

Madame la Conseillère fédérale
Doris Leuthard
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : MFP/15018951

Lausanne, le 30 septembre 2015

Procédure de consultation fédérale - Révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation.

Préambule

Le projet en consultation prévoit un nouveau système de concession et d'autorisation différencié pour les aérodromes devant tenir mieux compte de la diversité des besoins et des potentiels de chaque installation. Selon la réglementation actuellement en vigueur, les aéroports nationaux (Zurich et Genève) ont un statut juridique identique à celui d'aérodromes tels qu'Ecuvillens, Birrfeld ou La Chaux-de-Fonds-Les-Eplatures.

Pour mémoire, le Canton de Vaud dispose sur son territoire des aérodromes suivants selon la terminologie du plan sectoriel de l'aviation (PSIA)¹ :

- aérodrome régional : Lausanne-Blécherette ;
- champs d'aviation : Bex, La Côte et Yverdon-les-Bains ;
- champ d'aviation pour vol à voile : Montricher ;
- aérodrome militaire avec utilisation civile : Payerne² ;
- hélicoptère : Leysin.

Par ailleurs, selon le texte proposé, les places d'atterrissage d'hôpitaux à utilisation intensive et celles qui possèdent une procédure d'approche aux instruments seront désormais assimilées aux aérodromes. Avec, sur son sol, un centre hospitalier universitaire (CHUV), le Canton de Vaud est également très concerné par ce point.

¹ Source : site internet de l'OFAC, sous « Thèmes », « Infrastructure », « Aérodromes »

² L'utilisation civile d'un aérodrome militaire relève du PSIA lorsque les opérations de vol civiles représentent plus de 10% des mouvements militaires ou excèdent 1000 mouvements par année (source : voir ci-dessus)

Commentaires par article

Nous nous limiterons à commenter quelques articles qui touchent plus directement le canton et nécessitent une remarque.

Article 36, alinéa 3 - Aérodrômes, terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours

Les places d'atterrissage d'hôpitaux se distinguant par leur utilisation intensive bénéficieront du statut de terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours et, de ce fait, seront assimilés à des champs d'aviation. La liste des places d'atterrissage concernés n'est pas communiquée cependant, le CHUV fait partie des 12 centres de traumatologie proposés par la Conférence suisse des directeurs/trices cantonaux de la santé.

Assimilés à des champs d'aviation, ces terrains seront soumis à une procédure d'autorisation et feront objet d'un examen détaillé. L'autorisation d'exploitation sera délivrée au propriétaire du terrain d'atterrissage, soit à l'hôpital.

Ce changement implique l'application directe des valeurs limites d'exposition au bruit ainsi que la référence aux exigences concernant notamment les nouvelles installations ou les procédures d'assainissement pour les installations existantes.

Cependant, en cas de modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, notamment la non-application du L_{max}, des mesures anti-bruit telles que fenêtres insonores devront être mises en place. Les coûts de ces mesures seront à la charge de l'exploitant, en règle générale de l'hôpital. Selon les estimations communiquées par le Secrétariat général du CHUV, ces coûts seraient de l'ordre de CHF 200'000.- à sa charge, indépendamment des coûts liés aux procédures que ces modifications pourraient susciter.

Dès lors, à l'instar de la CDS, nous soutenons une alternative, consistant en une classification différenciée des places d'atterrissage d'hôpitaux, en l'occurrence selon CASO (Civil Aviation Safety Office) N° 2012-440-SPR (Safety Project Recommendation). Cette recommandation précise ce qui est requis de la part des propriétaires de places en termes de constructions, équipements et opérations.

Pour le surplus, nous nous permettons de renvoyer directement à la position de la CDS à ce sujet.

Article 40a, alinéa 2 - Obligation de prise en charge des frais de collecte et de fourniture des données aéronautiques

Les créateurs de données qui peuvent être des collectivités publiques devront prendre en charge les coûts de ce premier segment de la chaîne de données. Lesdits coûts ne sont pas chiffrés et dès lors, il nous est difficile de nous prononcer sur ce point.

Article 41, alinéa 1 - Obstacles à la navigation aérienne et constructions et activités compromettant la sécurité aérienne

En plus des objets compromettant la sécurité aérienne en raison de leur hauteur, certains ouvrages ayant un effet éblouissant comme les serres ou les champs de panneaux solaires seront également soumis à une autorisation. Cependant, selon l'article 18a de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014, les installations solaires ne nécessitent plus d'autorisation. Dès lors, les communes, compétentes pour délivrer les permis de construire, devront être rendues attentives sur ce sujet.

Article 41, alinéa 2 - Nouveau modèle de gestion des obstacles à la navigation aérienne

La délimitation entre obstacles soumis à autorisation et obstacles soumis à une simple déclaration en fonction du type de danger et de l'emplacement représente une simplification administrative que nous encourageons et approuvons.

Article 100 – Communication obligatoire

Le devoir d'annonce pour les ministères publics et les tribunaux, prévu dans la révision de la loi sur l'aviation, comble une lacune en matière de vérification des antécédents des employés qui travaillent dans la zone de sûreté d'un aéroport. Ne sont à communiquer que les délits qui sont liés à la sûreté de l'aviation : activités terroristes, délits de violence grave, chantage, séquestration et prise d'otage, vol, brigandage, incendie intentionnel, délits à l'explosif, mise en danger par la radioactivité, infractions graves à la loi sur les stupéfiants, à la loi sur les armes et à la loi sur les explosifs. Les autorités de poursuite pénale cantonale devront donc supporter des charges de travail supplémentaires du fait de l'extension du devoir d'information. Le type de délits concerné est assez rare cependant, au vu de la situation mondiale, ce facteur pourrait évoluer. Il est donc difficile d'estimer l'ampleur de ces charges et dès lors, de nous prononcer en tout état de cause sur ce point.

Modification de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière, LUMin**Article 37, alinéa 1**

Les moyens du FSTA sont attribués en fonction d'une clé de répartition fixe : la moitié est destinée à des projets en lien avec la sécurité, le solde étant réparti à parts égales entre les projets liés à la sûreté et à la protection de l'environnement. Il est cependant possible de s'écarter temporairement de cette clé de répartition, notamment soutenir les innovations importantes dans les trois secteurs d'activité et en cas d'événements extraordinaires qui réclament des mesures immédiates dans le domaine du trafic aérien.

Entre 2012 et 2014, la sécurité est le seul secteur d'activité pour lequel pratiquement tous les moyens disponibles ont été attribués. Les moyens disponibles pour les autres secteurs n'ont pas été épuisés.

La modification de cet article prévoit l'assouplissement du mécanisme de répartition afin de mieux tenir compte des besoins. Il est question d'une marge de fluctuation oscillant entre 12.5 et 25% pour les secteurs Sûreté et Environnement et entre 50 et 75% pour le secteur Sécurité.

Il est à noter que la vente de carburant par les aérodromes régionaux représente une source de revenu importante pour ceux-ci. Toute modification qui aurait pour conséquence la réduction de cette manne doit être évitée.

En effet, l'équilibre financier des exploitations d'aérodromes régionaux est délicat et s'appuie principalement sur l'activité précitée. Dès lors, la modification de la LUMin pourrait avoir un impact important sur leurs finances.

Sous réserve des remarques précitées, nous approuvons la révision partielle de la loi sur l'aviation proposée.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Copies

- DGMR
- OAE