



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).

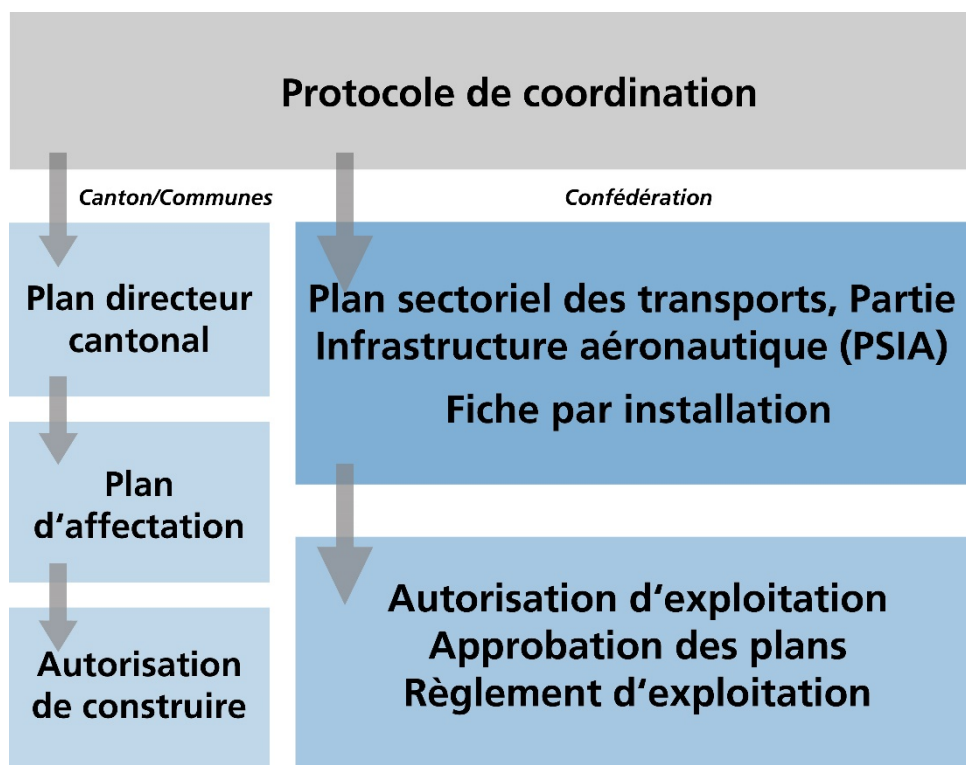


Illustration 1 : au commencement, il y a le protocole de coordination.

## 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).



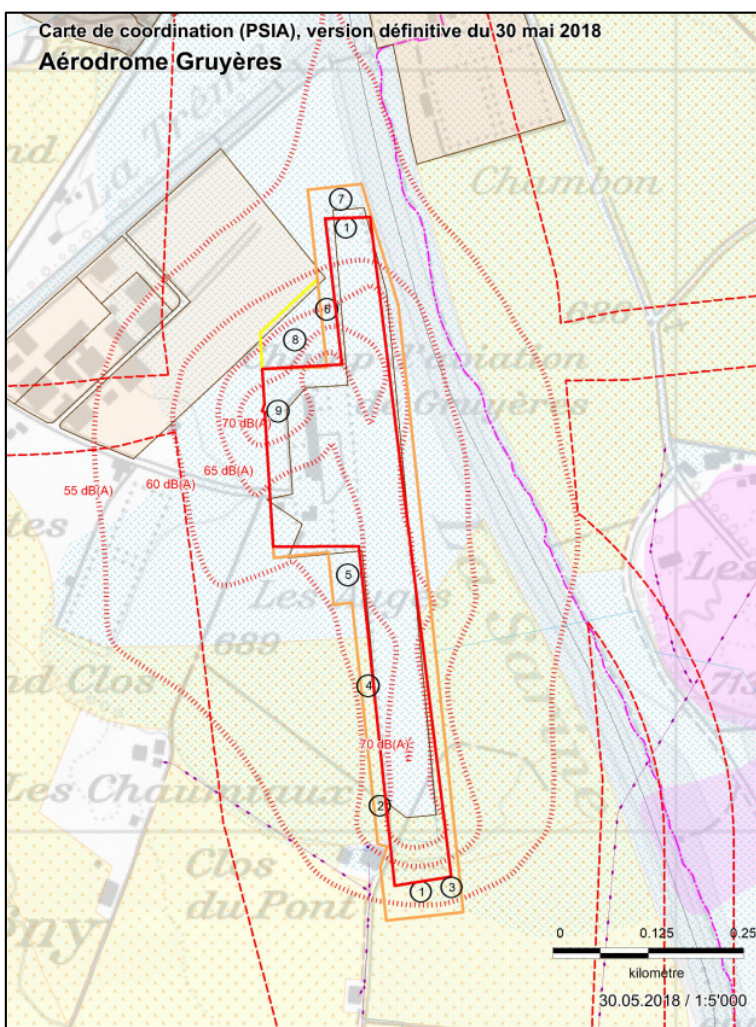
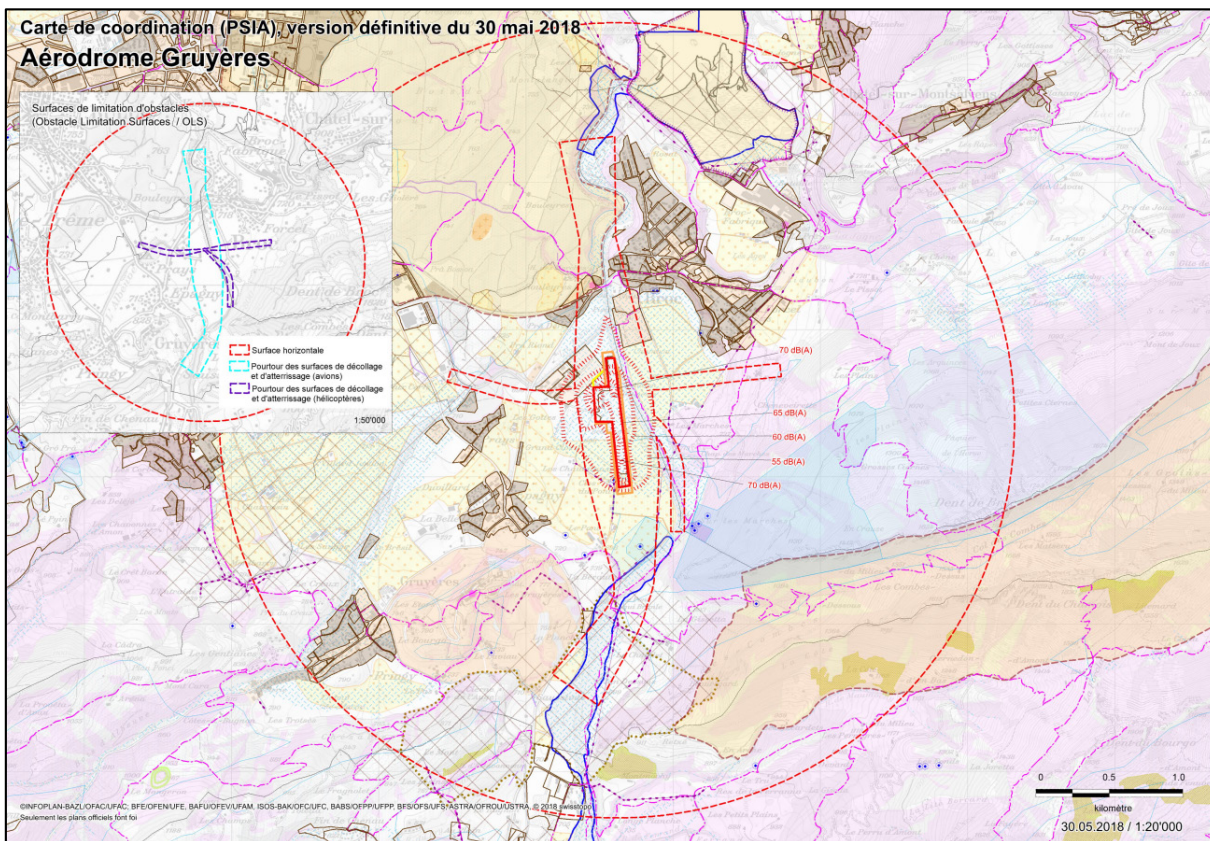


Illustration 4 : exemple de cartes du protocole de coordination pour diverses échelles.

### 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).

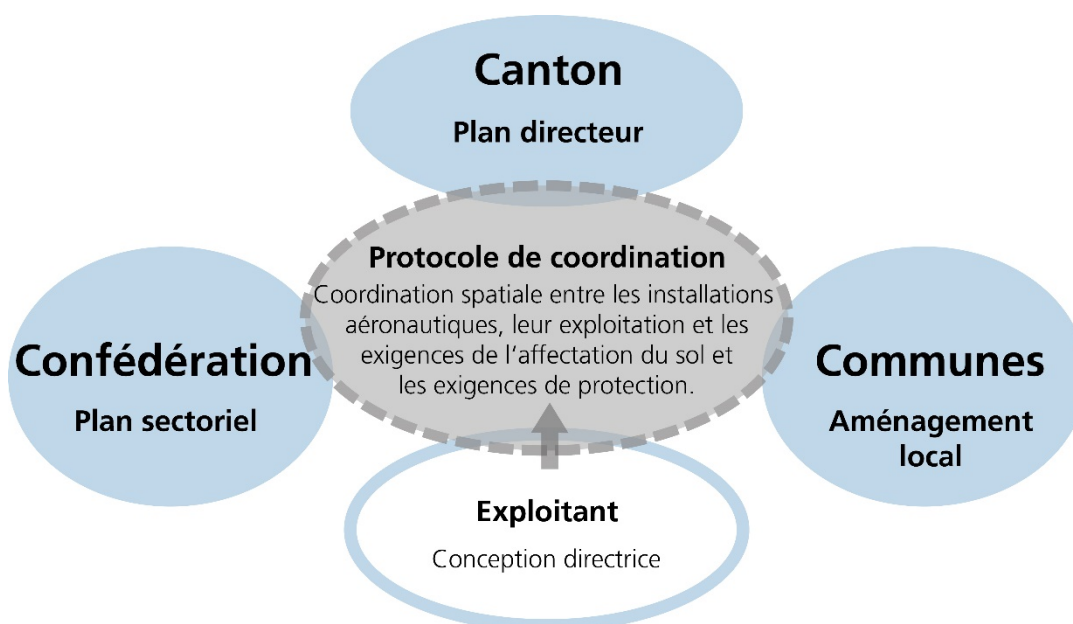


Illustration 5 : élaboration collaborative du protocole de coordination.

#### 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.