

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

à l'interpellation Régis Courdesse demandant si les ultra légers motorisés sont interdits ou tolérés

Rappel de l'interpellation

La nuit, au mois d'août, apparaissent les étoiles filantes.

Le jour, d'autres phénomènes et objets bizarres font leur apparition dans le ciel.

Au Tessin, le président cantonal de l'UDC, en mal d'actualité, voit un OVNI (Opposant virtuel non institutionnel).

En France, un ULM s'attire les foudres présidentielles pour avoir survolé la zone interdite de la résidence d'été de M. Sarkozy.

Plus modestement, à Froideville, le mercredi 6 août 2008, vers 21 heures, un ULM survole mon quartier en flânant.

Ce dernier ULM était du type paramoteur (voir annexe de l'objet), soit un aéronef composé d'une voile de parapente et d'un moteur léger intégré à une cape de protection portée sur le dos du pilote, une hélice offrant la poussée nécessaire.

A part l'Ecolight, ULM autorisé depuis le 1er juillet 2005, tous les autres types d'ULM, dont celui que j'ai décrit, sont interdits en Suisse depuis le 4 juillet 1984.

Comme dans les pays de l'Union européenne qui autorisent les ULM moyennant certaines restrictions, le bruit dégagé en vol est probablement ce qui empêche leur autorisation en Suisse. Il est en effet constaté que la faune, sauvage notamment, est dérangée par le bruit de ces drôles d'oiseaux. Mais pour les humains, entendre une tondeuse à gazon ailée n'est pas le son le plus agréable !

Ceci expliqué, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Le pilote d'un ULM interdit a-t-il malgré tout une autorisation spéciale pour voler sur son engin ?*
- 2. Y a-t-il des gendarmes volants pour faire les contrôles de permis et de bruit ?*
- 3. Le canton a-t-il son mot à dire dans la 3e dimension ; en d'autres mots : le Plan directeur cantonal mis en vigueur le 1er août 2008 s'applique-t-il dans l'espace vaudois ?*
- 4. Le lobby des ULMistes arrivera-t-il à faire tomber l'interdiction de voler ?*

Je suis conscient que la réponse à la question 4 dépend plus de la Confédération que du canton, mais la tendance est peut-être connue au sein de l'administration vaudoise. D'autant que l'inauguration d'une Maison des cantons à Berne, avec présence active des Vaudois, peut ouvrir de belles perspectives d'information réciproque.

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

L'article 87 de la Constitution fédérale (RS 101) fixe que "la législation sur le transport ferroviaire, les téléphériques, la navigation, l'aviation et la navigation spatiale relève de la compétence de la Confédération".

Selon la législation fédérale sur la navigation aérienne, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), rattaché au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), est seul compétent (par rapport aux cantons et communes) en matière d'aviation et pour connaître des plaintes y relatives.

La réponse du Conseil d'Etat se base ainsi sur les déterminations de cet office fédéral qui a été consulté par le Service de la mobilité (SM) du Département des infrastructures (DINF).

Les cantons et les communes n'ont pas de devoirs de surveillance dans le domaine de la navigation aérienne. Ceux-ci sont exclusivement du ressort de la Confédération. En revanche, les cantons et les communes doivent être consultés dans certains cas (notamment : construction ou modification d'une infrastructure aéronautique, procédures liées au règlement d'exploitation d'une telle infrastructure, atterrissages en campagne,...).

Les autorités de police cantonales et communales peuvent en revanche intervenir si elles constatent des infractions, prendre les premières mesures probatoires puis communiquer le dossier à l'OFAC. Ce dernier peut charger ces mêmes autorités de procéder à certains actes de procédure et éventuellement de surveillance dans des cas particuliers uniquement, sur la base des règles de l'entraide judiciaire.

L'interdiction de vol des ultra légers motorisés découle de l'article 2b de l'Ordonnance fédérale sur l'aviation (RS 748.01), OSAv :

¹L'exploitation d'avions avec occupants dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m² est interdite.

²L'OFAC peut délivrer des autorisations exceptionnelles pour des vols d'essai et dans d'autres cas particuliers.

L'aéronef en infraction, un "paramoteur", fait partie du groupe des ultra légers motorisés dont la charge alaire est inférieure à 20 kg / m².

Le Conseil d'Etat se détermine de la manière suivante en réponse aux questions :

Question 1 : Le pilote d'un ULM interdit a-t-il malgré tout une autorisation spéciale pour voler sur son engin ?

Selon les indications de l'OFAC, il existe en Suisse quelques pilotes d'ULM ou entreprises actives dans le domaine de l'ULM qui possèdent une autorisation particulière de l'OFAC pour effectuer des vols d'essai. Ces autorisations, au nombre actuel de cinq sur tout le territoire suisse, sont très restrictives et ne permettent d'effectuer des vols que dans un rayon de 5 kilomètres. Aucune ne porte sur un périmètre touchant la commune de Froideville. L'ULM observé à Froideville était par conséquent en infraction.

Question 2 : Y a-t-il des gendarmes volants pour faire les contrôles de permis et de bruit ?

Si l'OFAC procède parfois à des contrôles d'aéronefs et d'équipages lorsque ses inspecteurs se trouvent en mission, ceux-ci ne sont cependant pas systématiques. Les tâches de surveillance de la souveraineté de l'espace aérien et de la police aérienne sont dévolues aux Forces aériennes. Les dispositions légales relatives au contrôle et aux mesures de police figurent dans l'Ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien (OSS ; RS 748.111.1), en particulier à ses articles 6 et 7 :

Art. 6 Contrôle

¹L'OFAC contrôle le respect des règles civiles de l'air.

²Avec les moyens techniques et opérationnels dont ils disposent, les services de la navigation aérienne contrôlent le respect des règles de l'air pour le trafic civil et le trafic militaire.

³Lorsque les vols bénéficient des prestations du Service du contrôle de la circulation aérienne, les services de la navigation aérienne veillent notamment :

- a. au respect des autorisations délivrées, afin de prévenir le survol de régions où se déroulent des opérations militaires ;
- b. au respect des conditions liées aux droits de survol accordés aux aéronefs d'Etat immatriculés à l'étranger.

Art. 7 Mesures de police aérienne

¹Les Forces aériennes décident de l'exécution des mesures de police aérienne. Elles peuvent déléguer tout ou partie de cette compétence aux services de la navigation aérienne.

²L'OFAC peut demander aux Forces aériennes d'exécuter des mesures de police aérienne.

³ Lorsque toute autre mesure est insuffisante, les Forces aériennes interceptent (intervention) notamment aux fins d'identification, dans les limites de leurs moyens techniques et opérationnels, les aéronefs qui violent la souveraineté sur l'espace aérien ou enfreignent gravement les règles de l'air, et elles les somment, le cas échéant, de quitter l'espace aérien suisse ou d'atterrir sur un aérodrome adéquat.

⁴Lors des opérations d'interception, on vouera une attention particulière à la sécurité aérienne. La mise en danger de vies humaines doit être évitée en toute circonstance lorsqu'on a affaire à des aéronefs civils.

...

Comme indiqué dans le préambule, les autorités de police cantonales et communales peuvent intervenir si elles constatent des infractions, prendre les premières mesures probatoires puis communiquer le dossier à l'OFAC. Le cas échéant, elles peuvent agir sur plainte.

Question 3. Le canton a-t-il son mot à dire dans la 3e dimension ; en d'autres mots : le Plan directeur cantonal mis en vigueur le 1er août 2008 s'applique-t-il dans l'espace vaudois ?

La législation sur la navigation aérienne relève de la compétence de la Confédération et notamment les prescriptions concernant l'utilisation de l'espace aérien, soit la 3^{ème} dimension. En revanche, le canton est consulté par l'OFAC pour des procédures touchant aux infrastructures aériennes, tels que des projets de construction des aérodromes.

Le plan directeur cantonal prévoit deux groupes de mesures qui concernent le développement de l'aviation civile :

- Mesure B21 : Réseaux de transports nationaux et internationaux : Le canton soutient le maintien ou l'amélioration de la qualité d'accès aux aéroports suisses internationaux (Genève et Zürich en particulier).
- Mesure B42 : Infrastructures aéronautiques : Le canton soutient l'ouverture de l'aérodrome militaire de Payerne à une utilisation civile.

Question 4 : Le lobby des ULMistes arrivera-t-il à faire tomber l'interdiction de voler ?

Selon les informations transmises par l'OFAC, le DETEC n'envisage pas la suppression de l'interdiction de vol des ULM (ultra légers motorisés) par la modification de l'article 2b de l'OSAv, cité dans le préambule.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 décembre 2008.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean