



# PROJET

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Contenu du plan sectoriel – Objectifs et exigences de caractère conceptionnel / Réseau partiel: places d'atterrissage en montagne

## Partie III B6a – Places d'atterrissage en montagne

### Situation initiale

#### Installations existantes

On compte actuellement en Suisse 42 places d'atterrissage en montagne (PAM; cf. carte Situation initiale), mais la loi fixe un plafond de 48 PAM (art. 54, al. 3 de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA, RS 748.131.1)).

Le réseau actuel des PAM s'est révélé du point de vue de l'aviation globalement adapté aux besoins. Des ajustements ponctuels sont néanmoins discutés selon les régions, pour certaines d'entre elles, les PAM devant même être redimensionnées. (D'éventuelles modifications du réseau existant seront réalisées avec le concours des autorités, organisations et entreprises concernées).

L'existence d'un réseau de PAM se justifie avant tout par l'instruction et l'entraînement des pilotes. Un peu moins de la moitié des mouvements de vol annuels en montagne sont effectués dans ce cadre. Pour les besoins de l'instruction, il importe que les trajectoires de vol soient aussi courtes que possibles et que les pilotes puissent s'exercer sur des terrains situés à différentes altitudes, présentant des configurations variées et concentrés sur une aire aussi restreinte que possible. Afin de maintenir un degré de sécurité aérienne élevé et d'optimiser les activités de sauvetage aérien, l'instruction et l'entraînement doivent se dérouler dans plusieurs régions reflétant la variété des conditions météorologiques et topographiques.

Les vols commerciaux au sens de l'art. 100 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation représentent près du quart des mouvements de vol sur les PAM (dont les trois-quarts servent à la pratique de l'hélicoptère). Ces vols contribuent indirectement à l'entraînement des pilotes professionnels (subventions croisées). Grâce à l'hélicoptère, l'activité aérienne n'est pas totalement interrompue l'hiver et les pilotes peuvent maintenir leurs aptitudes tout au long de l'année. Cinq PAM enregistrent plus de 1000 mouvements de vol commerciaux en moyenne annuelle (un atterrissage et un décollage font deux mouvements), 7 PAM entre 500 et 1000 et 29 autres affichent moins de 500 mouvements de vol.

Les mouvements de vol restants sont effectués dans le cadre d'activités de sport aérien (principalement vols non commerciaux par avion) et visent en premier lieu à entraîner les pilotes.

Carte Situation initiale cf. annexe

Tableau récapitulatif (voir aussi PSIA partie II-15)

Place d'atterrissage	Ct.	Aptitude			Désignée depuis	Coordonnées		Altitude	
		H <sup>1</sup>	A <sup>2</sup>	I <sup>3</sup>		HS <sup>4</sup>	X		Y
Aeschhorn	VS	X	X	X	A	1966	621 100	101 000	3541
Alp Trida	GR	X		X	B	1964	823 325	207 125	2267
Alpe Foppa	TI	X		X		1980	712 400	108 350	1527
Alphubel	VS	X	X	X	A	1964	633 775	100 050	3839
Arolla	VS	X		X	C	1974	603 550	095 825	2000
Arosa	GR	X		X		1988	771 500	182 900	1619
Bec de Nendaz	VS	X		X		1964	587 900	112 150	2163
Blüemlisalp	BE	X	X	X		1964	625 460	150 860	2811
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	X	X	X		1964	710 000	186 650	2944
Col des Mosses	VD	X		X		1973	574 025	138 575	1441
Crap Sogn Gion	GR	X		X	B	1973	735 375	188 875	2235
Croix-de-Coeur	VS	X	X	X	C	1964	584 200	107 800	2186
Ebnefluh	VS	X	X	X	A	1964	639 250	150 850	3853
Fuorcla Chamuotsch	GR	X		X	A	1981	777 600	152 600	2922
Fuorcla Grischa	GR	X		X	B	1981	780 250	154 250	2963
Glacier de Breney	VS	X	X	X	A	1964	600 400	092 950	3646
Glacier de Tsanfleuron	VS	X	X	X	B	1964	583 300	129 200	2849
Glacier du Trient	VS	X	X	X	A	1964	569 000	092 900	3225
Glärnischfirn	GL	X	X	X		1966	718 000	207 000	2516
Grimenz	VS	X		X	C	1973	610 300	113 550	1575
Gstellihorn	BE/VS	X		X	A	1966	586 380	132 620	2749
Gumm	BE/VD	X		X	A	1966	581 275	142 300	2057
Jungfraujoch	VS	X	X	X		1964	642 300	155 300	3458
Kanderfirn	BE	X	X	X	A	1964	629 920	148 350	2895
Langgletscher	VS	X	X	X	C	1964	637 200	144 800	2356
Limmerenfirn	GL	X	X	X		1966	716 700	185 520	2972
Madrisahorn	GR	X		X	B	1964	784 800	200 725	2696
Monte-Rosa	VS	X	X	X	A	1964	632 000	087 800	4094
Petersgrat	BE/VS	X	X	X	A	1964	629 700	146 300	3134
Petit-Combin	VS	X	X	X	A	1964	586 625	092 500	3648
Rosa Blanche	VS	X	X	X	A	1964	593 500	101 050	3299
Rosenegg-West	BE	X	X	X	A	1973	653 700	164 200	3492
Staldenhorn	BE	X		X	A	1966	584 750	141 800	1973
Susten Steingletscher	BE	X		X	C	1973	675 420	176 025	1846
Sustenlimmi	BE	X	X	X	A	1972	675 575	171 425	3175
Theodulgletscher	VS	X	X	X	B	1964	621 050	087 000	3450
Unterrothorn	VS	X		X	B	1973	627 800	096 625	3087
Vadret dal Corvatsch	GR	X	X	X	B	1981	783 375	143 575	3246
Vadret Pers	GR		X			1973	792 850	141 525	3088
Vorabgletscher	GR/GL	X	X	X	B	1964	730 600	193 350	2967
Vordere Walig	BE	X		X	A	1966	584 800	138 000	2044
Wildhorn	VS	X	X	X	A	1964	594 000	133 675	3243

1

H pour hélicoptères

2

A pour avions

3

I à des fins d'instruction

4

HS pour héliski (dans le cadre du transport de personnes à des fins touristiques généralement autorisé)

A Débarquement avec hélicoptère en dehors du domaine skiable

B Débarquement avec hélicoptère sur le domaine skiable

C Place d'embarquement

A une exception près (Vadret Pers), les 42 PAM peuvent accueillir des hélicoptères et se prêtent à l'instruction. Trente-deux PAM peuvent être utilisées dans le cadre de l'héliski (18 en dehors du domaine skiable, 9 sur le domaine skiable, tandis que 5 sont utilisées comme places d'embarquement) et 24 d'entre elles peuvent également accueillir des avions. Une installation est uniquement réservée aux avions (Vadret Pers).

## Rôle et fonction

Les PAM sont des places situées au-dessus de 1100 m d'altitude, utilisées à des fins d'instruction, d'exercice et de sport ou pour le transport touristique de personnes. Les PAM sont indispensables à la formation et à l'instruction des pilotes titulaires d'une extension aux atterrissages en montagne. Les activités de sauvetage et de transport aérien en montagne en dépendent indirectement. Les PAM permettent en outre de développer des activités touristiques (héliski) et des activités de sport aérien (principalement en avion).

## Questions à résoudre

Certaines places d'atterrissage en montagne entrent en conflit avec des zones de protection de la nature, des zones de détente et des biotopes réservés à la faune sauvage. Il se pose dès lors la question de savoir comment résoudre ces conflits et, en particulier, comment aménager les zones de silence prescrites par la loi en relation avec la désignation des places d'atterrissage en montagne (art. 8, al. 4 de la loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation, LA) et mettre en œuvre les exigences de la Conception «Paysage Suisse» (objectif sectoriel 6c). En vertu de la décision du Conseil fédéral du 18 octobre 2000 portant approbation des Parties I à III B du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, l'administration a été chargée de procéder, en collaboration avec les milieux concernés, au réexamen général du réseau des places d'atterrissage en montagne et de répondre à la question de savoir également dans quelle mesure la pratique de l'héliski doit être maintenue. Par des mesures spécifiques, il s'agit d'empêcher que les vols aillent à l'encontre des objectifs de protection. Si les restrictions définies ne parviennent pas à aplanir les conflits, les places d'atterrissages en montagne existantes devront être remplacées par des terrains mieux adaptés.

Plusieurs groupes de travail réunissant les milieux concernés ont défini les grands axes de ce dossier. Il a d'abord fallu recenser les conflits potentiels en matière de protection de la nature et du paysage. Pour ce faire, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ont mandaté une étude (Hintermann+ Weber AG, décembre 2002) qui identifie les principaux champs conflictuels suivants: zones de protection légalisées, faune / animaux sauvages, «tranquillité / détente calme». Les 42 PAM étudiées présentent des conflits potentiels dans un rayon de 5 km autour du terrain d'atterrissage. Dix-huit d'entre elles sont situées sur un objet inscrit à l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) ou des sites marécageux (ISM). Selon les auteurs de l'étude, vingt-deux PAM représentent des sources importantes de conflits potentiels. Pour la Confédération, les conclusions de cette étude constituent un état des lieux exploitable pour la suite des travaux. Il faut toutefois signaler que l'analyse se base uniquement sur la cartographie et que les dimensions spatiales, tridimensionnelles et saisonnières n'ont pratiquement pas été prises en compte. L'étude a cependant mis en évidence que chaque place d'atterrissage doit faire subsidiairement l'objet d'une évaluation spécifique tenant compte des particularités géographiques locales.

Les PAM et leurs conditions d'utilisation devront être définies sur le plan régional dans le cadre de l'élaboration des fiches de coordination. Il conviendra à cet égard d'examiner la pertinence des conflits potentiels identifiés et le cas échéant d'évaluer si ceux-ci peuvent être résolus par le biais de mesures appropriées.

## Décisions

CR 1 Les 42 PAM existantes mentionnées sur la carte Situation initiale constituent la base du futur réseau des PAM.

P 2 Le réexamen des PAM, regroupées par région, intervient dans le cadre de l'élaboration des fiches par installation. Il y a lieu à cet effet d'associer les autorités, les organisations et les entreprises et de prendre en compte les besoins régionaux reconnus.

P 3 L'utilisation des PAM ne doit en principe pas aller à l'encontre des objectifs de protection prévus par la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451) et par la loi fédérale du 20 juin 1986 sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (LChP, RS 922.0). A l'extérieur de ces territoires également, l'utilisation des PAM ne doit pas occasionner des nuisances excessives pour l'espace et l'environnement.

Les conflits entre les PAM existantes et les objectifs de protection de la LPN et la loi sur la chasse doivent être réglés dans le cadre de l'élaboration des fiches de coordination. La procédure est la suivante:

- S'il est porté atteinte aux objectifs de protection, des restrictions d'exploitation supplémentaires seront définies (genre d'utilisation, objets volants autorisés, restrictions quant aux horaires et aux lieux).
- Les mesures décrétées doivent tenir compte des exigences spécifiques à la formation et au perfectionnement ainsi qu'au maintien des aptitudes au pilotage (variété des scénarios d'entraînement). Les exigences en matière de formation et de perfectionnement priment les autres activités aéronautiques.
- Si le conflit persiste nonobstant les restrictions d'utilisation, la PAM concernée est déplacée ou remplacée. En lieu et place de ces mesures, des mesures de compensation peuvent également être décidées (p.ex. création d'une zone de silence). La PAM de rechange peut également être recherchée dans une autre région.

P 4 En Suisse, la pratique de l'hélicoptère n'est autorisée que sur les places d'atterrissage désignées comme telles. La procédure de désignation d'une place affectée à l'hélicoptère est la suivante:

- La désignation d'une PAM exploitable pour l'hélicoptère est conditionnée par l'existence d'un intérêt qualifié, p.ex. par le biais d'une conception touristique régionale ou cantonale coordonnée avec le plan directeur cantonal.
- Les PAM exploitables pour l'hélicoptère ainsi que leurs restrictions d'utilisation sont convenues au niveau régional avec le concours des autorités, des entreprises et des organisations concernées.
- Les PAM exploitables pour l'hélicoptère sont définies dans le PSIA.

IP 5 Il y a lieu d'étudier d'autres mesures visant à optimiser le réseau des PAM compte tenu des incidences sur le territoire et l'environnement et de manière à répondre aux besoins en matière de formation et de perfectionnement.

P 6 La délimitation des zones de silence se fonde sur les inventaires et objets à protéger existants selon la LPN ou la LChP. Elle est concrétisée dans le cadre des fiches de coordination.

## Explications

1. –
2. La coordination, l'harmonisation et l'élaboration de solutions doivent si possible porter sur un ensemble de places d'atterrissage regroupées par régions à l'instar de la procédure suivie pour l'élaboration des protocoles de coordination des aérodromes. Les offices fédéraux (Office fédéral de aviation civile, Office fédéral du développement territorial, Office fédéral de l'environnement, Département de la défense, de la protection de la population et des sports, la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage), les cantons (services de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la protection de la nature, de la chasse, de l'économie et du tourisme), les communes sur lesquelles les PAM sont situées, les organisations (Club alpin suisse, Aéroclub de Suisse, Fondation pour la protection du paysage, Swiss Helicopter Association) et les entreprises (bases d'hélicoptères dans la région concernée) seront associées au processus. Dans un premier temps, l'OFAC rédigera en collaboration avec les services fédéraux concernés des directives/lignes directrices comprenant une liste des critères matériels qui serviront à l'analyse des places et à la détermination de leur affectation.
3. Les terrains d'atterrissage situés à l'intérieur ou au voisinage immédiat de territoires pour lesquels la tranquillité et le silence représentent des critères qualitatifs importants, à l'intérieur de réserves naturelles ou de réserves de faune nationales ou cantonales comme p.ex. les districts francs ou les «Wildasylen» (GR) etc. représentent une source de conflits demandant à être résolus. De même, les horaires doivent être réglementés. Concernant les restrictions d'utilisation mentionnées, il peut s'agir de l'obligation de suivre une route aérienne déterminée ou de restrictions limitées à des périodes de l'année ou de la journée. Il sera tenu compte dans l'élaboration de solutions, d'une part, des efforts engagés par la Confédération en vue d'améliorer l'impact de l'IFP par son intégration dans d'autres domaines politiques ayant une incidence sur le territoire, d'autre part, des débats en cours sur les parcs nationaux.

A l'inverse des hélicoptères, les avions ne peuvent pas atterrir sur n'importe quel terrain. De plus, ces deux types d'aéronefs produisent des nuisances de nature différente. Il convient dès lors d'en tenir compte dans la résolution des conflits. Si les conflits avec les intérêts de la protection de la nature et du paysage devaient justifier des mesures correctrices, il convient de garder à l'esprit que les PAM réservées aux avions sont plus difficiles à déplacer que celles réservées aux hélicoptères.

4. En l'absence d'une base légale en la matière, l'héliski ne peut être frappé d'une interdiction générale en Suisse. En raison des conflits potentiels occasionnés par la pratique de l'héliski, cette activité doit cependant se limiter aux places désignées comme telles, et déterminées dans le cadre de l'élaboration des fiches de coordination. La majorité des vols commerciaux à destination des PAM est liée à la pratique de l'héliski. Ces vols ont lieu usuellement durant le premier trimestre de l'année. L'héliski constitue une offre touristique importante pour certaines régions et représente une source de revenus non négligeable pour plusieurs entreprises. La pratique de l'héliski est toutefois fortement tributaire des conditions météorologiques et varie suivant les jours de la semaine et la période de l'année. Grâce à l'héliski, l'activité aérienne n'est pas totalement interrompue l'hiver et les pilotes peuvent maintenir leurs aptitudes tout au long de l'année. Qui plus est, cette activité permet de maintenir la sécurité aérienne à un niveau élevé.

5. Il convient notamment d'examiner si la délimitation de secteurs réservés à l'aviation de montagne s'avère judicieuse à la lumière des impacts sur le territoire et l'environnement et des conflits qui en découlent. Cet examen tiendra compte des éléments suivants:
- L'affectation des secteurs (doivent-ils être exclusivement réservés à la formation ou au contraire être ouverts en général à tous les genres d'utilisation?);
  - Les modalités de mise en service de ces secteurs et les mesures de compensation/restrictions territoriales (p. ex. quotas de vols d'entraînement sur les terrains d'atterrissage, création de zones au-dessous de 2000 m d'altitude dans les zones protégées existantes dans lesquelles aucun atterrissage à des fins d'instruction n'est admis à titre de compensation des immissions de bruit);
  - La nécessité de modifier la LA et l'OSIA.
6. La création de zones de tranquillité du paysage et de zones de tranquillité pour le gibier intervient dans le cadre des discussions régionales (lors de la phase d'élaboration des fiches de coordination) et doit être coordonnée avec les plans directeurs cantonaux.

On distingue deux catégories de zones de silence:

- A) Les zones de tranquillité du paysage dans lesquelles par définition les sources de bruit anthropogène sont faibles. L'objectif de protection consiste à préserver la diversité des sons d'origine naturelle et le calme pour le repos de l'homme.
- B) Les zones de tranquillité pour le gibier: zones protégées où la faune est particulièrement sensible aux impacts des aéronefs et comprenant d'importants refuges pour le gibier.

---

G (Principes): Les principes sont des indications contraignantes de portée générale. Ils sont de même niveau que les mesures de la catégorie «coordination réglée».

CR (Coordination réglée): Les décisions entrant dans la catégorie «coordination réglée» se réfèrent à des activités pour lesquelles la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée et les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale). 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 (art. 15 OAT).

CC (Coordination en cours) Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles la collaboration entre les autorités concernées a été engagée et il n'est pas encore possible de déterminer de façon définitive si les exigences matérielles posées à la coordination sont remplies.

V (Information préalable): Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles le besoin de coordination ne peut pas encore être déterminé de manière précise et la collaboration n'a pas encore été engagée.