiver zu machen.
    - Die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für gewisse Heliports wird abgelehnt.
    - Es ist auf nationaler Ebene eine Flugticketabgabe einzuführen.
    - Es ist für die Landesflughäfen eine einheitliche Nachtflugsperrung von mindestens 7 Stunden umzusetzen.
    - Die regionale Anbindung an den öffentlichen Luftverkehr durch die beiden Flughäfen Bern-Belp und Lugano ist eine Illusion (Skywork-Grounding).
    - Interessengruppen und Schutzverbände sind am Koordinationsprozess zu beteiligen und das Koordinationsprotokoll nach Abschluss des Koordinationsprozesses zu veröffentlichen.
    - Eine parallele Auflage von SIL-Objektblatt und Genehmigungsverfahren ist nur ausnahmsweise durchzuführen.
    - zahlreiche konkrete Änderungsanträge am Text (Festsetzungen und Erläuterungen) gemäss obigen Anträgen
  4. **Mountain Wilderness**
    - Einbezug der GLP in den Konzeptteil und Erarbeitung von Objektblättern zu den 40 GLP mit spezifischen Nutzungsbedingungen.
  5. **Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage**
    - Kap. 1.4: Ergänzung mit der «Strategie Biodiversität Schweiz».
    - Kap. 3.3 Erläuterungen Festlegung 1: Es ist klar darzulegen, dass in intensiv genutzten Gebieten ein ökologischer Ausgleich realisiert werden muss.
    - Kap. 3.4 Festlegung 2: «*Schutz der Bevölkerung und Umwelt vor Immissionen ...*»
    - Kap. 4.5 Festlegung 4: Eine zivile Mitbenützung eines Militärflugplatzes findet immer ausserhalb der militärischen Betriebszeiten statt. Dies führt dazu, dass die zivile Mitbenützung zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führt. Folglich kann ein Militärflugplatz, bei dem die IGW bereits aufgrund der militärischen Nutzung überschritten wird, nicht zivil genutzt werden.

6. **Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage**
  - Gemäss Kap. 3.1 Festlegung 9 (fünfter Punkt) und Kap. 4.3 Festlegung 7 soll ehemalige Militärflugplätze in zivile Flugfelder umgenutzt werden, sofern nicht überwiegende Interessen der Raumplanung oder der Umwelt entgegenstehen. Damit wird die Umnutzung zum Regelfall. Dies widerspricht dem Kap. 4.3 Festlegung 2, wonach sich Anzahl und Verteilung der Flugfelder u. a. am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit orientieren. Der Festlegung 9 in Kap. 3.1 und der Festlegung 7 in Kap. 4.3 sind restriktiver zu formulieren (vgl. Vorschlag).
7. **Stiftung gegen Fluglärm**
  - unterstützt die Stellungnahmen der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) und des Vereins Flugschneise Süd-NEIN.
8. **Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung (Fluglärmsolidarität)**
  - unterstützt die Stellungnahme des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

### **Aéroport de Zurich**

1. **Dachverband Fluglärmenschutz** (Flughafen Zürich)
  - vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
2. **Flugschneise Süd-NEIN** [die Stellungnahme wird von 5199 Privaten unterstützt]
  - Der LUPO 2016 ist demokratisch nicht legitimiert und kann folglich nicht als quasi-rechtsverbindliche Grundlage für den SIL herangezogen werden.
  - Dem Schutz der Bevölkerung ist beim Interessenausgleich mehr Gewicht beizumessen. Als grösste Herausforderung sind nicht die Kapazitätsengpässe, sondern der faire Interessenausgleich festzuschreiben.
  - Die Luftverkehrsprognosen sind nach unten zu korrigieren.
  - Kapazitäts- und Leistungsziele für die Landesflughäfen sind nur im Umfang einer Grundversorgung für die lokale Bevölkerung festzulegen.
  - Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind auf 7-22 Uhr festzulegen. Auf eine Bezugnahme zu den Betriebszeiten im europäischen Ausland ist zu verzichten.
  - Der Luftverkehr hat sich stärker an den Kosten der Umweltbelastungen zu beteiligen. Die Erträge daraus sind den Standortkantonen, dem Bund oder den Geschädigten abzuliefern.
  - Die Verlagerung von Passagieraufkommen aus dem benachbarten Ausland die Schweiz ist abzulehnen.
  - Es ist im SIL deutlich hervorzuheben, dass Starts und Landungen grundsätzlich nicht über dicht besiedeltes Gebiet zu erfolgen haben und Lärmemissionen zu vermeiden resp. zu reduzieren sind.
  - Es sind Überlegungen anzustellen, wie die begrenzte Anzahl Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Bevölkerung genutzt werden können (bspw. Versteigerung an den Meistbietenden mit Abführung der Erträge an die Standortkantone und den Bund).
  - Zugverbindungen sind als Alternative zu innereuropäischen Flugreisen zu fördern (Staatsbeiträge, Zweckbindung von Lenkungsabgaben aus dem Luftverkehr).
3. **IG pro Zürich 12** (12 Wohnbaugenossenschaften in Zürich-Schwamendingen)
  - vgl. Stellungnahme Flugschneise Süd-NEIN

#### 4. **IG Nord**

- Der Entwurf stellt die föderale Stufenordnung in der Raumplanung um die Landesflughäfen in Frage und marginalisiert die Rolle der Gemeinden. Den Gemeinden gehen mit dem SIL bei der Erstellung ihrer Nutzungspläne substanzielle Gestaltungsfreiheiten verloren. Die Gemeinden sind deshalb von Beginn, systematisch und ohne Ausnahme in Überarbeitung des SIL-Konzeptteils sowie der Objektblätter einzubeziehen; eine Anhörung zum fertiggestellten Entwurf genügt nicht als Einbezug.
- Im Weiteren sind die Gemeinden von den Behörden aller Stufen darin zu unterstützen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Hierzu bedarf es einer qualitativ hochstehenden Planung (bspw. Testplanungen). Der Einbezug der Gemeinden durch den Bund von Beginn an ist eine methodische Notwendigkeit, um die nötige Qualität der Raumplanung und die Abstimmung zwischen den Anliegen der Luftfahrt und der Raumplanung zu erreichen.
- Der Kanton Zürich kann die Interessen der Gemeinden nicht adäquat vertreten, da er sich in einem Interessenkonflikt befindet.
- Unter Einbezug künftiger Lärminderungen ist die Festlegung einer neuen Abgrenzungslinie mit dem Horizont 15-25 zu prüfen.

#### 5. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich**

- Der LUPRO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Die reine Nachfrageorientierung steht im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie der Schweiz. Die Luftfahrtprognose geht der Frage, wie und durch was die Nachfrage beeinflusst werden kann, nicht nach und berücksichtigt keine lenkungswirksamen Massnahmen. Die Prognosen fallen aufgrund der Bevorzugung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern (Steuerbefreiung etc.) zu hoch aus.
- Der Entwurf zeigt die sachpolitischen Zielsetzungen des Bundes auf, der Abstimmung mit den anderen Raumordnungszielen wird aber zu wenig Gewicht beigemessen.
- Die Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld ist im geltenden Konzept besser dargestellt.
- Die Frage, wieweit (z. Bsp. für welche Verbindungen) der Flughafen Zürich eine Hubfunktion erfüllen soll oder nicht, ist aus volkswirtschaftlicher Sicht im Entwurf zu beurteilen.
- Kap. 2.4 Abb. 11: Es ist die Entwicklung der Flugbewegungen in den Nacht- und Tagesrandstunden aufzuzeigen.
- Am Flughafen Zürich ist eine Nachtsperre von 22-7 Uhr (mit minimal möglichen Bewegungen zwischen 22 und 23 Uhr resp. 6 und 7 Uhr) festzulegen.
- Auf eine Bezugnahme der Betriebszeiten der Landesflughäfen zu denjenigen im europäischen Ausland ist zu verzichten.
- Ein verstärkter Bundeseinfluss auf die Landesflughäfen wird abgelehnt.
- diverse konkrete Änderungsanträge zu den Festlegungen in den Kap. 3. und 4. im Sinne der obigen Anträge.

#### 6. **Region OST**

- Der LUPRO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert. Die Rolle des LUPRO ist im Verfahren festzulegen. Um verbindliche Vorgaben machen zu können muss der LUPRO vom Parlament verabschiedet werden.
- Der Entwurf steht im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes. Die Vereinbarkeit des SIL, der Wachstum in einem klimarelevanten Bereich stipuliert, mit der Energiestrategie 2050 und dem Pariser Klimaabkommen ist nachzuweisen.
- Die Nachfrageprognose (Intraplan 2030) ist für die Planung ungenügend. Eine langfristige Luftverkehrsprognose 2050 wird begrüsst.
- Die Abstimmung mit dem Raumkonzept Schweiz ist zu wenig ersichtlich. Die Schnittstelle zur Raumplanung ist zu vertiefen.
- Die Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld ist im geltenden Konzept besser dargestellt.

- Der Konzeptteil ist zu ergänzen, dass eine Interessenabwägung bezüglich volkswirtschaftlichen Nutzens der Hubfunktion und Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm zwingend ist und die von IGW-Überschreitungen betroffene Fläche nicht wachsen darf. Die Fläche ist mittels technischer und betrieblicher Verbesserungen zu reduzieren.
- Die Einhaltung der geltenden Betriebszeiten ist am Flughafen Zürich durchzusetzen (Verspätungen) und es soll eine Nachtflugsperrung von 23-6 Uhr gelten. Die Öffnungszeiten der Landesflughäfen sind unabhängig vom Ausland festzusetzen.
- Der Konzeptteil hat grundlegende Überlegungen über Nachfrageorientierung resp. Wachstumsbeschränkungen für den Flugverkehr zu beinhalten.
- wenige konkrete Änderungsanträge zu den Kap. 3 und 4

#### 7. **IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN**

- Eine Auslagerung der Geschäftsfliegerei von Zürich-Kloten nach Dübendorf ist weder notwendig noch zweckmässig.
- Der Entwurf beantwortet die Frage, wieviel Flugverkehr die Schweiz tatsächlich braucht sowie raumplanerisch, ökologisch und gesellschaftlich verkraftbar ist, nicht.
- Es fehlen klare Luftverkehrsprognosen zur Entwicklung im Linien- und Charterverkehr. Frühere Prognosen lagen vollkommen daneben.
- Der Entwurf nimmt die Interessenabwägung einseitig zugunsten der Luftfahrt vor und berücksichtigt den Schutz der Bevölkerung, der Umwelt und Natur sowie Aspekte der Nachhaltigkeit zu wenig.
- Der LUPO 2016 ist demokratisch nicht legitimiert.
- Der Entwurf soll konkrete Massnahmen / Auflagen zur Begrenzung der Klimawirkung des Luftverkehrs enthalten. Die relevanten internationalen Klimaabkommen sind im Entwurf zu erwähnen.
- Die betroffenen Gemeinden sind in jedem Fall am Koordinationsprozess zu beteiligen.
- Es sind Aussagen zur Anzahl der Transitpassagiere der Landesflughäfen und zum volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Klientel zu machen.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Musterstellungnahme 34/34

### **Aéroport de Genève**

1. **Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)**
  - Synthèse de la prise de position de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)
2. **Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC)**
  - Synthèse de la prise de position de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)
3. **Association Le Signal**
  - L'association refuse que la procédure de participation ait lieu au début des vacances d'été.
  - Le modèle de croissance tiré par la demande sur lequel se base le projet doit être sérieusement remis en question. D'autant plus que Genève possède un aéroport urbain.
  - L'association demande d'appliquer un moratoire sur toute nouvelle destination de loisirs (notamment les destinations low-cost), afin d'une part de prendre le temps de réfléchir au lien de causalité entre l'offre et la demande et d'orienter le public vers d'autres moyens de transport. Le projet ne propose aucune réflexion sur le type de modèle aérien dont la Suisse a réellement besoin et ne tient pas compte du principe de précaution.

- Une consultation publique doit être organisée pour toute modification (même mineure) du PSIA (partie conceptuelle ou fiches.
  - Par souci d'égalité de traitement, les heures d'exploitation des aéroports suisses devraient être harmonisées et comprises entre 6h00 et 22h00.
  - Il y a une contradiction manifeste entre les bonnes intentions énoncées dans le projet et la constatation que la partie conceptuelle en consultation continue d'offrir la possibilité aux exploitants aéroportuaires de dépasser les limites légales. Les aéroports doivent aussi respecter la loi.
  - Section 3.4: s'agissant des écotaxes, des minima communs à tous les aéroports nationaux doivent être instaurés. Il faudrait en outre définir clairement quelles classes d'aéronefs, en termes de bruit et en termes de pollution, se verraient interdire l'accès aux aéroports suisses.
  - Dans le souci d'éviter les malentendus, les explications jointes à chaque décision devraient bénéficier du même degré de contrainte que les principes édités en bleu.
  - Il faudrait procéder à une pesée entre les coûts (notamment santé fragilisée, pertes de valeur foncière, déficits scolaires liés au manque de concentration, etc.) et les bénéfices d'une augmentation du trafic aérien.
  - Les priorités (économie, sécurité, environnement) avancées par le PSIA doivent être revues compte tenu de ce que la mission d'un État est, en priorité, de protéger ses citoyens.
  - Le degré effectif de contrainte de la partie conceptuelle pour les acteurs (autorités, concessionnaires, etc.) ne ressort pas clairement du projet et devrait être précisé.
  - L'orientation générale du projet est en contradiction avec une politique durable des transports et la lutte contre le réchauffement climatique. Des efforts restent à faire pour responsabiliser de façon concrète les compagnies selon le principe du pollueur / payeur et la mise en place de mesures illustrant le principe de précaution reste à concrétiser.
4. **Association des intérêts de Vernier-Village**
    - Cf. la prise de position de l'association Le Signal
  5. **Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix (ADMF)**
    - Cf. la prise de position de l'association Le Signal
  6. **Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon**
    - Cf. la prise de position de l'association Le Signal

## **Aéroport de Bâle-Mulhouse**

1. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen**
  - Die Gesundheits- und Klimaschäden des Luftverkehrs sind stärker zu berücksichtigen.
  - Es hat an allen Landesflughäfen von 23-6 Uhr eine Nachtflugsperrung zu gelten.
  - Basel-Mulhouse: keine zweite Nordsüd-Piste am Euroairport, Plafonierung der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr und bei Ausbauten UVP nach Espoo
  - Die Lärmgrenzwerte sind gemäss BGE zu revidieren.

## Diverse

1. **Vereinigung gegen Fluglärm** [Kanton Bern]
  - Der Konzeptteil basiert auf ungenügenden oder falschen Grundlagen und verletzt Art. 2 der BV (Nachhaltigkeit).
  - Er stellt das Interesse der Luftfahrtbranche als öffentliches Interesse an Luftverkehrsleistungen dar.
  - Er widerspricht den klimapolitischen Zielen und den internationalen Verpflichtungen der Schweiz.
  - Die Anzahl lärmbelasteter Menschen ist aus gesundheitlichen Gründen zu reduzieren, insbesondere nachts und an den Tagesrandzeiten. Auf Regionalflughäfen und Flugfeldern ist eine Nachtsperre von 22-7 Uhr zu gewährleisten. Die Betriebszeiten sind keinesfalls auszudehnen.
  - Die Nachfrage nach Flugreisen wird als gegeben betrachtet. Das Mobilitätsverhalten ist durch die Luftfahrtpolitik zu lenken und die Nachfrage um den Pushfaktor zu bereinigen. Die Grenzen des Wachstums sind erreicht.
  - Dem LUPO 2016 fehlt die demokratische Legitimität.
  - Der Luftverkehr muss seine externen Kosten internalisieren. Umwelt- und Klimaschutz sind stärker als Interessen der Luftfahrt zu gewichten. Die Lärmgrenzwerte für Fluglärm sind nach unten anzupassen.
  - Die Sicherheitskosten auf den Landesflughäfen sind durch die Flugpassagiere zu finanzieren.
  - Die Verlagerung von Flugverkehr von den Landesflughäfen auf die Regionalflughäfen und Flugfelder wird abgelehnt.
  - Ein verstärkter Bundeseinfluss wird abgelehnt.
  - konkrete Änderungsvorschläge zu den Festlegungen der Regionalflughäfen und Flugfelder
2. **Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein**
  - vgl. 1. Teil der Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)
3. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen**
  - 1. Teil (Verfahrensantrag) vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
  - 2. Teil vgl. Teile der Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)
4. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs**
  - vgl. Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)

## 8 Autres associations et organisations

1. **Union des villes suisses**
  - Die Sicherheit (safety) und die Umweltbelange sind gegenüber den Kapazitätsausbauten stärker zu gewichten.
  - Die Städte und Gemeinden der Flughafenregionen sind in die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen bei der Definition von Massnahmen zur Umsetzung der im SIL definierten Kapazitätsziele einzubeziehen.

## 2. **Fédération suisse du tourisme (FST)**

- Die aktualisierte Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Diese ist aber auf den Zeitpunkt 2040 auszurichten (eine Prognose für 2050 ist mit zu vielen Unsicherheiten behaftet) und innerhalb Jahresfrist (statt zweier Jahre) zu erstellen. Nach Vorliegen der Prognose sind die Objektblätter der Landesflughäfen zu überarbeiten.
- Für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe sind mit höchster Priorität Lösungsvorschläge zu erarbeiten und in der Sachplanung umzusetzen. Der Entwurf muss klar aufzeigen, wie der Bund gedenkt, eine nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen und welche negativen Auswirkungen auf die Umwelt zugunsten einer Entwicklung der Landesflughäfen in Kauf genommen werden.
- Die unterschiedlichen öffentlichen Interessen sind transparent gegeneinander abzuwägen, unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zu Gunsten der Luftfahrt zu priorisieren und die Priorisierung zu begründen.
- Im Konzeptteil sind Massnahmen zu treffen, um die Verfahrensdauer zu straffen.

## 3. **Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers**

- Die Stossrichtung der Aktualisierung des Konzeptteils wird begrüsst. Die konkrete Umsetzung erfolgt aber zu wenig konsequent.
- Es sind klare Richtlinien und Grundlage für die Abwägung der öffentlichen Interessen, namentlich bei den Landesflughäfen, zu definieren und es ist darzulegen, wie die nachfragegerechte Entwicklung auf den Landesflughäfen ermöglicht werden kann und welche Auswirkungen auf die Umwelt dafür in Kauf genommen werden.
- Die Verfahrensdauer für die Objektblätter und die Bewilligungsverfahren sind zu verkürzen.
- Es sind unverzüglich Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu erarbeiten. Die vorgesehene Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Sie ist auf den Planungshorizont 2040 auszurichten.

## 4. **Fédération suisse des urbanistes (FSU)**

- Der Zeithorizont 2030 ist zu kurz.
- Der Umgang mit den Kapazitätsengpässen sowie deren Folgen sind in den einzelnen Objektblättern aufzugreifen (vgl. SIL-Objektblatt Zürich).
- Der Entwurf zeigt (über den geltenden rechtlichen Rahmen hinaus) keine konkreten Lösungsansätze und –wege zur Beseitigung der Engpässe auf den Landesflughäfen auf. Dies sowie das Fehlen einer landesweiten Übersicht über die vorhandenen Kapazitäten stellen ein grosses Manko dar.
- Die schweizerische Luftfahrtpolitik ist in den europäischen Kontext einzubetten (vgl. Kap. 2).
- Eine regelmässige Berichterstattung (vgl. Kap. 5.4) ist für die Umsetzung einer räumlichen Strategie zwingend notwendig. Der bisherige Verzicht auf eine periodische Lagebeurteilung stellt ein schwerwiegendes Versäumnis dar.

## 5. **suisse Éole**

- Suisse éole souhaite que la LEne soit mentionnée à la section 1.3.3, en particulier pour son art. 12, al. 1: « L'utilisation des énergies renouvelables et leur développement revêtent un intérêt national. »
- L'aviation civile doit tenir compte des zones propices à l'éolien définies dans les plans directeurs (en cas de modification des routes d'approche et de départ ou des routes aériennes).
- À propos de la section 2.8.2 Navigation, Suisse éole souhaite que la tolérance aux éoliennes des nouveaux instruments d'aide à la navigation aérienne figure de manière contraignante dans le projet.
- Les installations aéronautiques et les aires de limitation d'obstacles doivent être autant que possible inscrites / insérées dans d'autres aires de restrictions appliquées aux éoliennes.

- L'assouplissement des exigences requises pour les nouveaux héliports peut (indirectement) ouvrir de nouveaux conflits avec les éoliennes. Une coordination s'impose ici.
- Dans la mesure où ils présentent un intérêt national, les projets éoliens devraient être prépondérants vis-à-vis de champs d'aviation de loisirs (cf. champ d'aviation du Schwarzsee).

#### 6. **Komitee weltoffenes Zürich**

- Eine nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen wird begrüsst. Es fehlen aber griffige Aussagen, wie dem Grundsatz der Nachfragebefriedigung am Flughafen Zürich nachgelebt werden kann.
- Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich dürfen nicht weiter eingeschränkt werden.
- Die Umwidmung nicht mehr benötigter Militärflugplätze wie des Flugplatzes Dübendorf wird begrüsst.
- Die Festsetzung von Kapazitäts- und Leistungszielen für die Landesflughäfen hat sich auf die Befriedigung der mittel- bis längerfristigen Nachfrage auszurichten. Leistungs- und Kapazitätsziele bieten für den Konzessionär, den Kanton und die Anrainergemeinden Rechtssicherheit.
- Die Prozesse für die Infrastrukturentwicklung sind zu vereinfachen und die Verfahrensdauern zu straffen.

#### 7. **HEV Dübendorf & Oberes Glattal**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

## 9 **Population**

### **Lettres types (Muster)**

#### 1. **Lettre type 8**

Rückweisung des Entwurfs zur Überarbeitung nach folgenden Anträgen:

- Der LUPO 2016 nimmt die Aufgaben des SIL-Konzeptteils vorweg und es fehlt ihm an einer rechtstaatlichen Legitimation. Die Grundsätze und Ziele zur Luftfahrtpolitik der Schweiz sind in den SIL-Konzeptteil zu integrieren.
- -Abkehr vom Nachfrageprinzip hin zum Angebotsprinzip und Erstellung einer Übersicht über das Kapazitätsangebot der Flugplätze. Ein unbegrenztes Wachstum ist weder politisch noch sachlich mehrheitsfähig und verstösst gegen das Nachhaltigkeitsprinzip.
- Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur basierend auf der gleichwertigen Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen
- Die Prognosen sind nicht auf die Nachfrage, sondern auf die vorhandenen Kapazitäten des Bestands auszurichten. Die bisherigen Prognosen fielen allesamt massiv zu hoch aus. Es ist von der Leistungsfähigkeit des Bestands auszugehen.
- Definition von klimapolitischen Massnahmen für den Luftverkehr. Die Luftfahrt ist die klimaschädlichste Fortbewegungsweise und untersteht als einziger Sektor keiner klimapolitischen Lenkungsmassnahme.
- Einführung finanzpolitischer Lenkungsmassnahmen (Steuern, Gebühren, Abgaben) im Luftverkehr zur Erreichung der Kostenwahrheit. Fliegen ist im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern zu billig, sodass dieser Verkehrsträger in einem unverhältnismässigen Mass bevorteilt und gefördert wird.
- Beschränkung und Durchsetzung der Betriebszeiten der Landesflughäfen auf maximal 6-23 Uhr. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind zu vereinheitlichen. Die lasche Handhabung von Verspätungsabbau und Ausnahmebewilligungen nachts ist abzulehnen.

- Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden im Sachplanverfahren sicherstellen. Bei Sachplanverfahren soll der Anhörungskreis um die Gemeinden und weiteren Beteiligten erweitert werden.

## 2. Lettre type 9

- Kap. 3.1: Die Festlegungen 1, 2 und 5 zielen darauf ab, eine einzig auf die Interessen der Flugplätze ausgerichtete, nachfrageorientierte Planung zu ermöglichen, ohne dass derzeit Angaben über die mögliche Nachfrage vorliegen oder die Interessen der Anwohner in die Beurteilung einbezogen werden. Es erfolgt keine ausgewogene und verhältnismässige Ermittlung und Berücksichtigung sämtlicher betroffener Interessen. Dies verstösst gegen das Prinzip der Nachhaltigkeit sowie gegen das Vorsorgeprinzip.
- Kap. 3.4:
  - Eine andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts (vgl. BAZL-Verfügung vom 23. Juli 2018) ist nicht akzeptabel. Es sind Vorgaben aufzunehmen wie bei Nichteinhaltung der massgeblichen Grundlagen vorgegangen wird.
  - Festlegung 1: Gemäss Festlegung sind Umweltanliegen nur zu berücksichtigen und miteinzubeziehen. Dies reicht nicht. Dem Schutz der Umwelt und der Bevölkerung ist bei der Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen.
  - Festlegung 3: Die bewusste Inkaufnahme der Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe privilegiert die Flughafenkonzessionäre und lässt die schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von gesetzlichen Vorschriften kann nur ausnahmsweise hingenommen werden und nicht als Festlegung angeordnet werden.
- Kap. 4.1
  - Festlegung 2: Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der Luftfahrpolitik berücksichtigt die in der Verfassung und im USG verankerten Lärmschutzinteressen der betroffenen Anwohner nicht. Dies ist rechtswidrig.
  - Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel.

## 3. Lettre type 10A

- Kap. 1.6: Die betroffenen Gemeinden sollen nur noch «in der Regel» am Koordinationsprozess teilnehmen. Da die Gemeinden mit den Auswirkungen des Flugplatzes leben müssen, sind diese in jeden Fall in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
- Kap. 3.1:
  - Festlegung 2: Der Nachhaltigkeitsbegriff wird im Konzeptteil einseitig zugunsten der Luftfahrt konkretisiert; die Interessen der Anwohner und Umwelt finden wenig Gehör. Die Festlegung ist wie folgt zu ergänzen: *«Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen.»*
  - Festlegung 9 neuer Aufzählungspunkt: *«Bei der Suche nach Alternativstandorten zur Entlastung von Landesflughäfen ist eine saubere Interessensabwägung nach RPV durchzuführen, wobei einzelne Kriterien nicht unverhältnismässig hoch gewichtet werden dürfen.»*
  - Streichung der beiden Aufzählungspunkte zu den Militärflugplätzen und ehemaligen Militärflugplätzen.
  - Ergänzung des letzten Aufzählungspunkts: *«Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern sowie die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Umwelt durch die Luftfahrt minimieren, sollen gefördert und genutzt werden.»*

- Kap. 3.4
    - Festlegung 1: Gemäss Festlegung sind Umwelthanliegen nur zu berücksichtigen und miteinzubeziehen. Dies reicht nicht. Dem Schutz der Umwelt und der Bevölkerung ist bei der Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen.
    - Festlegung 3: Die bewusste Inkaufnahme der Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe privilegiert die Flughafenkonzessionäre und lässt die schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von gesetzlichen Vorschriften kann nur ausnahmsweise hingenommen werden und nicht als Festlegung angeordnet werden. Erleichterungen sind nur für Landesflughäfen unter strengen Auflagen möglich (det. Änderungsantrag zum Text).
  - Kap. 4.1.
    - Festlegung 2: Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der Luftfahrtspolitik berücksichtigt die Lärmschutzinteressen der Anwohner nicht. Die Festlegung ist zu ergänzen: *«Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen richtet sich nach der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht, sowie nach den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt. Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der vom Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen – auch hinsichtlich zukünftiger Generationen.»*
    - Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel. Die Festlegung ist zu ergänzen: *«Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden halten die Vorgaben der Nachtflugordnung ein. Wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperrre hinausgehen, kann dies berücksichtigt werden.»*
  - Kap. 4.3 Festlegung 9: Streichung dieser Festlegung, da diese Vorgaben in das Objektblatt Dübendorf und nicht in den Konzeptteil gehören.
  - Kap. 4.4. Festlegung 5: Eine Aufweichung der geltenden Vorgaben ist abzulehnen. Die Festlegung ist anzupassen. *«Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, sind Erleichterungen gemäss LSV in einem transparenten Verfahren und dann zu gewähren, wenn nachgewiesen werden kann, dass alle technischen und betrieblichen Massnahmen (inkl. Entlastungsmöglichkeiten) ergriffen wurden, die lärmbelastete Bevölkerung erfasst ist und die räumlichen Auswirkungen geprüft wurden (Abstimmungsnachweis im Einvernehmen mit dem Kanton erbracht), mit spezifischen Kontrollmassnahmen die Einhaltung der gesetzlichen Ziele überwacht wird.»*
- 4. Lettre type 10B**
- identisch mit Muster 10A bis auf Kap. 4.4 Festlegung 5: Eine Aufweichung der geltenden Vorgaben ist abzulehnen. Die Festlegung ist zu streichen. *«Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss LSV gewährt werden.»*

## 5. Lettre type 23/24

- Der LUPO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Kap. 3.1:
  - Anpassung Festlegung 1: *«Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, zuverlässige und leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur, die den für Wirtschaft ~~und~~ Gesellschaft ~~erforderlichen~~ und Umwelt angemessenen und erträglichen Luftverkehr ermöglicht.»*
  - Es sind die notwendigen Konzepte und Prognosen (Übersicht über die Kapazitäten der Flugplätze, aktualisierte und erweiterte Luftverkehrsprognose 2050) und gestützt darauf ist der Konzeptteil zu überarbeiten und neu aufzulegen.
  - Anpassung Festlegung 2: Der Nachhaltigkeitsbegriff wird im Konzeptteil einseitig zugunsten der Luftfahrt konkretisiert; die Interessen der Anwohner und Umwelt finden wenig Gehör. Die Festlegung ist wie folgt zu ergänzen: *«Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen.»*
  - Anpassung Festlegung 5: *«Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes tragen im Rahmen ihrer Interessenabwägung der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur Rechnung. Diese misst sich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr, der auf diesen Anlagen operieren soll sowie gleichermaßen an den umliegenden Nutzungs- und Schutzansprüchen.»*
  - Anpassung Festlegung 9 letzter Aufzählungspunkt: *«Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern sowie die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Umwelt durch die Luftfahrt minimieren, sollen gefördert und genutzt werden.»*
- Kap. 3.3:
  - Anpassung Festlegung 1: *«Die bauliche und betriebliche Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur ist ~~—unter Berücksichtigung der Grundsätze zur Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur (vgl. Kap. 3.1)—~~ mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abzustimmen. [...]»*
- Kap. 3.4:
  - Eine andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts (vgl. BAZL-Verfügung zum Flughafen Zürich) ist ohne Konsequenzen ist nicht akzeptabel. Es sind Vorgaben aufzunehmen wie bei Nichteinhaltung der massgeblichen Grundlagen vorgegangen wird.
  - Anpassung Festlegung 1: *«Der Schutz der Umwelt und den Anliegen der Bevölkerung sind ~~ist~~ bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur ~~zu berücksichtigen~~ vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen. [...]»*
  - Festlegung 3: Im Sinne von Art. 25 Abs. 2 USG ist die Festlegung korrekterweise zu ergänzen, dass ein Abweichen der umweltrechtlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen (und nicht als Festlegung) ermöglicht werden kann und für eine Erleichterung alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Einhaltung oder Begrenzung vollständig ausgeschöpft werden müssen.
  - Festlegungen 4 und 6: keine blosser Absichtserklärung («sollen»), sondern Verpflichtung der Flugplätze («müssen»).

- Kap. 4.1:
  - Anpassung Festlegung 2: *«Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen richtet sich nach der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht, sowie nach den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt. Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen – auch hinsichtlich zukünftiger Generationen. [...]»*
  - Anpassung Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel. die Festlegung ist zu ergänzen: *«Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden halten die Vorgaben der Nachtflugordnung ein. Wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperre hinausgehen, kann dies berücksichtigt werden.»*
- Kap. 4.2:
  - Anpassung Festlegung 2: *«Die Anzahl und Verteilung der Regionalflughäfen sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse, an den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt, am Bedarf nach [...]»*
- Kap. 4.6:
  - Festlegung 2: Grundsätzlich haben alle Anlagen Emissionsbegrenzungen durch die NISV hinzunehmen, solange dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 4 Abs. 2 NISV). Eine blosser Absichtserklärung («sollen») ist rechtlich nicht zulässig. Der Wortlaut ist auf die relevanten Bestimmungen von USG und NISV abzustimmen.

## 6. Lettre type 34/35

vgl. Muster 23/24; im Weiteren folgende Anträge:

- Kap. 1.6: Da die betroffenen Gemeinden mit den Auswirkungen des Flugplatzes leben müssen, sind diese *in jedem Fall* in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
- Kap 3.1
  - Erläuterung Festlegung 5: Wichtige Interessen wie die Umwelt- und Raumverträglichkeit sind nicht erst im Genehmigungsverfahren, sondern bereits im SIL detailliert abzuklären und es ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen.
  - Festlegung 6: Diese Festlegung ist zu streichen, da die generelle Festlegung eines öffentlichen Interesses (mit Ausnahme der Linien-, Staats- und Rettungsflüge) falsch ist und ohne Berücksichtigung des kantonalen resp. regionalen Interesses ohnehin nicht abschliessend erfolgen kann. Alternativ ist der zweite Aufzählungspunkt anzupassen: *«Das öffentliche Interesse der Aus- und Weiterbildungsflüge, Geschäfts- und Tourismusflüge, Arbeitsflüge sowie Werkflüge muss im Einzelfall geprüft werden, gelten im Zweifelsfall aber als im vorwiegend privaten Interesse.»*
  - Festlegung 9 neuer Aufzählungspunkt: *«Bei der Suche nach Alternativstandorten zur Entlastung von Landesflughäfen ist eine saubere Interessensabwägung nach RPV durchzuführen, wobei einzelne Kriterien nicht unverhältnismässig hoch gewichtet werden dürfen.»* Streichung der beiden Aufzählungspunkte zu den Militärflugplätzen und ehemaligen Militärflugplätzen.

- Kap. 3.4

- Festlegung 3: Im Sinne von Art. 25 Abs. 2 USG ist die Festlegung korrekterweise zu ergänzen, dass ein Abweichen der umweltrechtlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen ermöglicht werden kann und für eine Erleichterung alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Einhaltung oder Begrenzung vollständig ausgeschöpft werden müssen.

*«Im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität wird in Kauf genommen, dass*

- ~~bei Landesflughäfen und Regionalflughäfen mit öffentlichem Luftverkehr und bei Heliports die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können;~~
- ~~bei Landesflughäfen gewisse Luftschadstoffe einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen.~~

*Erleichterungen gemäss USG können nur nach umfassender Interessenabwägung für Anlagen gewährt werden, die dem öffentlichen Luftverkehr dienen oder einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen. Erleichterungen sind an die gesetzlichen Auflagen gebunden, dass alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung und auch die möglichen Entlastungsmassnahmen auszuschöpfen sind. Im Weiteren können Erleichterungen für Flugplätze gewährt werden, die gemäss den Festlegungen im SIL ausdrücklich zur Entlastung der Landesflughäfen vorgesehen sind, sofern die Voraussetzungen gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV erfüllt sind. Die Immissionsgrenzwerte für den Fluglärm müssen jedoch eingehalten und die Erleichterungen dürfen nur in geringem örtlichen Umfang gewährt werden.*

*Erleichterungen nach USG sind in einem transparenten Verfahren und dann zu gewähren, wenn nachgewiesen werden kann, dass:*

- *alle technischen und betrieblichen Massnahmen (inkl. Entlastungsmöglichkeiten) zur Verminderung der Umweltbelastung ergriffen wurden;*
- *die lärmbelastete Bevölkerung erfasst ist und die räumlichen Auswirkungen geprüft wurden (Abstimmungsnachweis im Einvernehmen mit Kanton erbracht)*
- *mit spezifischen Kontrollmassnahmen die Einhaltung der gesetzlichen Ziele überwacht wird.»*

- Kap. 4.3:

- Festlegung 9: Streichung dieser Festlegung, da diese Vorgaben in das Objektblatt Dübendorf und nicht in den Konzeptteil gehören.

- Kap. 4.4:

- Festlegung 5: Streichung der Festlegung, da eine Aufweichung der geltenden Vorgaben abgelehnt wird. *«Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss LSV gewährt werden.»*

## 7. Lettre type Genève

- Cf. la prise de position de l'association Le Signal

### **Prises de position de particuliers à titre individuel**

Les 19 prises de position adressées par des particuliers à titre individuel comprennent d'une part des lettres originales, de l'autre, des lettres types personnalisées. Ces prises de position ne contiennent aucune revendication ou argument qui n'auraient pas été formulés par les cantons, par les communes, par les organisations, par les associations ou par les partis. De ce fait, ces prises de position ne sont pas évaluées séparément.