

Installation: **Montricher**

VD-4

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Montricher
- Communes avec limitation d'obstacles: Apples, Ballens, L'Isle, Mauraz, Mollens (VD), Montricher, Pampigny
- Commune avec exposition au bruit: Montricher

- Prestations de trafic: - moyenne 4 ans: 5060 (2011–2014)
(vols à moteur) - max. 10 ans: 6692 (2010)
- base de référence CB: 9782
- potentiel PSIA: 12 000

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation (installation privée) existant depuis 1971 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation. Il sert au vol à voile, au remorquage de planeurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.

Etat de la coordination:

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

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

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

Procédures en cours: Le projet d'aménagement des surfaces au nord de la piste mentionné dans la fiche par installation du 1^{er} juillet 2009 a été réalisé. Une série d'autres projets, au stade de l'intention, a été mentionnée lors de la coordination.

Les questions relatives à la *forêt* et au défrichage, au regard des projets de construction, ont été mises en évidence et les étapes pour y répondre ont été identifiées lors de la coordination.

Renvois:

Réseau champs d'aviation
III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 20.06.1971
- règlement d'exploitation du 27.09.1976
- cadastre d'exposition au bruit de mars 1993
- cadastre de limitation d'obstacles de novembre 2012
- protocole de coordination d'août 2008

<p>Les restrictions dues à la présence de secteurs de <i>protection des eaux</i> ont été identifiées dans le protocole de coordination. Il en sera tenu compte dans l'exploitation et lors de projets futurs.</p> <p>Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>			
<p>D É C I S I O N S</p> <p>Fonction de l'installation: Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive. Il est destiné au vol à voile, au remorquage de planeurs, à l'instruction, aux départs autonomes et aux vols en relation avec son activité principale.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Périmètre d'aérodrome: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>A terme, des projets de construction [1] pourraient voir le jour (bande longitudinale le long de la piste, nouvelle place pour remorques de planeurs) et être utilisés à des fins aéronautiques. Ces projets nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.</p> <p>Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles: L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p>	<p>CR</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • 	<p>CC</p>	<p>IP</p> <ul style="list-style-type: none"> •

	P/CR	CC	IP
<p>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>Les mesures de compensation écologique doivent être mises en œuvre et se conformer au concept établi par l'exploitant. Les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • 		
<p style="text-align: center;">E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation).</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Les cantons et les communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Des projets sont au stade de l'ébauche: la mise en place d'une bande longitudinale le long de la piste avec une hauteur d'herbe minimale et d'une place destinée à accueillir les remorques contenant les planeurs. Ces projets nécessitent une redéfinition du périmètre. Les extensions connues du périmètre appartiennent à la catégorie «information préalable» car les projets ne sont pas suffisamment précis pour qu'une concertation définitive puisse avoir lieu.</p> <p>Dans ce cas, ou si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.</p> <p>Exposition au bruit: Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, une nouvelle exposition au bruit doit être calculée.</p> <p>La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).</p>		<p style="text-align: center;">I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> Fondation pour l'exploitation du terrain de vol à voile de Montricher, Case postale 23, 1147 Montricher</p>	

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (12 000). Elle correspond au cadastre d'exposition au bruit de 1993 basé sur 9782 mouvements. La différence entre le nombre de mouvements servant de base au cadastre et le potentiel PSIA n'est pas significative et ne nécessite pas de nouveaux calculs de bruit détaillés. Le cadastre d'exposition au bruit de 1993 reste donc en vigueur sans adaptation pour autant que les conditions d'exploitation restent identiques; la courbe de 55 dB(A) devient la courbe de référence PSIA.

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

Limitation d'obstacles:

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 21 novembre 2012. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

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

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations*, Environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

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

Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant le réaménagement de surfaces au nord du 19 octobre 2011.

Deux objets de protection d'importance nationale figurant dans les inventaires fédéraux (site marécageux et zone alluviale) sont situés au sud du périmètre d'aérodrome dans le prolongement direct de la piste («Marais des Monod»). Le concept de compensation écologique, établi dans le cadre de la procédure d'approbation des plans concernant le réaménagement de surfaces au nord du 19 octobre 2011, arrive à la conclusion que l'exploitation de l'aérodrome n'a pas d'impact mesurable sur le site marécageux des Monods. Il n'y a donc pas lieu de définir des mesures de compensation particulières.

Une attention particulière doit être accordée à la protection des eaux. Il conviendra notamment de prendre les mesures adéquates afin que la présence de l'aérodrome n'entre pas en conflit avec les zones de protection des eaux S. En accord et en partenariat avec le service cantonal des eaux, l'exploitant prendra des mesures en vue de renforcer la surveillance du captage par un dispositif adapté à la situation.

Les projets de construction, ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome, touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud. Ces utilisations aéronautiques sont en principe compatibles avec les SDA pour autant qu'elles n'entraînent aucune modification du sol et qu'elles n'altèrent pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Il n'y a dès lors pas de suite à donner au niveau du plan sectoriel des surfaces d'assolement pour autant que le respect des critères fixés en la matière soit assuré, notamment en lien avec les projets d'infrastructure prévus et que le quota cantonal des SDA est respecté.

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

Objet IFP: 1022 Vallée de Joux et Haut-Jura vaudois

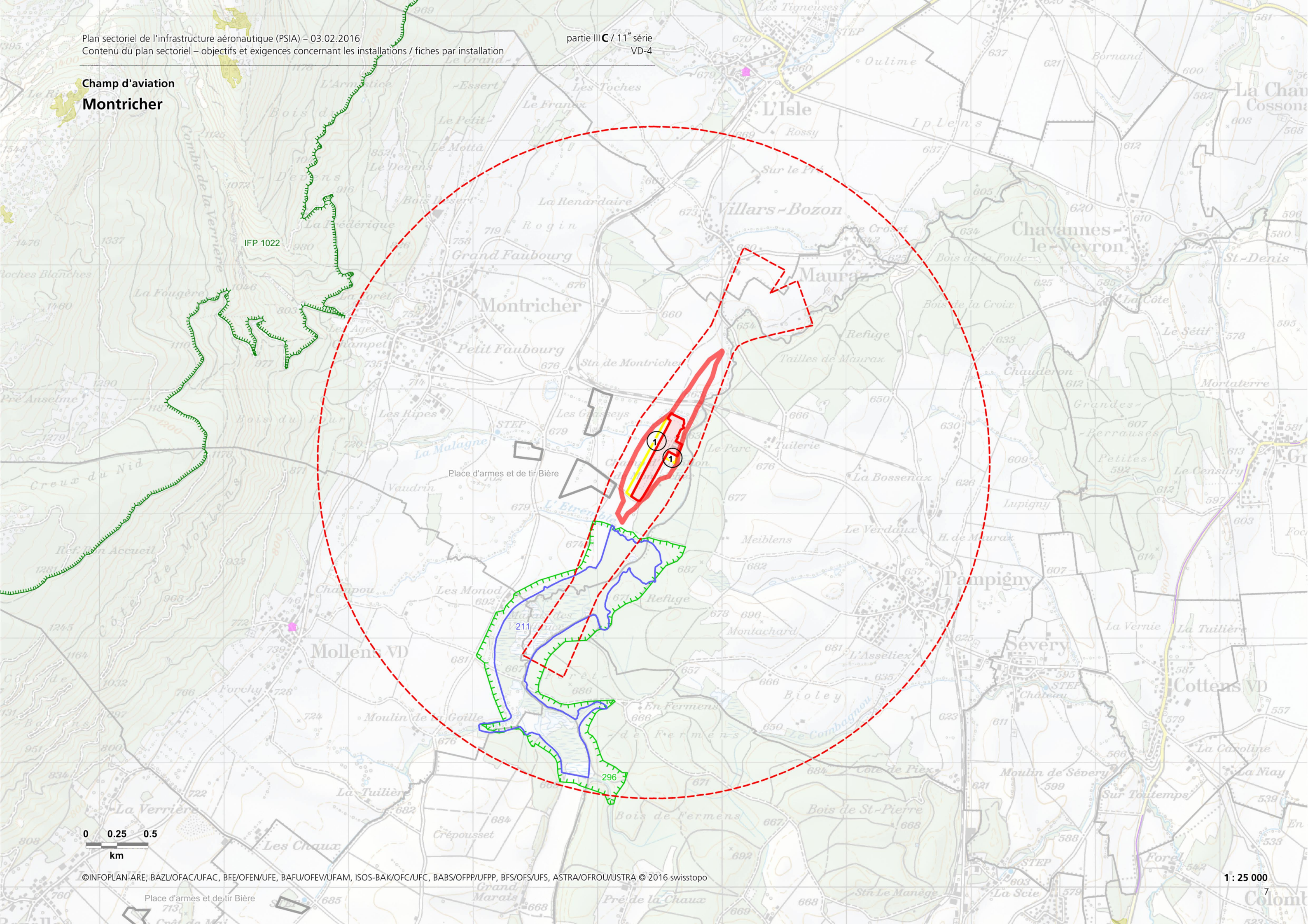
Site marécageux: 296 Le Marais des Monod

Zone alluviale: 211 Les Monod

Equipement:

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

Champ d'aviation Montricher



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

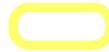
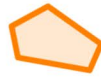
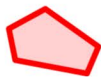
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports. In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1 ...
...
...

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



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



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Militär
militaire
militare



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrorodotti

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione



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



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Explication des termes utilisés

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

Coordination réglée
CR

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

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

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

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

Coordination en cours
CC

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

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

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

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

Information préalable
IP

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

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

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