



Novembre 2020

## Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

# Fiche explicative concernant le protocole de coordination

## 1. Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

Le PSIA<sup>1</sup> est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il fixe, de manière contraignante pour les autorités, les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse. Il comprend deux parties : une partie conceptuelle et une partie objectifs et exigences par installation que l'on peut consulter en ligne à l'adresse : [www.bazl.admin.ch/psia](http://www.bazl.admin.ch/psia).

La **partie conceptuelle** présente les objectifs et exigences à caractère général concernant les installations de l'aviation civile suisse et définit le réseau des aérodromes en précisant l'emplacement et la fonction de chacun d'eux. La **partie objectifs et exigences par installation** précise les exigences propres à chaque aérodrome découlant de la partie conceptuelle. Les fiches du PSIA définissent, de manière contraignante, l'affectation des aérodromes concernés, leur périmètre, le cadre de leur exploitation, les principes d'utilisation et la desserte. Elles décrivent en outre l'impact des aérodromes et de leur exploitation sur le territoire et sur l'environnement. À ce jour, le Conseil fédéral a approuvé les fiches de 62 aérodromes.

Les fiches sont élaborées en deux étapes. La première étape débouche sur l'établissement d'un **protocole de coordination** (cf. point 2 ci-dessous) qui retranscrit le résultat du **processus de coordination** (cf. point 3 ci-dessous) auxquelles prennent part les services fédéraux et cantonaux compétents, les communes concernées et les exploitants d'aérodrome.

La deuxième étape se déroule selon la procédure prévue par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire, dont les procédures de consultation et de participation de la population sur le projet de fiche et la coordination de celle-ci avec les plans directeurs cantonaux et la consultation des offices fédéraux compétents, constituent des volets importants.

## 2. Protocole de coordination

### 2.1 But

Les indications contraignantes, propres à la construction et à l'exploitation des aérodromes, formulées dans la fiche de l'installation, se basent sur les conclusions d'un processus de coordination auquel prennent part les services fédéraux et cantonaux compétents, l'exploitant de l'aérodrome et les communes concernées. L'OFAC consigne le **résultat** de ces démarches dans un protocole de coordination.

Le protocole de coordination donne un aperçu de l'utilisation envisagée de l'infrastructure aéronautique, de leur effet sur le territoire et sur l'environnement et de leur coordination avec les utilisations et objectifs de protection adjacents. Il présente les conflits spatiaux de même que les points d'entente et de désaccord entre les services participant à la coordination. Le protocole de coordination (illustration

<sup>1</sup> Pour en savoir plus sur le PSIA : [www.bazl.admin.ch/psia](http://www.bazl.admin.ch/psia); document « Le PSIA en bref ».

1) sert de référence pour l'élaboration ou l'adaptation des fiches par installation du PSIA et peut également avoir un intérêt pour les autres instruments d'aménagement (autres plans sectoriels, plans directeurs cantonaux et régionaux, plans d'affectation communaux).

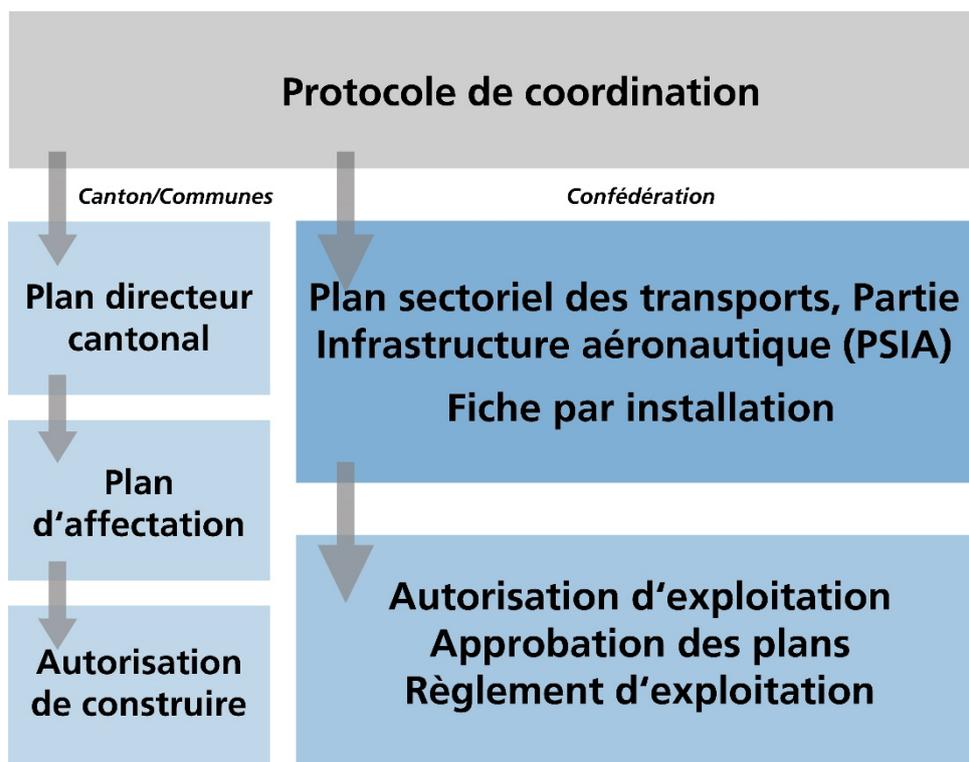


Illustration 1 : au commencement, il y a le protocole de coordination.

## 2.2 Teneur et forme

Le protocole de coordination aborde dans tous les cas les **thématiques** suivantes, qui font ensuite l'objet d'indications contraignantes dans les fiches du PSIA :

- affectation et fonction de l'installation
- exploitation (types de trafic, routes d'approche et de départ)
- infrastructure/périmètre d'aérodrome
- exposition au bruit
- limitation des obstacles
- protection de la nature et du paysage, valorisation écologique
- desserte terrestre de l'installation.

D'autres thèmes comme la protection des eaux, la revitalisation des cours d'eau, l'approvisionnement, la gestion des déchets, l'agriculture et les surfaces d'assolement, les dangers naturels, les sites contaminés, la conservation des monuments historiques sont, au besoin, abordés dans le cadre du protocole de coordination.

Le protocole de coordination se présente sous **forme de texte accompagné de cartes**. La longueur et le format du protocole de coordination dépendent des besoins. Habituellement, le texte est disposé dans un tableau où les thématiques sont abordées l'une après l'autre (illustration 2). Pour les grandes installations (aéroports) ou les dossiers complexes, le protocole se présentera plus volontiers sous la forme d'un rapport en texte continu (illustration 3).

## Protocole de coordination - version définitive

<b>Nom de l'installation:</b> <b>Type d'installation:</b> <b>Canton:</b> <b>Commune de site:</b> <b>Communes avec limitation d'obstacles / exposition au bruit:</b>	<b>Yverdon-les-Bains</b> <b>Champ d'aviation</b> <b>Vaud</b> <b>Yverdon-les-Bains</b> <b>Belmont-sur-Yverdon, Chamblon, Ependes, Method, Montagny-près-Yverdon, Suscévaz, Treycovagnes, Valeyres-sous-Ursins, Yverdon-les-Bains</b>	<b>Protocole de coordination entre:</b> <b>Confédération</b> <b>Canton de Vaud</b> <b>Communes de Belmont-sur-Yverdon, Chamblon, Ependes, Suscévaz, Treycovagnes, Yverdon-les-Bains</b> <b>Exploitant (Air Club Yverdon)</b> <i>(selon liste annexée)</i>
---	---	--

**Déroulement:** 1<sup>ère</sup> séance le 18 juillet 2012, 2<sup>ème</sup> séance le 8 décembre 2015

Domaine	Situation initiale	Développement prévu, conflits potentiels	Suite à donner
1. Rôle, but et fonction de l'installation	<p>Champ d'aviation pour l'aviation sportive, existant depuis 1935. Il doit aussi satisfaire de plus en plus souvent à des besoins relevant des vols d'affaires.</p> <p>Fonctions: trafic commercial (vols taxi et de transport), trafic non commercial (vol à moteur et à voile, instruction générale, vols d'hélicoptères, occasionnellement parachutisme).</p> <p>Autorisation d'exploitation du 22 août 1979.</p> <p>Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique du 18.10.2000, partie I à IIIB (PSIA).</p>	<p>Rôle et fonction d'après le concept de réseau défini dans le PSIA: les champs d'aviation servent essentiellement à couvrir des besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.</p> <p>Dans leur ensemble, ils répondent néanmoins également à un intérêt public dans la mesure où ils assument une certaine fonction de délestage dans le système global ou permettent des vols de tourisme, d'affaires et de travail.</p> <p>Principes du PSIA: le développement des champs d'aviation trouve sa limite dans la législation sur la protection de l'environnement en vigueur ; des allègements sont exclus. Les extensions éventuelles ne doivent pas avoir d'incidences considé-</p>	<p>Les but et fonction généraux de l'installation ont été déterminés dans le PSIA, partie généralités I à IIIB, et consolidés avec le canton lors de la consultation.</p> <p>Les partenaires n'amènent aucun complément au cadre général lors de la coordination</p> <p>Confédération: fixer les buts dans la fiche par objet du PSIA.</p>

Illustration 2 : exemple de protocole de coordination sous forme de tableau.

PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE (PSIA)

**CHAMP D'AVIATION DE GRUYÈRES**  
 PROTOCOLE DE COORDINATION  
 COMPLÉMENT DU 30 MAI 2018 – VERSION DÉFINITIVE

**Documents de base**  
 Fiche PSIA du champ d'aviation de Gruyères du 30 janvier 2002, basée sur le protocole de coordination du 3 août 2001.

**Contexte : mise en conformité du périmètre PSIA et projets de développement**

Le périmètre d'aérodrome inscrit dans la fiche PSIA du 30 janvier 2002 ne satisfait plus aux exigences relatives aux distances de sécurité. Ainsi, la société exploitante « Société d'Aviation de la Gruyère SA » (SAG SA ci-après) a transmis à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) une adaptation du périmètre PSIA incluant le développement du champ d'aviation envisagé pour les 15 prochaines années : il est en particulier prévu la création d'une baie d'attente en piste 35, d'une zone d'attente pour planeurs au seuil de piste 35, d'une voie de roulage pour la piste 35, d'une extension pour le parking des avions visiteurs, d'une voie de roulage pour la piste 17, d'une adaptation du début de la piste 17 et de la zone de départ pour les planeurs au nord ainsi que la possibilité, en cas de besoins futurs, de prolonger les hangars au nord-ouest. Concernant les hélicoptères, il est prévu à l'ouest des hangars la création d'une FATO (Final Approach and Take-Off area) et la modification des trajectoires de vol y relatives. Les trajectoires de vol d'hélicoptères qui s'opèrent depuis la piste seront légèrement adaptées.

Les projets susmentionnés nécessitent une adaptation de la fiche PSIA du champ d'aviation de Gruyères, car ils ont des effets sur le périmètre d'aérodrome. Ce dernier a ainsi été mis en conformité dans son ensemble.

Par ailleurs, l'aire de limitation d'obstacles doit être mise à jour dans la fiche PSIA suite à l'entrée en vigueur le 23 octobre 2014 du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles comprenant désormais une assiette horizontale. Ce plan sera adapté le cas échéant selon les nouvelles trajectoires d'hélicoptères s'opérant par la FATO située à l'ouest des hangars et les ajustements de celles partant depuis la piste.

Les modifications amenées au protocole de coordination sont présentées ci-dessous.

**Exploitation**

Les trajectoires de vol des avions ne sont pas modifiées. Afin de résoudre des conflits avec l'aménagement du territoire, les trajectoires de vol des hélicoptères ont été modifiées dans le cadre du nouveau calcul de l'exposition au bruit PSIA (périmètre exposé au bruit). Lors de l'adaptation future du cadastre de limitation d'obstacles rendue nécessaire suite aux modifications des trajectoires des hélicoptères, des ajustements des trajectoires d'hélicoptères partant de la piste seront encore effectués. Ces ajustements n'ont pas d'impact sur le calcul de l'exposition au bruit ; ils devront être documentés lors de la détermination de l'exposition au bruit avant la mise à l'enquête publique de la modification du règlement d'exploitation qui fixera les trajectoires de vol et le bruit admissible (art. 36 et 37a OPB).

**Prestations de trafic**

Le potentiel retenu dans la fiche PSIA du 30 janvier 2002 s'élève à 17'500 mouvements par année. Suite aux changements survenus dans la proportion des vols et des changements à venir avec les nouvelles trajectoires de vol pour les hélicoptères, l'exploitant a fait recalculer l'exposition au bruit PSIA sur la base d'un potentiel de 17'500 mouvements par année.

Les partenaires se mettent d'accord sur le maintien de ce potentiel de 17'500 mouvements annuels. Actuellement, le nombre de mouvements oscille entre 13'000 et 16'000 sur les 5 dernières années (voir tableau 1 ci-dessous).

Date	Aériens	Gemeinschaft Verkehr / Traffic commercial		Nicht-gemeinschaftlicher Verkehr / Traffic non-commercial		Hélicoptères / Hélicoptères	Parapentes / Parapentes	Ballons / Ballons	Autres / Autres	Total
		Voile Monomoteur / Voile Monomoteur	Voile Multimoteur / Voile Multimoteur	Hélicoptères / Hélicoptères	Parapentes / Parapentes					
1994	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
1995	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
1996	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
1997	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
1998	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
1999	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2000	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2001	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2002	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2003	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2004	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2005	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2006	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2007	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2008	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2009	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2010	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2011	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2012	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2013	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2014	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2015	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2016	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2017	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2018	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2019	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2020	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2021	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2022	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2023	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2024	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2025	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2026	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2027	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2028	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2029	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2030	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2031	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2032	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2033	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2034	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2035	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2036	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2037	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2038	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2039	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2040	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2041	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2042	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2043	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2044	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2045	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2046	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2047	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2048	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2049	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000
2050	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	1000

Tableau 1 : statistique des mouvements depuis 1994

**Exposition au bruit**

L'exposition au bruit PSIA a été recalculée sur la base de 17'500 mouvements annuels et réparti selon le référentiel présenté dans le tableau 2 ci-dessous et documenté dans le rapport du bureau Bächtold & Moor, *Aérodrome de la Gruyère LSGT, Dokumentation Fluglärmrechnung, Prognose 2025 (1900 FB) mit angepassten Helikopter-Routen, 04. April 2018*.

Catégorie d'aéronef	Nombre de mouvements	%
Voile monomoteur hélice fixe	6'272	35.8
Voile monomoteur hélice variable	288	1.7
Voyages, monomoteur hélice fixe	3'838	21.9
Voyages, monomoteur hélice variable	652	3.7
Remorquage planeurs monomoteur hélice fixe	1'560	8.9
Voils parachutisme, avions turbopropulseurs	800	4.6
Voils hélicoptères (Cabri)	1'360	7.8
Voils hélicoptères (Colibri et Ecureuil)	2'700	15.4
Voils hélicoptères (Kamov et Super Puma)	30	0.2
<b>Total</b>	<b>17'500</b>	

Tableau 2 : référentiel du nombre de mouvements selon un potentiel de 17'500 mouvements annuels

Champ d'aviation de Gruyères – protocole de coordination – complément du 30 mai 2018 – version définitive 1/8

Champ d'aviation de Gruyères – protocole de coordination – complément du 30 mai 2018 – version définitive 2/8

Illustration 3 : exemple de protocole de coordination sous forme de rapport.

Les **cartes** (illustration 4) sont reproduites ordinairement à une échelle comprise entre l'échelle 1:5000 et l'échelle 1:25 000. Elles montrent les installations d'aérodrome existantes et en projet, le périmètre d'aérodrome, les routes d'approche et de départ, les aires de limitation d'obstacles qui protègent les routes en question et les courbes de bruit. Sont également reproduits sur les cartes, si tant est que cela soit possible, les usages envisagés et les objectifs de protection riverains (zones d'affectation, zones et objets protégés, réseau de transport, etc.).

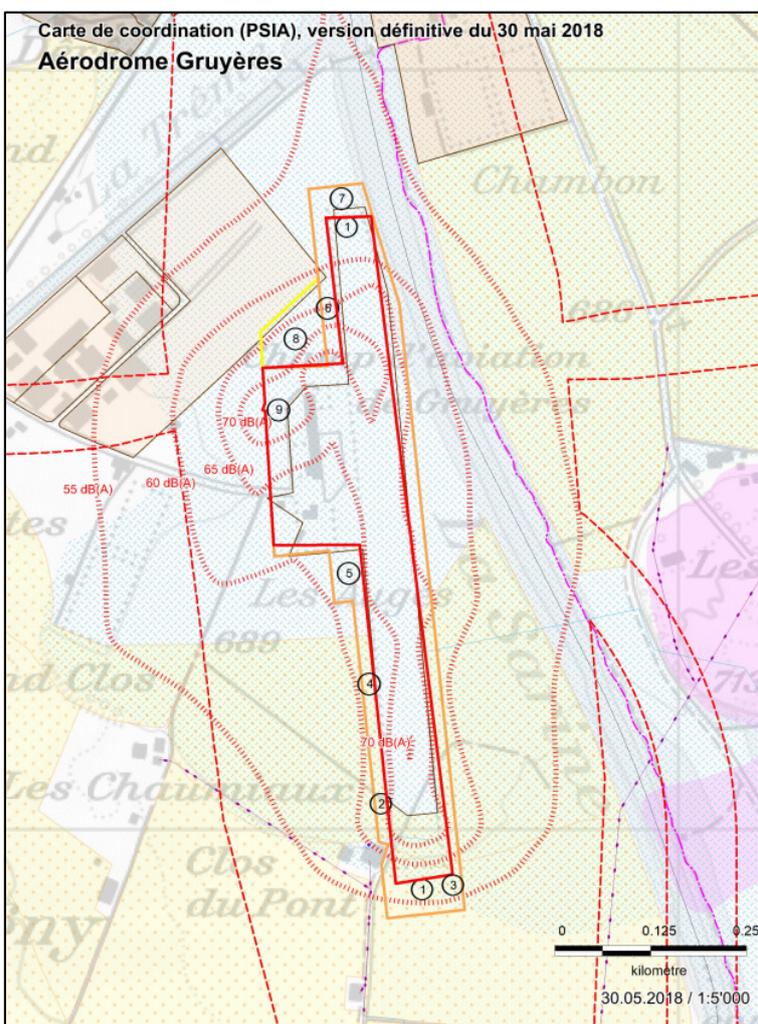
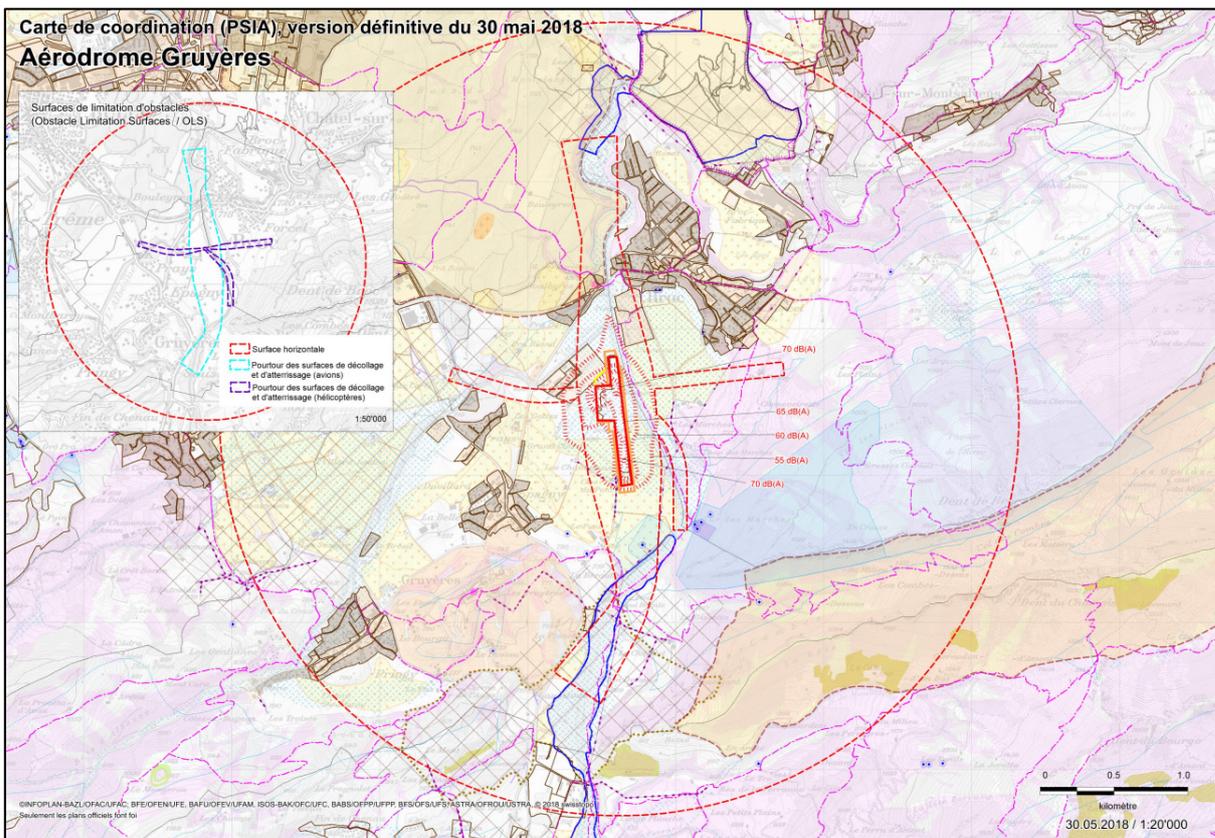


Illustration 4 : exemple de cartes du protocole de coordination pour diverses échelles.

### 3. Processus de coordination

#### 3.1 But

Le processus de coordination permet aux exploitants d'aérodrome d'informer en amont les autorités de leurs intentions et projets concernant le développement de leur aérodrome, celles-ci étant alors en mesure de procéder à une première évaluation sommaire. Les exploitants peuvent ainsi mieux appréhender le potentiel et les risques de leurs projets avant d'en peaufiner les détails. Dans le cadre de la coordination, les autorités s'informent mutuellement des objectifs et conditions cadres en matière d'aménagement du territoire inscrits dans leurs instruments d'aménagement du territoire respectifs (plan d'aménagement local, plan directeur, plan sectoriel) et collaborent entre elles (illustration 5). À ce stade, il s'agit de relever les solutions appropriées et juridiquement viables, de les discuter et de les soumettre à une première pesée d'intérêts au niveau des experts. Cette démarche implique également d'examiner des solutions alternatives et des variantes.

Le processus de coordination est une **collaboration sur le plan technique**. Même si les réflexions et analyses politiques n'y sont pas nécessairement absentes, les confrontations et la pesée d'intérêts politiques proprement dites ont en principe lieu à l'étape suivante, lors de la procédure d'élaboration des fiches du PSIA (qui comprend la consultation des autorités et une procédure de participation de la population).

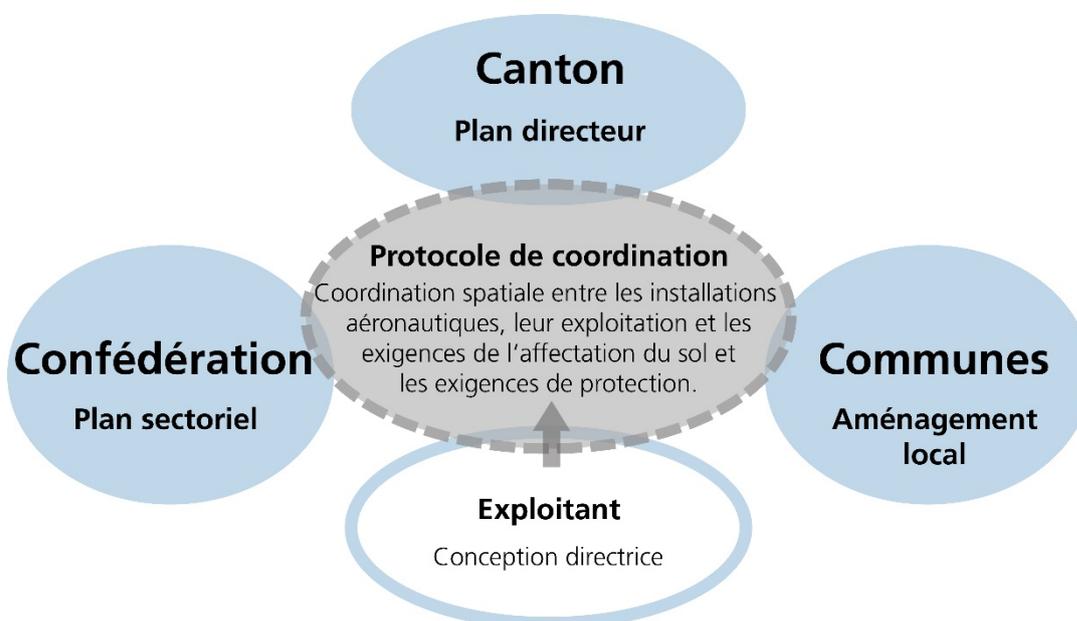


Illustration 5 : élaboration collaborative du protocole de coordination.

#### 3.2 Procédure

Les **séances de coordination**, qui réunissent toutes les parties concernées, constituent le cœur du processus de coordination. Elles sont organisées par l'OFAC (autorité en charge du plan sectoriel) d'accord avec les services compétents du canton concerné. L'OFAC peut déléguer la gestion du processus au canton (autorité compétente en matière d'aménagement du territoire).

Dans un premier temps, l'OFAC rédige un **projet de protocole de coordination** sur la base des éléments collectés et transmis par l'exploitant d'aérodrome (avant-projet, plan de développement, masterplan, calcul du bruit du trafic aérien, expertises, plans, etc.). Le projet est discuté lors de la première séance de coordination puis révisé selon ce qui aura été convenu. Il arrive fréquemment que plusieurs séances de coordination soient nécessaires pour approfondir des questions en suspens ou qui surgiraient en cours de processus. La coordination est terminée lorsque les parties ont abouti à un consensus sur les questions touchant la coordination spatiale et qu'une solution a été adoptée. Si aucun consensus ne se dégage, la coordination s'interrompt lorsque toutes les parties ont exprimé leur position

et épuisé leur argumentation. Les positions respectives (autrement dit les divergences) sont alors consignées dans le protocole de coordination.

Au terme des séances, l'OFAC établit **une version finale** du protocole de coordination qu'il soumet à toutes les parties au processus. La durée du processus de coordination est extrêmement variable. Elle dépend des conflits d'aménagement et des thèmes à traiter en relation avec ces derniers, du nombre de séances de coordination nécessaire et du temps que prennent les études et analyses à mandater.

L'élaboration d'une fiche à partir de zéro requiert une ou plusieurs séances de coordination. Sa mise à jour – si tant est qu'elle ne soit pas à fort potentiel de conflit – peut avoir lieu sans qu'il faille nécessairement organiser un processus de coordination de grande ampleur accompagné de séances de coordination. Dans ce cas, l'OFAC mène la coordination par écrit.

Le processus de coordination n'est pas régi par la législation mais par la partie conceptuelle du PSIA (section 5.2 « Processus de coordination »). Le devoir de collaboration prévu par la législation en matière d'aménagement du territoire est réputé rempli par le déroulement du processus.

### 3.3 Parties au processus

Prennent part au processus de coordination les autorités compétentes de la **Confédération et des cantons et communes concernés** ainsi que l'exploitant de l'aérodrome concerné (le concessionnaire dans le cas des aéroports). À l'échelon de la Confédération, les organismes suivants sont généralement représentés : OFAC, Office fédéral de l'environnement (OFEV) et Office fédéral du développement territorial (ARE), auxquels peuvent s'ajouter, suivant les circonstances, d'autres services fédéraux (comme le Département de la défense, de la protection de la population et des sports [DDPS]). Les cantons (canton sur le territoire duquel l'installation est située, cantons riverains) sont également représentés par leurs services compétents en matière d'aviation.

Le canton est libre de convier d'autres services cantonaux (aménagement du territoire, environnement, transports, agriculture, etc.). Suivant la portée et l'importance des thématiques de la coordination, il peut arriver qu'un représentant des autorités politiques cantonales participe au processus. Les communes sont libres de participer au processus de coordination. Elles peuvent être associées au processus de coordination par l'entremise de l'OFAC ou du canton. Exceptionnellement, des organismes ou groupes d'intérêts privés peuvent être associés au processus si cela facilite la collaboration technique.

### 3.4 Effets

Un processus de coordination n'a lieu que pour les indications contraignantes propres à une installation et inscrites dans la fiche de ladite installation. Le processus relève des pratiques administratives informelles et vise à remplir l'obligation légale de coordination et de collaboration. Contrairement à la fiche, le protocole de coordination ne lie pas les autorités.

### 3.5 Allègements

Si des exigences formulées dans une fiche doivent être adaptées et qu'il n'y a pas d'effet considérable sur l'aménagement du territoire, le processus de coordination peut être exceptionnellement omis, après avoir consulté les cantons concernés. Ce peut être le cas lors de la mise en œuvre d'exigences de sécurité impératives applicables à l'infrastructure et à l'exploitation des aérodromes.

Jusqu'à présent, les installations de navigation aérienne, vu le faible risque de conflit avec leur environnement, n'ont fait l'objet d'aucune fiche et donc d'aucun processus de coordination spécifique.