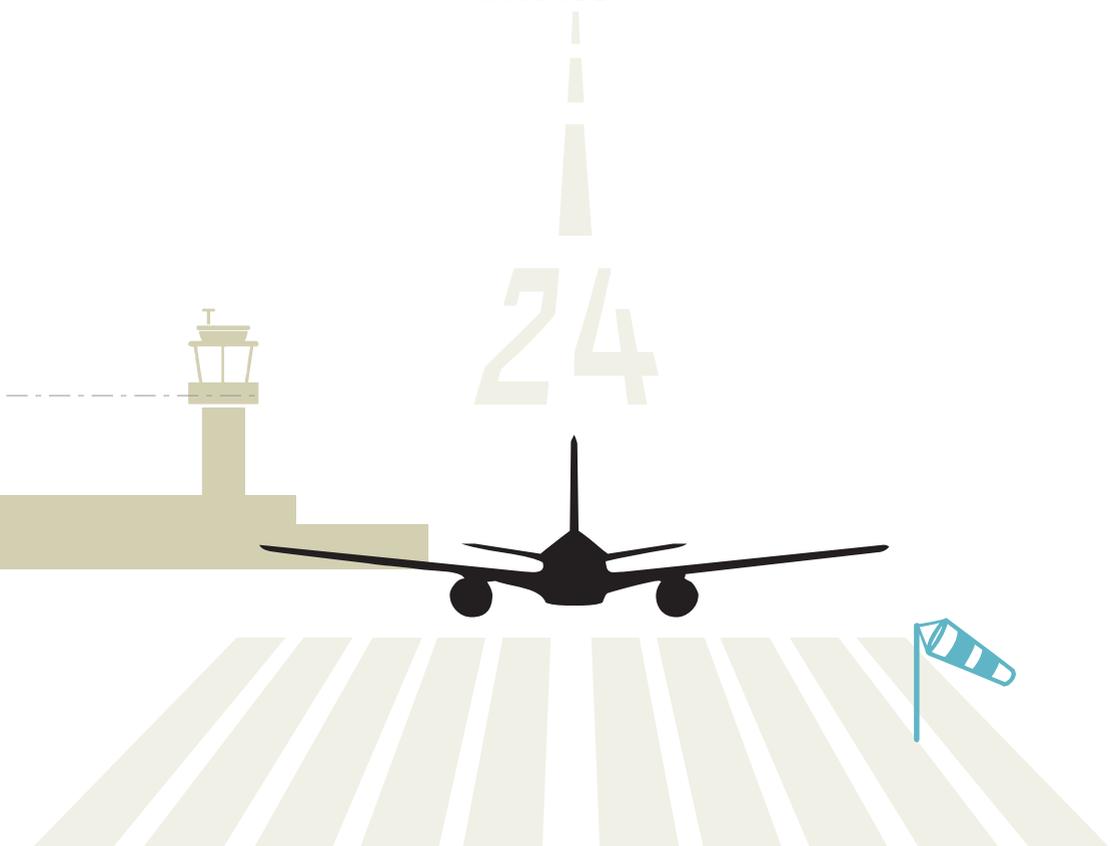


Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

Le PSIA en bref

Novembre 2020



Impressum

Editeur

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

Elaboration des cartes et réalisation graphique

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Conception graphique couverture

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2020 swisstopo

Distribution

En version électronique: www.bazl.admin.ch

Disponible aussi en allemand et en italien

11.2020

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

Le PSIA en bref

- Le PSIA constitue l'instrument d'aménagement et de coordination de l'infrastructure aéronautique civile sur le plan fédéral. Il fixe, de manière contraignante pour les autorités, les objectifs et exigences relatifs aux aéroports et aux installations de navigation aérienne.
- Le PSIA assure la coordination de la construction et de l'exploitation des aéroports avec les utilisations et zones protégées adjacentes. Les conflits doivent être identifiés et si possible désamorcés en amont.
- Le PSIA se compose de deux parties : une partie conceptuelle et une partie objectifs et exigences par installation. La première formule des objectifs et exigences applicables de manière générale à l'infrastructure aéronautique et définit le réseau des aéroports en indiquant leur emplacement et leurs fonctions.
- La partie objectifs et exigences précise les exigences découlant de la partie conceptuelle. Une fiche, qui repose sur le protocole de coordination, est établie pour chaque aéroport.

1. Rôle et fonction du PSIA

Parce qu'elle permet notamment d'avoir accès au réseau international de transport aérien, de mener des opérations de sauvetage ou de transporter des personnes et du matériel dans les régions de montagne, une infrastructure aéronautique performante est une condition importante du développement socio-économique de la Suisse. Les aéroports sont par ailleurs amenés à jouer un rôle important en temps que pôle économique. Tout comme d'autres infrastructures de transport, ils induisent fréquemment des effets négatifs sur la population et sur l'environnement (à l'instar des immissions de bruit). Sans compter que leur exploitation a aussi un effet inhibant sur le développement territorial des zones environnantes.

Il est donc d'autant plus important de coordonner très en amont la planification, la construction et l'exploitation de l'infrastructure aéronautique avec les utilisations et zones protégées adjacentes. Les conflits sont ainsi identifiés, éliminés ou à défaut atténués dès la phase de planification, tandis que l'existence des aérodromes et le maintien de leur potentiel de développement sont garantis à long terme. Cette fonction de coordination est assurée par le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique (PSIA) que l'on peut consulter sur Internet à l'adresse www.bazl.admin.ch/psia. Les indications avec référence spatiale des plans sectoriels de la Confédération peuvent être consultées sur le Web-SIG à l'adresse map.geo.admin.ch.

La Constitution fédérale (art. 87 Cst.) attribue la compétence de légiférer sur l'aviation à la Confédération. Selon l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), l'aviation fait de plus partie des tâches de la Confédération ayant une incidence spatiale. Le PSIA est l'instrument au moyen duquel la Confédération remplit le mandat conféré par ces bases réglementaires. Il se base sur les objectifs en matière d'infrastructure fixés par le Conseil fédéral dans le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016 et met en œuvre les exigences relatives à l'aviation civile de la politique d'organisation du territoire et de la Stratégie de la Confédération pour le développement durable.

Le PSIA constitue un instrument de coordination avec l'aménagement du territoire des cantons. Son horizon de planification oscille entre 15 et 20 ans. Il énonce des directives sur la manière d'évaluer l'intérêt public d'un aérodrome, est le cadre d'une première pesée des intérêts et prépare le terrain pour les procédures d'approbation en aval. Enfin, le PSIA est un document public qui renseigne de manière transparente sur les décisions d'aménagement du territoire en lien avec l'aviation.

Instrument d'aménagement du territoire, le PSIA se limite à la définition d'indications contraignantes pour l'infrastructure aéronautique. Les questions de politique aéronautique ou environnementale et les indications contraignantes relatives à l'espace aérien sont traitées par d'autres biais. Idem en ce qui concerne les décollages et atterrissages en dehors des aérodromes, qui sont régis par l'ordonnance sur les atterrissages en campagne (OSAC).

2. Teneur et structure du PSIA

Le PSIA fait parti du plan sectoriel des transports (PST), lequel vise à coordonner l'ensemble du système de transport de la Suisse (illustration 1).

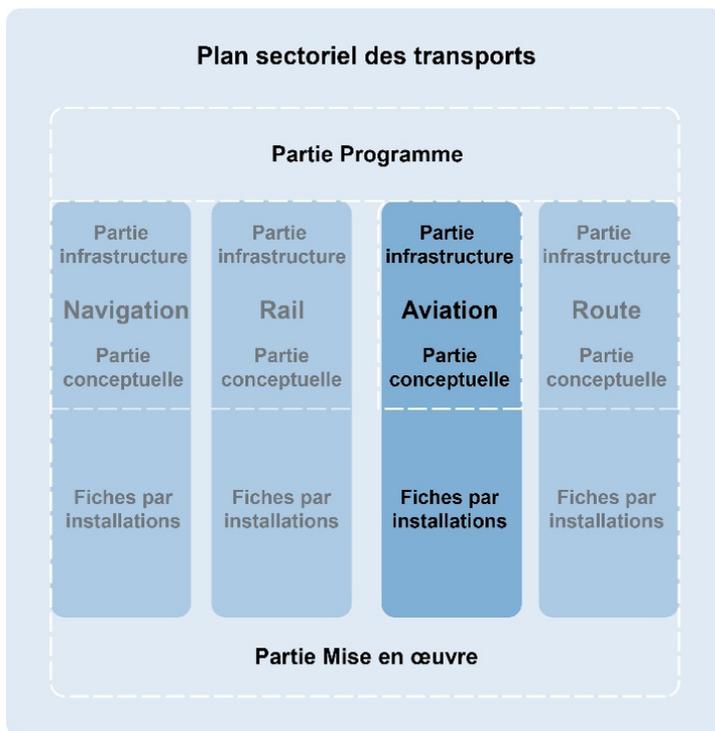


Illustration 1 : le PSIA, partie intégrante du plan sectoriel des transports.

Le PSIA se compose de deux parties : une partie conceptuelle et une partie objectifs et exigences par installation.

La partie conceptuelle a été entièrement révisée et a été approuvée par le Conseil fédéral le 26 février 2020. Les fiches sont élaborées au fur et à mesure et adaptées si nécessaire. À ce jour, le Conseil fédéral a approuvé les fiches de plus de 60 aéroports et entériné l'adaptation de nombreuses fiches. La plupart des aéroports possèdent leur fiche ; les fiches restantes sont en préparation.

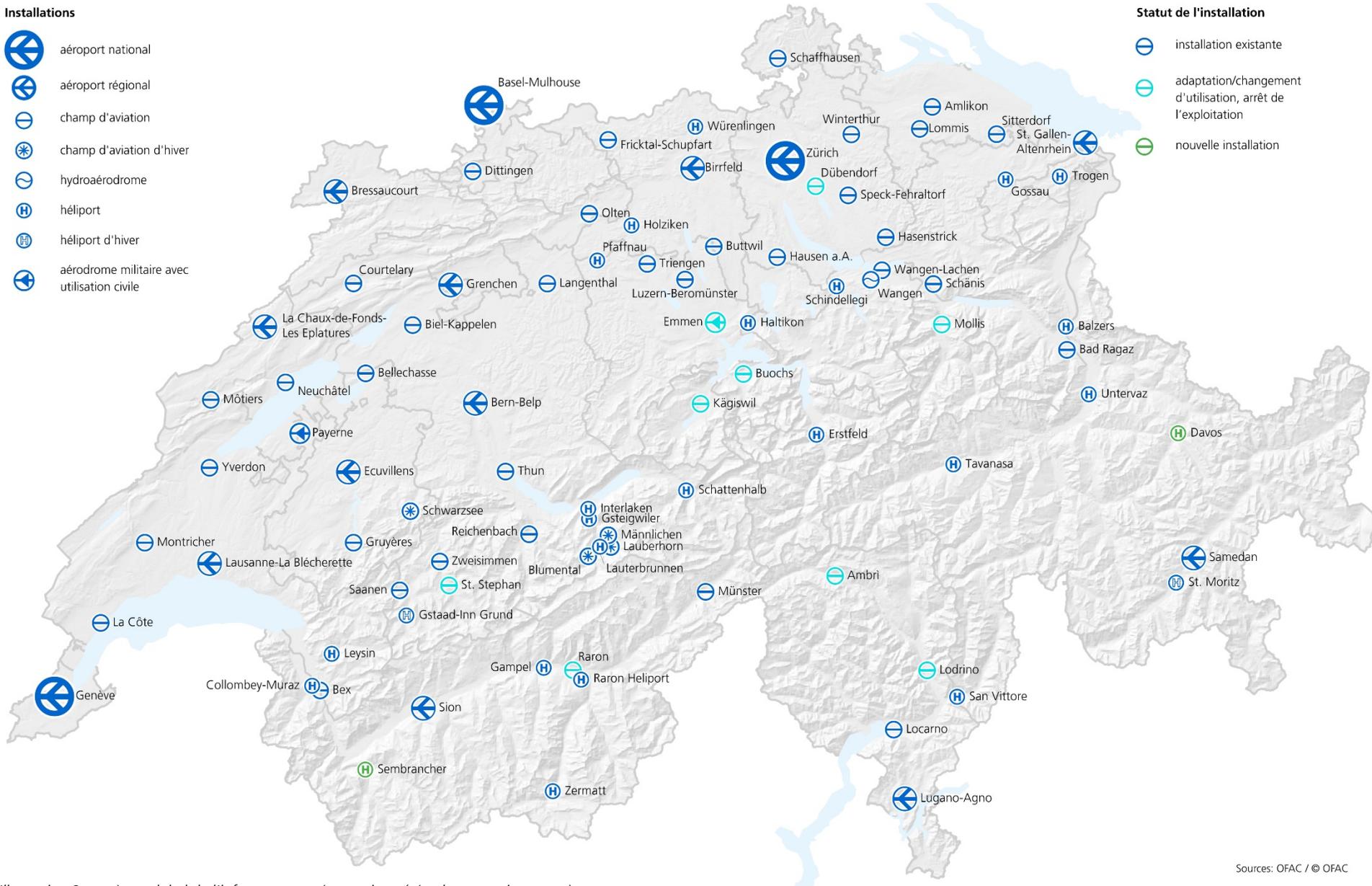
Aérodromes avec aviation civile

Installations

-  aéroport national
-  aéroport régional
-  champ d'aviation
-  champ d'aviation d'hiver
-  hydroaérodrome
-  héliport
-  héliport d'hiver
-  aérodrome militaire avec utilisation civile

Statut de l'installation

-  installation existante
-  adaptation/changement d'utilisation, arrêt de l'exploitation
-  nouvelle installation



Sources: OFAC / © OFAC

Illustration 2 : système global de l'infrastructure aéronautique (aérodromes uniquement).

2.1 Partie conceptuelle

La partie conceptuelle commence par passer en revue le cadre politique et juridique et le cadre en matière d'aménagement du territoire régissant l'aviation civile. Elle dresse ensuite l'inventaire de l'infrastructure aéronautique et identifie les tendances et les défis de l'aviation civile.

À partir de cet état des lieux, elle énonce les objectifs et les principes régissant l'aménagement des aérodromes et définit le système global de l'infrastructure aéronautique en indiquant l'emplacement, la fonction de chaque installation (illustration 2). On opère à cet effet une distinction entre plusieurs types d'installations :

- aéroports nationaux
- aéroports régionaux
- champs d'aviation
- champs d'aviation d'hiver
- héliports
- aérodromes militaires avec utilisation civile
- installations de navigation aérienne (installations de communication, de navigation et de surveillance en dehors des aérodromes)

Infrastructure aéronautique existante

L'aviation civile peut compter sur trois aéroports nationaux, onze aéroports régionaux, 45 champs d'aviation, 24 héliports et 42 installations de navigation aérienne. De plus, quatre des cinq aérodromes militaires en activité sont partiellement ouverts au trafic aérien civil.

La Suisse possède globalement une bonne infrastructure aéronautique. À la différence des routes nationales ou du réseau ferroviaire des CFF, celle-ci n'appartient pas à la Confédération dont le rôle se limite en l'occurrence à instaurer un cadre et des garde-fous appropriés en matière d'aménagement du territoire dans les limites desquels les tiers bénéficient d'une infrastructure aéronautique fonctionnelle.

Les terrains d'atterrissage en campagne (pour hélicoptères et avions) ne font pas partie de l'infrastructure, tout comme les places de décollage et d'atterrissage pour les ballons et pour le vol libre. Les grands drones sont exploités à partir des aérodromes existants ou en dehors des aérodromes (atterrissages en campagne).

Développement de l'infrastructure aéronautique

Le système d'aérodromes doit être en substance conservé, sa qualité améliorée et être si besoin développée. L'infrastructure aéronautique doit en premier lieu couvrir les besoins des types de trafic répondant à un intérêt public. On considère que les vols de ligne, le sauvetage de même que les interventions aériennes et autres vols d'État revêtent un intérêt public particulier. La formation et le perfectionnement aéronautiques, l'aviation d'affaires, les vols touristiques, le travail aérien et les vols d'essai répondent également à un intérêt public. L'intérêt public d'un aérodrome se mesure à l'importance économique et sociale (du point de vue de la Confédération, du canton et des communes) du trafic aérien qui le dessert. Lors de la pesée des intérêts, il est mis en balance avec les usages et objectifs de protection adjacents.

Les nouveaux besoins en transport et l'accroissement de la demande en prestations de trafic aérien doivent d'abord être couverts au moyen des aérodromes existants. Des extensions ne sont pas formellement exclues ; elles doivent cependant être évaluées à l'aune des critères du développement durable.

Places d'atterrissage en montagne

La partie conceptuelle désigne enfin 40 places d'atterrissage en montagne (PAM). On entend par PAM un emplacement hors des aérodromes, situé à plus de 1100 m d'altitude et dépourvu d'infrastructure. Ces places sont utilisées pour la formation et l'entraînement des pilotes et également pour le transport de personnes à des fins touristiques.

2.2 Partie objectifs et exigences par installation

La partie objectifs et exigences par installation précise les exigences propres à chaque aérodrome découlant de la partie conceptuelle. Les fiches (qui comprennent du texte et des cartes ; cf. illustrations 3 et 4 : exemple de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette) décrivent les indications contraignantes suivantes:

- l'affectation et la fonction de l'installation (texte)
- le cadre général de son exploitation (texte)
- le périmètre d'aérodrome (carte)
- le territoire exposé au bruit, qui limite l'exploitation (carte)
- l'aire de limitation d'obstacles qui protège les routes d'approche et de départ (carte)
- les principes relatifs à la desserte terrestre (texte)
- les principes relatifs à la protection de la nature et du paysage (texte)

Les fiches assurent l'intégration des aérodromes dans le territoire. Elles garantissent l'espace nécessaire à leurs constructions et à leur exploitation et précisent les effets sur le territoire et l'environnement. Les principaux conflits avec les exigences de la législation sur la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont désamorçés autant que possible à ce stade, et le contenu de la procédure d'approbation prévue en aval par la LA est simplifié. Le PSIA permet par conséquent de procéder à une première pesée des intérêts en lien avec des projets des aérodromes ayant des incidences spatiales. En revanche, la pesée complète des intérêts s'effectue toujours dans le cadre des procédures d'approbation en aval prévue par la LA.

Aucune fiche n'est établie pour les installations de navigation aérienne et les PAM.

Plan sectoriel de l'infrastructure aérospatiale (PSIA) – 03.02.2016 Contenu du plan sectoriel – objectifs et exigences concernant les installations / fiches par installation	partie IC / 111 site VD-1	Plan sectoriel de l'infrastructure aérospatiale (PSIA) – 03.02.2016 Contenu du plan sectoriel – objectifs et exigences concernant les installations / fiches par installation	partie IC / 111 site VD-1												
Installation: Lausanne-La Blécherette VD-1 Réseau partiel: Aérodrôme régional															
<p style="text-align: center;">S I T U A T I O N I N I T I A L E</p> <p>Informations générales et données techniques:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Canton: Vaud - Commune de site: Lausanne - Communes avec limitation d'obstacles: Crisier, Epalinges, Joussens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Philly, Renens (VD), Romanel-sur-Lausanne - Communes avec exposition au bruit: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Philly, Romanel-sur-Lausanne - Prestations de trafic: (vois à moteur) <ul style="list-style-type: none"> - moyenne 4 ans: 37 022 (2011-2014) - max. 10 ans: 39 765 (2014) - base de référence CB: 45 000 (2009) - potentiel PSIA: 45 000 <p>Rôle et fonction de l'installation: Aérodrôme régional concessionnaire existant depuis 1910. Il est le plus ancien et le plus important du canton et appartient au réseau des aérodrômes régionaux de Suisse. Base régionale pour le trafic commercial (vois taxi et de transport, vols de secours) et non commercial (vois à moteur à des fins sportives avec restrictions conformes au règlement d'exploitation, vols d'initiation de formation et de perfectionnement, vols techniques d'entretien). Etat de la coordination: Les fonction et développement de l'aéroport selon le PSIA sont coordonnées avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes directeurs du canton. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.</p> <p>Révois: Réseau aérodrômes régionaux N° 82</p> <p>Documents de base: - concession d'exploitation du 20.12.2006 - règlement d'exploitation du 04.05.2007 - cadastre d'exposition au bruit de septembre 2009 - cadastre de limitation d'obstacles d'octobre 2012 - plans des zones de sécurité de février 1970 - protocole de coordination de juin 2007 et complémentaires de juin 2010, janvier 2011 et février 2015</p>		<p>L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnées, en particulier avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. La prise en compte du pôle de développement économique «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne – est inscrite dans le protocole de coordination. Les problèmes en suspens doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines.</p> <p>Les projets de construction mentionnés dans la fiche par installation du 4 juillet 2012 (hangars, bâtiment administratif et base Regi) ont été réalisés, à l'exception de la voie de roulage devant le hangar abri, tant les avens historiques dont la décision d'approbation des plans a été déclinée le 15 mars 2011.</p> <p>Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée au projet de la nouvelle infrastructure de la Rega. La décision d'approbation des plans pour ce projet a été délivrée en juillet 2008.</p> <p>L'utilisation des hangars en contrefas de la piste a été examinée. Le projet a reçu l'aval de la Ville de Lausanne. Enfin, le bâtiment situé à l'ouest de la piste et qui sera utilisé dans le cadre des activités d'entretien de l'aérodrôme a nécessité l'adaptation du périmètre.</p> <p>Les surfaces vertes de l'installation seront valorisées selon la conception «Playa Suisse» et les principes recommandés du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p> <p style="text-align: center;">D É C I S I O N S</p> <p>Fonction de l'installation: L'aéroport est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.</p> <p>Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre 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> <table border="1" data-bbox="868 470 957 662"> <thead> <tr> <th>CR</th> <th>CC</th> <th>IP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">•</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">•</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">•</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		CR	CC	IP	•			•			•		
CR	CC	IP													
•															
•															
•															

Illustration 3 : extrait de la fiche de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette (VD). Les décisions apparaissent sur fond gris.

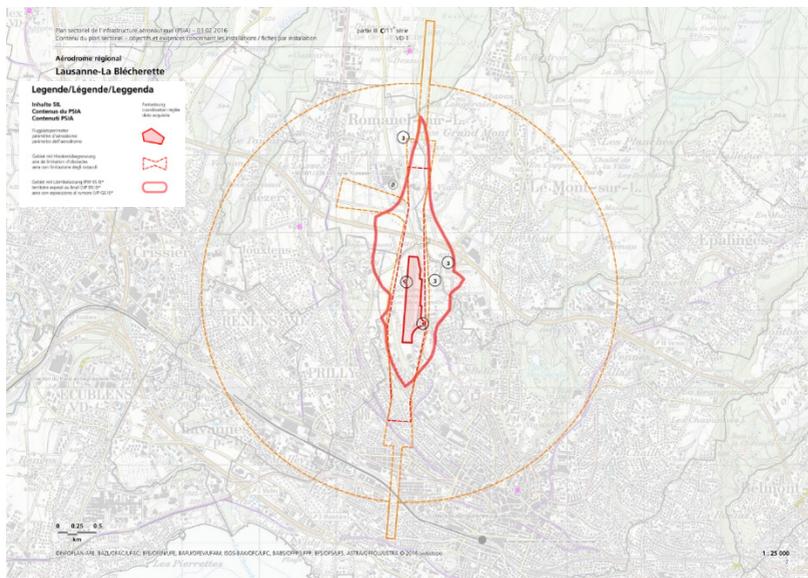


Illustration 4 : carte extraite de la fiche de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette (VD). Y sont reportées les indications spatiales.

3. Procédure et effets

Procédure

Les indications contraignantes propres à une installation donnée, formulées dans la fiche de l'installation, sont établies à la suite d'un processus de coordination qui précède la procédure formelle ordinaire et auquel prennent part les services fédéraux et cantonaux compétents, l'exploitant de l'aérodrome et les communes concernées. Ce processus s'inscrit dans le devoir de collaboration prescrit par la LAT (illustration 5). Le résultat de ces démarches est consigné dans un protocole de coordination.

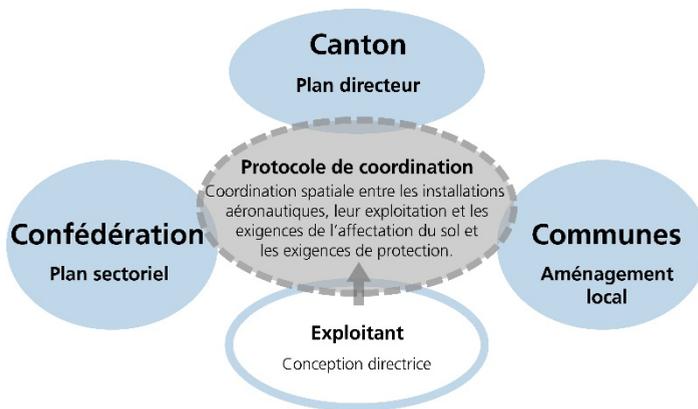


Illustration 5 : élaboration collaborative du protocole de coordination.

Juridiquement non contraignant, le protocole de coordination présente les conflits spatiaux de même que les points d'entente et de désaccord entre les services participant à la coordination. Il 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 concernés (plan directeur cantonal, plan d'affectation communal ; illustration 6) : Le processus de coordination peut être exceptionnellement omis s'il n'y a pas d'effet considérable sur l'aménagement du territoire.

Le PSIA est adopté par le Conseil fédéral. Le projet est auparavant soumis à la population dans le cadre d'une procédure d'information et de participation. Les cantons et les communes sont en outre consultés. La procédure est régie par les dispositions de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT).

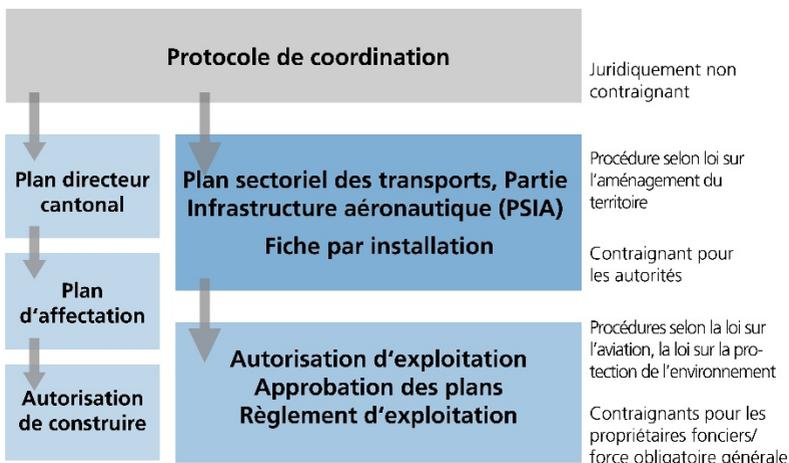


Illustration 6 : le protocole de coordination à l'origine de la fiche PSIA.

Effets

Les indications inscrites dans le PSIA (y compris les principes de la partie conceptuelle du PSIA) sont contraignantes pour les autorités quel que soit leur échelon (Confédération, cantons, communes). Elles sont classées, pour autant qu'elles aient une référence spatiale, dans l'une des trois catégories suivantes en fonction de l'état de la coordination : « coordination réglée », « coordination en cours » et « information préalable ». Aux termes de la LA, aucun projet ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement ne peut en principe être approuvé sans ces indications. Les indications contraignantes sont en outre coordonnées avec les autres plans sectoriels et conceptions de la Confédération afin d'éviter toute incohérence entre les divers instruments d'aménagement du territoire. Les communes tiennent compte des exigences du PSIA dans leur plan d'affectation.

