



8 mai 2026 (Projet pour la procédure de consultation et de participation)

Plan sectoriel militaire (PSM), partie objets

Fiche de coordination 22.401, aérodrome militaire de Payerne

Comparaison avec les anciennes versions du PSM :

La présente fiche de coordination remplace la fiche de coordination 22.31 du 14.12.2007 pour l'aérodrome militaire de Payerne.

En raison du remplacement des avions de combat actuels de F/A-18 par le F-35A, les nuisances sonores ont été recalculées conformément à l'ordonnance sur la protection contre le bruit pour la situation après l'introduction du F-35A. Il en résulte une courbe de bruit modifiée pour la valeur de planification du degré de sensibilité II dans la fiche de coordination.

Table des matières

1.	Situation initiale, utilisation future	3
2.	Dispositions	5
3.	Explications	6
4.	Documentation	8

Carte

Périmètre de l'aérodrome militaire, territoire exposé au bruit et aire de limitation d'obstacles (1:50'000)

Légende

Impressum

Éditeur

Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports DDPS, Secrétariat général
DDPS

Rédaction

Territoire et environnement DDPS

Cartes

Office fédéral de topographie – swisstopo

Référence

Au format électronique : www.plansectorielmilitaire.ch

22.401 Aérodrome militaire de Payerne

Cantons	Fribourg (FR), Vaud (VD)
Communes concernées	FR : Estavayer VD : Grandcour, Payerne
Utilisation principale	Avions de combat, avions à hélices, drones et hélicoptères
Communes avec exposition au bruit	FR : Estavayer, Cugy, Les Montets, Lully, Sévaz, Vallon VD : Corcelles-près-Payerne, Grandcour, Missy, Payerne
Communes avec limitation d'obstacles	FR : Estavayer, Cugy, Les Montets, Vallon VD : Corcelles-près-Payerne, Grandcour, Missy, Payerne
Propriété foncière	Confédération, tiers

1. Situation initiale, utilisation future

Situation initiale

Aux côtés de Meiringen, la base aérienne de Payerne est aujourd'hui la principale base des Forces aériennes pour les opérations avec des avions de combat. Avec ses quelque 640 emplois et 38 places d'apprentissage, la base aérienne de Payerne est un des plus grands employeurs de la région et contribue au développement économique. Selon les décisions de la partie programme du PSM 2017, l'aérodrome militaire de Payerne est exploité pour une durée indéterminée.

Une escadre d'aviation opérant sur F/A-18 et une escadre de transport aérien opérant sur hélicoptères et avions de transport léger y sont stationnées en permanence. Payerne est également un aérodrome de départ et d'arrivée pour les opérations régulières en faveur du Service de transport aérien de la Confédération (STAC) et de vols VIP étrangers (diplomates).

L'aérodrome est opérationnel tout au long de l'année, avec une réduction estivale du service de vol jet d'environ trois semaines. L'horaire des vols se base sur le règlement d'exploitation en vigueur. En règle générale, les vols ont lieu les jours ouvrables, pendant les heures d'exploitation de 7h30 à 12h00 et de 13h15 à 17h00. En outre, d'octobre à mars, des vols de nuit avec des avions de combat ont lieu une fois par semaine (lundi ou mardi) jusqu'à 22h00. Les vols de nuit avec des hélicoptères ont lieu jusqu'à deux fois par semaine d'octobre à mars (lundi et mardi) jusqu'à 22h00 et une fois par semaine d'avril à septembre (lundi) jusqu'à 23h00. Sont exclus des limitations horaires, les engagements opérationnels.

De plus, la base aérienne de Payerne garantit la mission de police aérienne permanente 24h/24 (QRA)¹. Le temps entre le déclenchement de l'alarme et le décollage de deux avions en alerte est inférieure à 15 minutes. Afin de garantir un niveau d'entraînement adéquat des équipages engagés à la QRA, un vol de nuit de mise à niveau peut avoir lieu de septembre à avril les lundis et mercredis soir.

¹ Quick Reaction Alert

L'aéroport est aussi régulièrement utilisé par des forces aériennes étrangères dans le cadre de campagnes communes d'entraînement avec des avions de combat, des avions d'écologie ou des hélicoptères.

La brigade d'aviation 31 des Forces aériennes utilise l'aéroport pour la formation de base technique du personnel de milice des formations d'aviation au sol ainsi que pour la formation avancée des pilotes. Il abrite également le simulateur de vol F/A-18.

L'aéroport est également utilisé par l'aviation civile. L'exploitant de la partie civile est la Communauté régionale de la Broye (COREB). Cette co-utilisation se base sur la convention entre le DDPS et la COREB du 18 décembre 2007. Le DDPS met à disposition les équipements et l'infrastructure militaire selon cette convention. Les conditions-cadre relatives à l'aménagement du territoire pour l'utilisation civile de l'aéroport ont été définies dans la fiche de coordination du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) du 29 octobre 2025. La partie civile est ainsi destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers ; le développement de l'aéroport civil se fait en fonction des besoins de l'économie locale. Le trafic aérien se base sur le règlement d'exploitation civil du 27 septembre 2013, complété avec les règles pour le trafic IFR du 15 juin 2015 et l'extension des heures d'exploitation et des contingents du 3 décembre 2025.

Un total moyen de 18 800 mouvements militaires annuels a été réalisé lors des dernières années (2017-2022), dont environ 8400 avec des avions de combat et 10 400 avec des avions à hélices et hélicoptères.

Utilisation future

Le DDPS planifie à l'horizon 2035 4200 mouvements aériens avec des avions de combat par an. Les immissions de bruit admissibles selon l'art. 37a OPB ont été calculées sur la base de 4200 mouvements de jets de combat.

Dès mi-2028, l'escadre F/A-18 sera progressivement transitée sur F-35A jusqu'en 2030 environ, en fonction de la livraison de ces nouveaux avions de combat. Un nouveau centre de formation pour pilotes et personnel sol sera réalisé et quelques adaptations techniques aux infrastructures existantes seront effectuées.

Dès la mise hors service complète du F/A-18 dans les années 2030, le plafond annuel de 4200 mouvements F-35A sera effectif pour les missions d'instruction, de formation ainsi que la QRA, auxquels s'ajouteront 150 mouvements des avions du STAC ainsi que 12 080 mouvements avec des avions à hélices, hélicoptères et drones.

Avec l'introduction du F-35A, le nombre maximal de mouvements d'avions de combat sera réduit de moitié par rapport à l'exploitation actuelle des F/A-18. Le calcul des émissions sonores liées à l'exploitation aérienne s'est donc basé sur 4200 mouvements d'avions de combat F-35A. Lors d'un décollage, le F-35A est en moyenne environ 3 dB(A) plus bruyant que le F/A-18. La différence peut être plus ou moins importante aux abords de l'aéroport, selon le point de réception. Compte tenu de la réduction significative du nombre de mouvements, le bruit reste globalement comparable, d'un point de vue théorique, à celui de l'exploitation actuelle. Cette réduction entraînera toutefois une nette diminution du bruit lors des phases de décollage et d'atterrissage par rapport à aujourd'hui.

Avec l'introduction du F-35A, les Forces aériennes concentreront les opérations de vol ordinaires avec des avions de combat sur la période allant du lundi après-midi au vendredi midi. Avec le lundi matin et le vendredi après-midi, elles créent ainsi deux créneaux horaires supplémentaires par rapport à aujourd'hui, durant lesquels n'ont lieu normalement que des mouvements d'avions à hélices, d'hélicoptères et de drones. Avant la mise hors service des F-5 et F/A-18, le service de vol d'instruction de ces derniers pourra toujours avoir lieu le lundi matin de 10h00 à 12h00 et le vendredi après-midi de 13h30 à 17h00. Toutefois, il sera veillé à effectuer les vols avec le F/A-18 C/D et le F-5 E/F chaque fois que possible pendant l'horaire de vol du F-35A.

En outre, des vols de nuit avec des avions de combat ont lieu de septembre à avril, jusqu'à 22h00, à raison d'un soir par semaine pour les entraînements ordinaires et deux soirs par semaine pour l'entraînement spécifique aux missions de police aérienne.

Entre octobre et mars, les hélicoptères effectuent des vols de nuit jusqu'à quatre fois par semaine, au plus tard jusqu'à 22h00. Un maximum de trois cours d'instruction, chacun s'étendant sur quatre soirs consécutifs, est autorisé. En avril, mai, août et septembre, les vols de nuit des hélicoptères ont lieu au maximum un soir par semaine (lundi à jeudi), jusqu'à 23h00.

2. Dispositions

a) Fonction, exploitation (coordination réglée)

L'aéroport de Payerne est utilisé par les Forces aériennes pour des engagements, des vols de formation et d'entraînement avec des avions de combats, avions à hélices, drones et hélicoptères.

L'aéroport est ouvert tout au long de l'année pour la QRA ou les vols d'engagement opérationnels et au plus 50 semaines pour le service de vol régulier de formation et d'entraînement. Les horaires de vol sont fixés dans le règlement d'exploitation.

L'aéroport peut être utilisé par l'aviation civile pour autant que cela soit compatible avec les activités des Forces aériennes. Cette co-utilisation se base sur les dispositions du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et la convention entre le DDPS et la COREB du 18 décembre 2007.

b) Périmètre, infrastructure (coordination réglée)

Le périmètre de l'aéroport englobe la surface occupée par les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique militaire (voir carte). Le site comprend la piste, le tarmac, les voies de roulage, les aires de manœuvre ainsi que les hangars et bâtiments administratifs.

La planification, l'échelonnement et le financement des nouvelles constructions militaires, des réaffectations et des démolitions sur le site sont fixés dans la planification immobilière du DDPS et approuvés par le Parlement avec les programmes immobiliers. Il faut notamment tenir compte des dispositions du chapitre 3 de la partie programme du PSM 2017.

c) Territoire exposé au bruit (coordination réglée)

Le territoire exposé au bruit limite l'exploitation aéronautique militaire (voir carte), c'est-à-dire que les immissions de bruit admissibles causées par l'exploitation aéronautique militaire selon l'art. 37a de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) ne doivent pas dépasser ce territoire.

L'autorité d'exécution compétente (SG-DDPS) fixe, dans sa décision rendue dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans militaires, les immissions de bruit admissibles. Elle consigne en outre la charge sonore déterminée dans un cadastre d'exposition au bruit conformément à l'art. 37 OPB.

d) Aire de limitation d'obstacles (coordination réglée)

L'aire de limitation d'obstacles indique l'aire dans laquelle la hauteur admissible des objets y est limitée (voir carte). Le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles est déterminant. Les cantons et les communes concernées tiennent compte de ce cadastre

dans leurs plans directeurs et plans d'affectation ainsi que lors de l'octroi des permis de construire.

e) Accessibilité (coordination réglée)

L'aéroport militaire est desservi par le réseau de transport existant.

3. Explications

a) Fonction, exploitation

Le règlement d'exploitation en vigueur définit les horaires de vol réguliers, différenciés par type d'appareil, ainsi que les vols en dehors de ces horaires. L'approbation d'adaptations ou de nouvelles éditions du règlement d'exploitation est régie par l'ordonnance concernant la procédure d'approbation des plans de constructions militaires (OAPCM ; RS 510.51).

Les Forces aériennes (commandement de la base aérienne de Payerne) assurent des vols efficaces et sûrs. Elles définissent les dispositions et procédures nécessaires dans le « Operations Manual ».

Les engagements des Forces aériennes en lien avec la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien (conférences internationales, WEF, etc.) se font au départ des bases de Payerne, Meiringen et, à partir de 2028 d'Emmen. Dans la mesure du possible, les engagements sont répartis sur les trois bases.

b) Périmètre, surface de construction et de développement militaire, infrastructure

Le périmètre de l'aéroport englobe une surface de 310 ha, dont la majeure partie est propriété de la Confédération. Il comprend essentiellement la piste avec les installations de navigation, les voies de roulage, les aires de manœuvre et de stationnement des avions, les bâtiments de commandement et de formation (avec salles de formation, bureaux, lieux de restauration, simulateur de vol, etc.), les hangars et ateliers de maintenance des avions, le centre de formation de lutte contre le feu (Phénix), ainsi que l'espace réservé à la base logistique.

Depuis plusieurs années, l'infrastructure de la base aérienne fait l'objet de nombreux projets d'assainissement, de modernisation et de transformation aux dernières normes techniques et environnementales.

Deux nouveaux bâtiments d'instruction et de formation pour les pilotes et le personnel au sol du F-35A seront construits à côté de la halle 1. Différentes nouvelles infrastructures et activités sont situées ou prévues au sud de la piste, raison pour laquelle une entrée au sud de la base aérienne est planifiée.

La loge principale actuelle, située au nord de la piste, ne répond plus aux exigences de sécurité et limite les capacités d'intervention. L'implantation d'un nouvel accès au sud implique une emprise d'environ 17 500 m² sur des SDA. Le projet est composé d'une nouvelle loge, ainsi que des aménagements extérieurs, dont des places de stationnement. L'emprise sur les SDA sera réduite au strict nécessaire, en réutilisant au maximum les accès existants.

En outre, un complexe logistique sera également implanté dans cette zone, nécessitant une consommation estimée à environ 22 500 m² de SDA. La centralisation des dépôts est nécessaire pour remédier à la dispersion actuelle, réduire les déplacements internes et garantir la conformité des postes de travail. Le projet améliore ainsi l'efficacité logistique, la sécurité et la coordination des opérations. Il répond également aux besoins de stockage

couvert et extérieur pour les containers opérationnels. L'implantation définitive veillera à assurer une utilisation aussi parcimonieuse que possible des SDA.

Conformément aux dispositions de la partie « programme » du Plan sectoriel militaire 2017, chapitre 3.5.8, ainsi qu'au Plan sectoriel SDA, les surfaces SDA consommées pour la réalisation de ces deux projets seront compensées.

Les projets de construction prévus font l'objet d'une procédure d'approbation des plans de constructions militaires et ne relèvent pas du plan sectoriel au sens de la partie « programme » du Plan sectoriel militaire 2017, chapitre 6.2.

Adjacent au sud se trouve l'Aéropôle I, le pôle de développement cantonal stratégique de premier niveau du canton de Vaud, faisant également partie du périmètre de l'aéroport civil défini dans la fiche de coordination du PSIA.

À l'intérieur du périmètre se trouvent des habitats, des espèces ou des éléments paysagers répertoriés dans le Programme Nature, paysage, armée (NPA), qui sont considérés comme dignes de protection conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451), et à l'article 14, alinéa 3 de l'ordonnance sur la protection de la nature et du paysage (OPN ; RS 451.1). La gestion de ces valeurs est régie par les dispositions de la partie « programme » du PSM 2017, chapitre 3.5.2., respectivement du programme NPA de l'aéroport militaire de Payerne.

L'utilisation agricole est réglementée dans des baux et le périmètre de l'aéroport se situe en partie sur des SDA. Dans le cadre du concept de cartographie des sols à l'échelle nationale, un ajustement sera réalisé sur la base du recensement des données pédologiques des cantons de Vaud et de Fribourg, en tenant compte de la standardisation prévue des méthodes de cartographie.

c) Territoire exposé au bruit

Le territoire exposé au bruit se base sur le calcul du bruit du 5 novembre 2024. Le calcul du bruit a été réalisé sur la base de la méthode décrite dans l'annexe 8 de l'OPB. La courbe de bruit montre la charge sonore totale de l'installation basée sur une planification des besoins des Forces aériennes de 16 430 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils. Les 16 430 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant : 4200 jets de combat (F-35A), 150 jets du STAC, 12 080 avions à hélices et hélicoptères. L'augmentation du nombre de mouvements des avions à hélice par rapport à la moyenne des mouvements entre 2017 et 2022 n'a guère d'importance car la contribution de l'exposition au bruit des avions à hélice, nettement moins bruyants que les avions à réaction, est négligeable.

La carte montre la courbe d'exposition au bruit de l'exploitation totale pour la valeur de planification des niveaux de sensibilité II et III, ce qui correspond à un niveau d'évaluation du bruit de 60 dB(A).

Le territoire exposé au bruit sert à garantir l'espace à titre préventif pour l'exploitation aéronautique. Il fixe le cadre des immissions de bruit admissibles selon l'art. 37a OPB, c'est-à-dire que ces immissions ne doivent pas dépasser le territoire exposé au bruit.

La détermination des territoires exposés au bruit dans la fiche de coordination s'effectue au moyen d'isophones. Afin d'harmoniser le développement de l'activité des Forces aériennes avec le développement de l'urbanisation, même à long terme, les cantons et les communes tiennent compte, dans leurs plans directeurs et d'affectation et lors de l'octroi de permis de construire, des territoires exposés au bruit définis dans la fiche de coordination ainsi que des immissions de bruit admissibles fixées conformément à l'art. 37a OPB.

Le calcul du bruit a montré que les valeurs limites d'immission selon l'annexe 8 de l'OPB étaient dépassées dans les communes de Payerne, Corcelles-près-Payerne, Grandcour,

Estavayer, Cugy et Les Montets, comme cela était déjà le cas avec le F/A-18. La comparaison avec la fiche de coordination de 2007 montre que les courbes de bruit actuelles dépassent les anciennes courbes (p. ex. au nord de la piste). Le principal motif est le changement de modèle de calcul.

Les allègements nécessaires pour l'assainissement de l'installation en vertu de l'art. 14 OPB, suite au dépassement des valeurs limites, doivent être demandés et évalués en même temps que le règlement d'exploitation. Parallèlement, les immissions de bruit admissibles doivent être fixées conformément à l'art. 37a OPB. Cette procédure permettra également d'assurer la coordination avec les plans d'affectation des communes et de déterminer le périmètre définitif de l'isolation acoustique.

Avec la décision d'approbation du règlement d'exploitation militaire et d'octroi d'allègements au sens de l'art. 14 OPB du 1^{er} juin 2012, les immissions de bruit admissibles ainsi que les allègements nécessaires en cas d'assainissement de l'installation dus au dépassement des valeurs limites d'immission ont été déterminés selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB art. 37a). Ces immissions de bruit admissibles se basent sur le calcul du bruit du 5 novembre 2024. Avec l'introduction du F-35A, le règlement d'exploitation militaire et l'octroi d'allègements doivent être adaptés sur la base du calcul du bruit du 5 novembre 2024.

Dans les bâtiments où la valeur limite d'immission de 65 dB(A) est dépassée pour les degrés de sensibilité II et III, des fenêtres antibruit doivent être installées et financées par le DDPS, là où elles ne l'ont pas encore été.

d) Aire de limitation d'obstacles

Afin d'assurer la sécurité aérienne, les couloirs d'approche et de départ ainsi que les zones adjacentes à la piste doivent être libres de tout obstacle. Le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles, réalisé en 2019 par les Forces aériennes, sert de base à l'évaluation des obstacles existants (terrain, bâtiments, végétation) ou des nouvelles constructions prévues dans ces couloirs.

La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Les Forces aériennes (commandement de la base aérienne de Payerne) et les autorités compétentes en matière de permis de construire veillent à l'application correcte de ce cadastre. L'introduction du F-35A ne modifie pas les surfaces existantes de limitation d'obstacles.

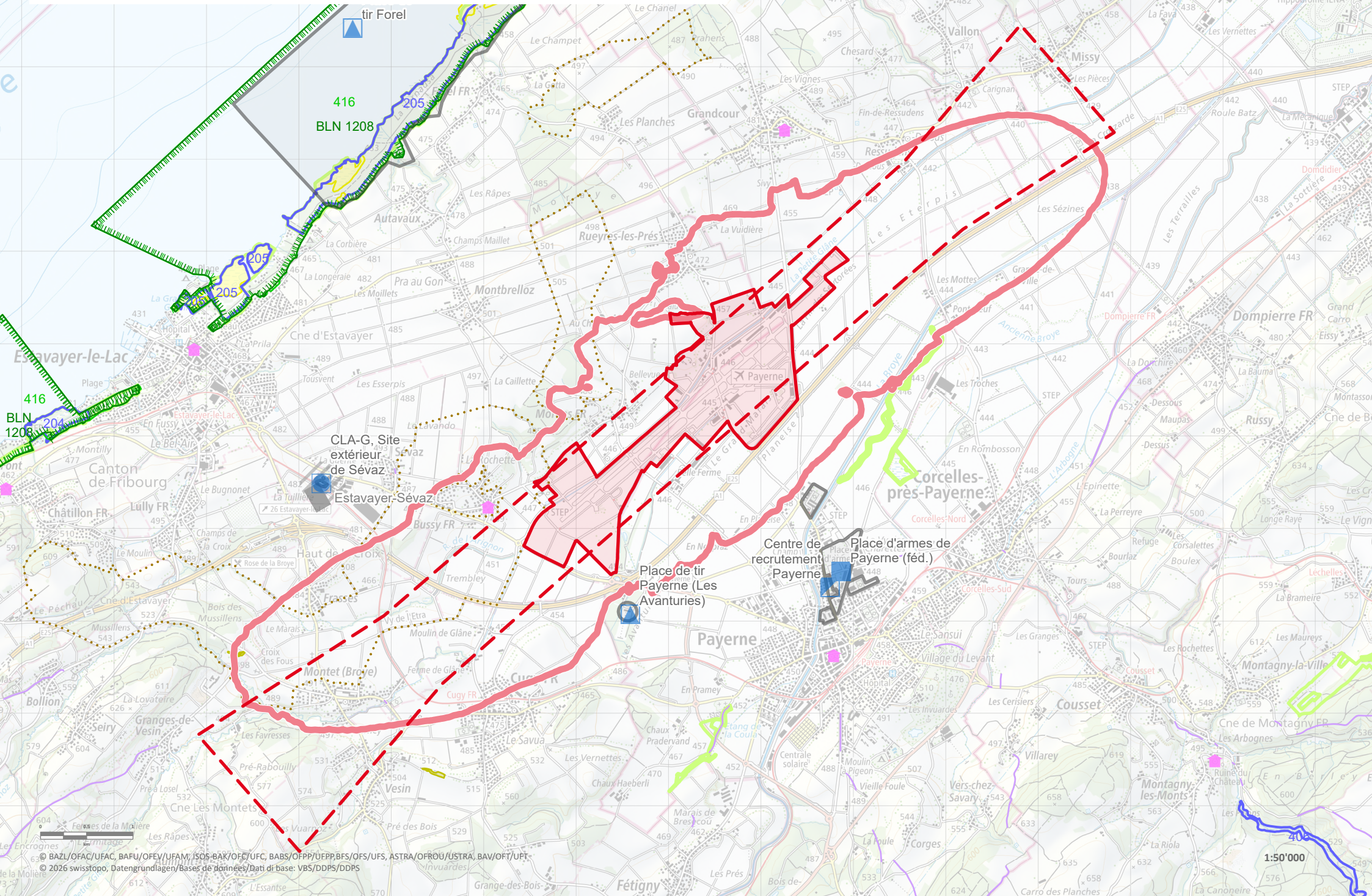
e) Accessibilité

L'accès à l'aéroport se fait par la route cantonale entre Payerne et Grandcour ainsi que par la route qui longe la piste vers le nord menant au quartier général de l'aéroport. L'accessibilité sera améliorée avec un nouvel accès au sud de la piste, en cours de planification. La création d'un arrêt de bus supplémentaire sur la ligne régionale existante sera évaluée sous l'égide du canton de Vaud. Afin d'améliorer la sécurité, l'aéroport a été clôturé, entraînant ainsi la fermeture des traversées routières existantes. Les lignes de bus Payerne-Chevroux ainsi que Payerne-Estavayer-le-Lac desservent également l'aéroport militaire de Payerne.

4. Documentation

- Calcul du bruit de l'aéroport militaire de Payerne, pronostic 2035, du 5 novembre 2024
- Cadastre des surfaces de limitation d'obstacles de mars 2019
- Protocole de coordination de mai 2026

22.401 Aérodrome militaire de Payerne (sans PSIA)



Legende / Légende / Legenda

Mögliche planerische Massnahmetypen / Types de mesures de planification possibles / Tipi di misura di pianificazione possibili

Festsetzung Coordination réglée Dato acquisito	Zwischenergebnis Coordination en cours Risultato intermedio	Vororientierung Information préalable Informazione preliminare	
			Standortfestlegung Site d'implantation Ubicazione dell'impianto
			Anlageperimeter Périmètre de l'installation Perimetro dell'impianto
			Gebiet mit Hindernisbegrenzung Aire de limitation d'obstacles Area con limitazione degli ostacoli
			Gebiet mit Lärmbelastung ≥ 55 dB(A) Territoire exposé au bruit ≥ 55 dB(A) Area con esposizione al rumore ≥ 55 dB(A)
			Gebiet mit Lärmbelastung ≥ 60 dB(A) Territoire exposé au bruit ≥ 60 dB(A) Area con esposizione al rumore ≥ 60 dB(A)
			Gebiet mit Lärmbelastung ≥ 75 dB(A) Territoire exposé au bruit ≥ 75 dB(A) Area con esposizione al rumore ≥ 75 dB(A)
			Konsultationsbereich Périmètre de consultation Area di coordinamento

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

	Infrastruktur Luftfahrt Infrastructure aéronautique Infrastruttura aeronautica		Infrastruktur Strasse Infrastructure routes Infrastruttura strade
	Infrastruktur Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria		Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
	Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi		Asyl Asile Asilo
	Übertragungsleitung 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		Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
	Moorlandschaft Site marécageux Zona palustre		Jagdbanngebiet District franc Bandita
	Flachmoor Bas-marais Palude		Wildtierkorridor überregional Corridors faunistiques suprarégional Corridoi faunistici sovraregionale
	Hoch- und Übergangsmoor Haut-marais et marais de transition Torbiera alta e torbiera di transizione		Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste- und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi e mobili
	Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi		ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto ISOS (inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	Auengebiet Zone alluviale Zona golenale		IVS-Objekt (Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung) Objet IVS (voie de communication historique d'importance nationale) Oggetto IVS (via di comunicazione storiche d'importanza nazionale)