

Installation: **Yverdon****VD-5**

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: Yverdon-les-Bains
- Communes avec limitation d'obstacles: Belmont-sur-Yverdon, Chamblon, Ependes (VD), Method, Montagny-près-Yverdon, Suscévaz, Treycovagnes, Valeyres-sous-Ursins, Yverdon-les-Bains
- Communes avec exposition au bruit: Ependes (VD), Suscévaz, Treycovagnes, Yverdon-les-Bains
- Prestations de trafic:
  - moyenne 4 ans: 19 715 (2012–2015)
  - max. 10 ans: 21 688 (2014)
  - base de référence CB: 22 455 (1996)
  - potentiel PSIA: 30 000

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

Champ d'aviation (installation privée) existant depuis 1935 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation et servant avant tout à l'aviation sportive. Il est destiné aux vols à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères et occasionnellement au parachutisme. Il doit aussi satisfaire de plus en plus souvent à des besoins relevant des vols d'affaires.

**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.

**Renvois:**

Réseau champs d'aviation  
III – B4

**Documents de base:**

- autorisation d'exploitation du 22.08.1979
- règlement d'exploitation du 08.09.1999
- cadastre d'exposition au bruit de décembre 1996
- cadastre de limitation d'obstacles de février 2015
- protocole de coordination de janvier 2016

<p>L'exploitant a l'intention dans un premier temps de rénover et d'adapter les installations d'aérodrome existantes (notamment hangars, station essence pour avions, bureau C, restaurant et parkings pour voitures) de même que de construire de nouveaux hangars et une voie de roulage en dur, nécessitant le réaménagement du tarmac.</p> <p>Dans un deuxième temps, des projets de construction, au stade de la déclaration d'intention, pourraient voir le jour comme le développement d'entreprises liées à l'aéronautique et la prolongation de la piste. Le cas échéant, ces projets nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.</p> <p>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. Une utilisation aéronautique de ces terres peut être compatible avec les SDA si elle n'entraîne aucune modification du sol et qu'elle n'altère pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Si des SDA sont en revanche touchées par des projets de construction, alors le Canton de Vaud estime que les SDA touchées doivent être compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue. Ce point doit être traité dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA.</p> <p><i>Procédures en cours:</i> la procédure d'approbation des plans pour partie ou l'ensemble des projets prévus par l'exploitant (rénovation des hangars, adaptation de la station essence pour avions, construction de nouveaux hangars et d'une voie de roulage en dur) pourra se faire parallèlement à la procédure d'adoption de la présente fiche PSIA.</p> <p><i>Les 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><b>D É C I S I O N S</b></p> <p><b>Fonction de l'installation:</b> Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique. Il est destiné aux vols à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme. Il doit satisfaire aussi de plus en plus souvent à des besoins relevant des vols d'affaires.</p> <p><b>Conditions générales de l'exploitation:</b> L'exploitation se poursuit dans le cadre réglementaire actuel.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p>	<p><b>P/CR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<p><b>CC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>IP</b></p>

	P/CR	CC	IP
<p><b>Périmètre d'aérodrome:</b></p> <p>Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Il englobe le projet de voie de roulage en dur [1] et les projets suivants [2]: la construction de nouveaux hangars, la rénovation et l'adaptation de différentes installations (notamment hangars, station essence pour avions, restaurant, bureau C et parkings pour voitures). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Des projets de construction, au stade de la déclaration d'intention, pourraient voir le jour comme le développement d'entreprises liées à l'aéronautique [3] et la prolongation de la piste [4]. Ces projets nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.</p>	•		•
<p><b>Exposition au bruit:</b></p> <p>Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative déterminante (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.</p>	•	•	
<p><b>Aire de limitation d'obstacles:</b></p> <p>L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).</p>	•		
<p><b>Protection de la nature et du paysage:</b></p> <p>Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p> <p>A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant dans le cadre du prochain projet qui fera l'objet d'une demande d'approbation des plans.</p>	• •	•	

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

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

Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation); il se base sur les décisions concernant les champs d'aviation définies dans la partie conceptionnelle du PSIA (partie III B4). L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation.

**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. Le canton et communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.

Afin de garantir notamment la qualité paysagère et architecturale du lieu, l'exploitant élabore ses futurs projets en étroite collaboration avec la Municipalité d'Yverdon-les-Bains, propriétaire des terrains.

Dans un premier temps, l'exploitant entend rénover les installations d'aérodrome existantes (notamment hangars, station essence pour avions, bureau C, restaurant et parkings pour voitures) et construire de nouveaux hangars [2] et une voie de roulage en dur [1]. Dans un deuxième temps et sur le long terme, il est envisagé de développer des entreprises liées à l'aéronautique [3] et éventuellement de prolonger la piste [4]. L'espace cours d'eau, inconstructible en raison du risque d'inondations, pourrait avoir des répercussions sur les futurs projets de construction. De même, en cas d'allongement de la piste, un conflit potentiel existe avec le corridor à faune d'importance régionale qui se situe au sud-ouest de l'aérodrome. Dans tous les cas, ces projets sont actuellement au stade de réflexion et nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.

Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aérodrome.

Le périmètre d'aérodrome se situe en partie sur des surfaces d'assolement (SDA); des conflits sont identifiés autour des pistes et au nord-est de l'installation.

A l'instar des projets ci-dessus, 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 des plans seront engagées.

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

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).

## I N S T A N C E S

## R E S P O N S A B L E S

*Office fédéral compétent:*  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne

*Exploitant d'aérodrome:*  
Air Club Yverdon, section de l'AéCS Yverdon,  
1401 Yverdon-les-Bains

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements (exposition au bruit issue du Rapport technique du calcul de bruit du 7 septembre 2015). Le nombre de mouvements par heure de l'année d'exploitation en 2013 a été augmenté linéairement au total de 30 000 mouvements (potentiel PSIA). La répartition de la direction de la piste en usage correspond à 50 % pour la piste 05 et 50 % pour la piste 23. La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec le canton et les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

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 dépasser 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.

Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.

**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 20 février 2015. 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 ou autorisation selon le droit cantonal).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. 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*. L'environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

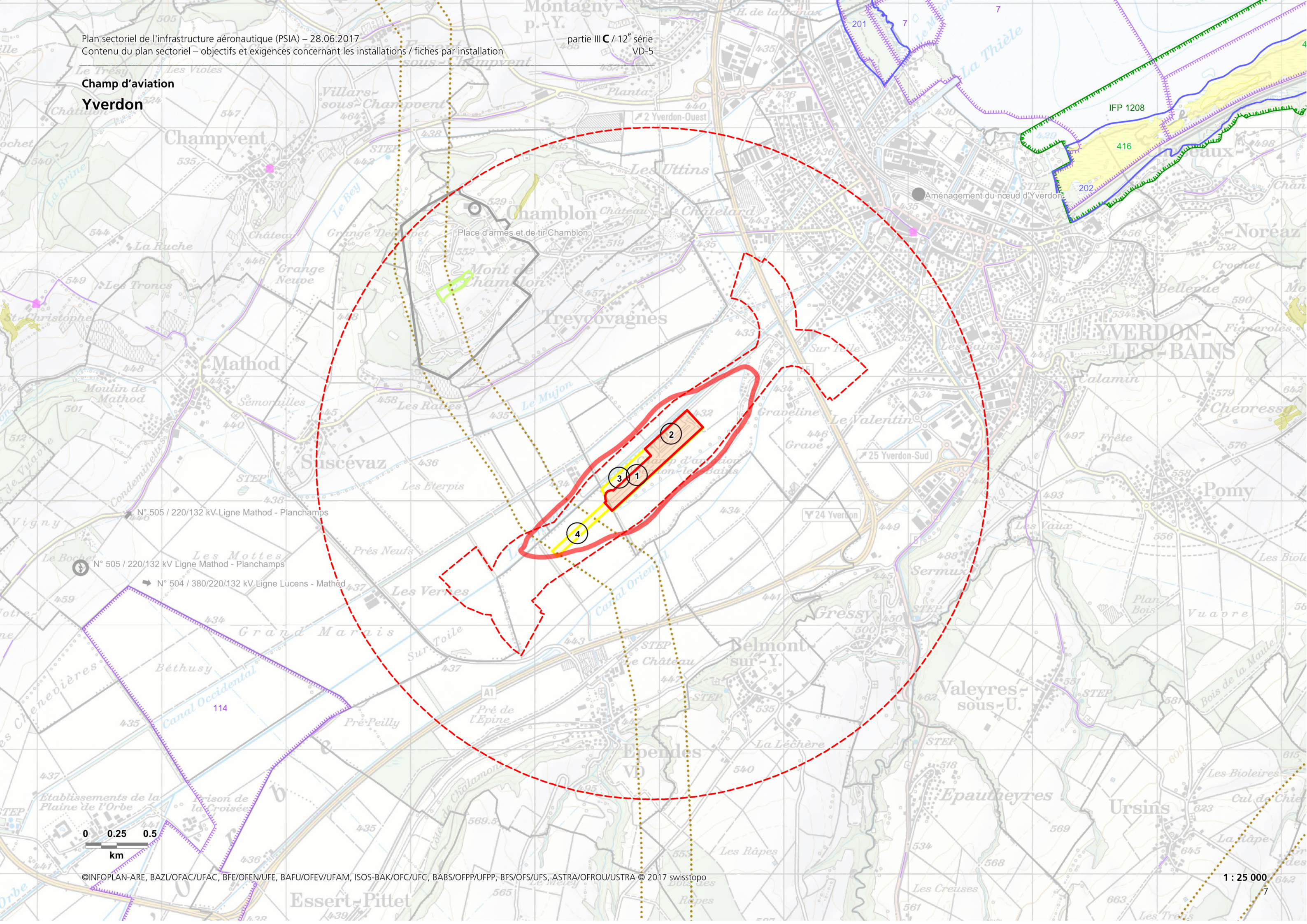
La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans. Dans le cadre du projet de rénovation des installations, l'exploitant déterminera à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Un concept de compensation écologique devra ainsi être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation. La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir. Il s'agira de coordonner ces différentes mesures avec la mise en oeuvre de la liaison biologique du Réseau écologique cantonal, ainsi qu'avec les projets agroécologiques et les projets de contributions à la qualité du paysage en cours dans le secteur de l'aérodrome. Enfin, une coordination doit être faite avec le projet pilote de valorisation biologique dans le secteur situé entre la Thielle et le Canal occidental au nord-ouest de l'aérodrome.

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. Une utilisation aéronautique de ces terres peut être compatible avec les SDA si elle n'entraîne aucune modification du sol et qu'elle n'altère pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Si des SDA sont en revanche touchées par des projets de construction, alors le Canton de Vaud estime que les SDA touchées doivent être compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue. Ce point doit être traité dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA.

**Equipement:**

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

**Champ d'aviation  
Yverdon**







# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo

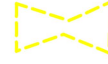
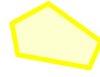
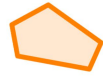
Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
aire de limitation d'obstacles  
aera con limitazione degli ostacoli

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

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito

Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio

Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare



## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

...

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



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



Infrastruktur Schiene  
infrastructure rail  
infrastruttura ferroviaria



Infrastruktur Schifffahrt  
infrastructure navigation  
infrastruttura navigazione



Militär  
militaire  
militare



Übertragungsleitungen  
lignes de transport d'électricité  
elettrodotti

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



BLN-Objekt  
objet IFP  
oggetto IFP



Moorlandschaft  
site marécageux  
zona palustre



Flachmoor  
bas-marais  
palude



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



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



Auengebiet  
zone alluviale  
zona golenale



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



Jagdbannggebiet  
district franc  
bandita



Wildtierkorridor überregional  
corridor faunistique suprarégional  
corridoio faunistico sovranazionale



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



ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto ISOS



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

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale



## Explication des termes utilisés

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

**Coordination réglée**  
**CR**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Information préalable**  
**IP**

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

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

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