

**RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT**

**à la simple question Alexandre Rydlo - A quel stade en est la mise en oeuvre des procédures d'approche aérienne plus précises au moyen du système EGNOS LPV200 sur les aérodromes et les places d'atterrissage vaudois, notamment les hôpitaux ?**

**Rappel de la question**

*En complément à un accord sur la participation de la Suisse au programme européen de navigation par satellite Galileo, le Conseil fédéral a aussi approuvé en date du 13.12.2013 un accord de coopération avec l'Union européenne (UE) concernant la participation de la Suisse au Service Européen de Navigation par Recouvrement Géostationnaire EGNOS ("European Geostationary Navigation Overlay Service"). Cet accord a aussi été signé le 18.12.2013 et est appliqué depuis le 01.01.2014.*

*Le service européen EGNOS a été lancé conjointement par l'UE, l'Agence spatiale européenne (ESA) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) pour améliorer la précision et la sécurité de la navigation aérienne.*

*Décidé en 1998 et entré en service en 2009, EGNOS est un système qui améliore au niveau du continent européen la précision et la fiabilité des signaux émis par les systèmes de navigation mondiaux. Au moyen de ses 34 stations terrestres de référence, le système EGNOS diffuse principalement des données de correction du signal GPS.*

*Ce système offre ainsi actuellement une précision de l'ordre de 2 m, contre 15 à 20 m pour le GPS, et permet de réaliser des approches aériennes plus précises sans l'aide des systèmes d'atterrissage aux instruments au sol (ILS). Sa précision s'améliorera encore avec l'introduction de Galileo.*

*De par sa précision, EGNOS permet par exemple d'atterrir sur les hôpitaux en milieu urbain de manière plus simple, plus rapide et plus précise en raison d'angles d'approche plus importants (donc avec des pentes d'approche plus fortes). De ce fait, ce système permet aussi de générer bien moins de nuisances sonores étant donné que l'hélicoptère peut rester plus longtemps en altitude avant de commencer sa descente.*

*Le système EGNOS a été testé à Lausanne au CHUV en 2007 à satisfaction mais, selon les recherches du soussigné, la procédure d'approche EGNOS n'y a toujours pas cours régulièrement, contrairement à l'Hôpital universitaire de Berne, Inselspital.*

*Par ailleurs, depuis 2015, EGNOS fournit un service encore plus précis sous le nom LPV200 ("Localizer Performance with Vertical Guidance @200feet"). Ce service permet un meilleur guidage vertical et latéral pendant l'approche finale sans nécessiter un contact visuel avec le sol jusqu'à une hauteur de décision de 200 pieds (61 m) au-dessus de la place d'atterrissage.*

*Sachant que notre canton dispose de quelques aérodromes et places d'atterrissage, notamment aux emplacements des hôpitaux et souvent en zones urbaines, ou proches de zones urbaines, je pose la question suivante au Conseil d'Etat.*

*"A quel stade en est la mise en oeuvre des procédures d'approche aérienne plus précises au moyen du système EGNOS LPV200 sur les aérodromes et les places d'atterrissage vaudois, notamment les hôpitaux ?"*

## Réponse du Conseil d'Etat

Comme l'explique très justement Monsieur le Député A. Rydlo, le système EGNOS permet de fournir une géolocalisation plus précise que le système connu GPS. De plus, le système EGNOS garantit la qualité et l'exactitude de l'information transmise de géolocalisation pour les services professionnels liés à la sécurité, dont l'aviation civile. Un service additionnel encore plus précis pour la localisation verticale nommé LPV200 est également disponible. Ce dernier service a été homologué par l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne "Eurocontrol" en septembre 2015.

En Suisse, la situation est actuellement la suivante. L'hôpital de l'Ile à Berne utilise une procédure d'approche basée sur le GPS. Cette procédure a été approuvée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sous forme d'un prototype uniquement. D'autres projets sont en cours d'évaluation, par exemple à l'Hôpital de Lucerne.

L'OFAC prépare les conditions permettant l'intégration du système EGNOS et du service LPV200 dans les procédures de vols. Pour que cette intégration soit possible, les éléments suivants sont en cours de traitement :

- Les exigences de l'infrastructure aéronautique (au sol et aéronef) doivent être précisées.
- Les règles de vols doivent être vérifiées respectivement modifiées et publiées.
- La classe d'espace aérien doit être actualisée en collaboration avec le service du contrôle de la navigation aérienne en tenant compte des apports du système EGNOS. Par classe d'espace aérien, il faut comprendre le niveau de service offert par le contrôle aérien (Skyguide pour la Suisse).

Les aspects juridiques doivent également faire l'objet d'un réexamen en vue, le cas échéant, d'adapter les bases légales (lois et ordonnances) pour permettre la mise en fonction du système EGNOS dans l'espace aérien suisse. Par ailleurs, les responsabilités juridiques doivent être clarifiées.

Compte tenu de ce qui précède, l'OFAC prévoit de pouvoir apporter les réponses aux points susmentionnés à l'horizon 2018.

Soucieux de faciliter les opérations de secours et d'améliorer encore la sécurité des vols, le Conseil d'Etat suit l'évolution de ce dossier en étroite collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1 mars 2017.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*