

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat du groupe des Verts et consorts demandant un stop aux vols touristiques en Mirage

La commission composée des membres suivants:

Mmes S. Bavaud, J. Rostan, V. Schwaar. MM. P. Cornamusaz, C.-A. Fardel (remplace G. Capt), M. Renaud et B. Clot, confirmé dans son rôle de premier membre, a tenu sa séance le 30 août 2010 au musée Clin d'Ailes (musée de l'aviation militaire) à Payerne.

Ont également participé à cette séance, Mme J. de Quattro Conseillère d'Etat (cheffe du DSE) MM. L. Husson (chef de service SSCM, DSE) M. Claude Nicollier (Président du Conseil de Fondation du musée Clin d'Ailes, par ailleurs pilote de Hunter).

La commission se plaît à reconnaître l'excellence des notes de séance prises par Mme Sophie Métraux, elle tient à l'en remercier sincèrement.

C'est en accord avec la cheffe de Département que cette séance a été programmée sur le lieu jouxtant l'aérodrome où ces vols touristiques sont planifiés.

Monsieur Claude Nicollier a été invité à apporter, avec l'accord des personnes présentes, les raisons et détails de ces vols. Très vite les informations données nous ont appris que ces vols, dits touristiques, concernent non seulement un Mirage biplace, mais également deux Hunters biplaces.

Par souci de clarté, nous reprenons, in extenso, les notes de séance concernant les informations données par M Nicollier. Bien que cette façon de procéder soit inhabituelle, il nous semble important de vous apporter une information la plus complète possible et reflétant de manière exhaustive les propos de l'intervenant.

1. ENTRÉE EN MATIÈRE

1.1 Présentation de C. Nicollier

Création du musée et remise en service de vol du Hunter et du Mirage

En 2003, porté par une volonté de préservation et de partage, deux notions clefs guidant le musée et ses activités, Clin d'Ailes ouvre ses portes. Entièrement financé par des fonds privés, l'établissement se voue notamment à la préservation de jets, dont certains furent utilisés par les Forces aériennes

helvétiques durant les années de guerre froide. Destinés à la casse après leur retrait du service de vol, ces machines fascinent nombre de gens par leur esthétique et leurs performances. Ce patrimoine se devait d'être protégé et partagé, dans un premier temps au sol puis en l'air avec la remise en service de vol du Hunter en 2004 et du Mirage en 2008, à l'occasion de meetings et de démonstrations aériennes.

Avec le soutien de l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile), des Forces aériennes (Celles-ci mettent à disposition un hangar dont la location est payée par le musée il ne s'agit donc pas de deniers publics,) ainsi que de la communauté des riverains de l'aéroport de Payerne, des conventions entérinent cette remise en service de vol.

Pour les avions dont il est question, l'OFAC autorise :

- Des vols de démonstration lors de manifestations aéronautiques approuvées.
- Des vols d'entraînement et de transfert pour lesdites manifestations.
- Des vols de maintien de l'entraînement des pilotes. Cet entraînement nécessite de 20 à 25 vols par pilote, par année. Il s'agit dès lors annuellement d'environ 50 vols avec le Hunter et 25 vols avec le Mirage.
- Des vols de contrôle et de transfert pour des raisons techniques.

Dans le cadre de ces vols autorisés, des passagers, payants ou invités, accompagnent le pilote. S'il s'agit de partager une passion, ces vols permettent surtout de réduire les coûts de la préservation et du maintien des avions.

L'impact environnemental

Conscient de l'impact environnemental qu'engendrent les vols, et le regrettant, leur nombre est alors volontairement limité, d'une part afin de pouvoir utiliser ces avions sur la durée et d'autre part pour restreindre leur empreinte écologique. L'utilisation rationnelle des machines en vol y participe également.

Si dans l'absolu les chiffres de la consommation de carburant peuvent impressionner, 1.2 tonne de kérosène pour un vol en Hunter et 1.7 tonne pour un vol en Mirage, relatifs à l'entier de la consommation journalière de pétrole en Suisse, ces chiffres sont faibles. 250'000 barils de pétrole sont utilisés quotidiennement en Suisse. Ceci équivaut à 23 tonnes par minute. Un vol de Hunter correspond donc à environ 3 secondes d'utilisation de pétrole en Suisse. Les comparaisons éclairent donc la problématique différemment, tout étant relatif.

C. Nicollier signale encore que certaines valeurs avancées dans la réponse du Conseil d'Etat sont à ajuster . **Il ne s'agit pas de 40 vols annuels mais d'environ 50 pour les Hunter et 20 à 25 pour le Mirage. La consommation de kérosène liée à ces vols est d'environ 60 tonnes pour les Hunter et 40 tonnes pour le Mirage.**

Manque d'à propos du terme " touristique ".

Le terme touristique qualifie inadéquatement ces vols car bien qu'il y ait des passagers, un partage d'émotions et de sensations fortes, ces vols servent surtout à la préservation du patrimoine et ne peuvent dès lors pas être taxés de touristiques à proprement parler. "

(Notes Mme Métraux)

On relèvera que l'entretien au sol est assuré par Espace Passion, association qui regroupe plus

de 1000 membres tous férus et passionnés par les jets militaires. C'est aussi grâce à ces nombreux bénévoles que le maintien en activité des 2 Hunters et de ce Mirage est possible.

1.2 Questions techniques et générales

La présentation extrêmement complète et fort intéressante de notre auditeur soulève de nombreuses questions techniques, notamment la charge en CO2 rejetée qui est calculée avec un facteur de x 3,15 par rapport à la quantité de carburant consommé, soit env. 126 tonnes de CO2 pour l'ensemble des vols Mirage "touristique" de Payerne.

Cela représente une charge équivalente à 105 secondes d'utilisation de carburant en Suisse.

Ont aussi été abordées les questions suivantes:

Les pilotes volent-ils dans le cadre d'entraînement(s) ou de formation(s) pour l'armée ?

Il est répondu par la négative puisque ces avions sont démilitarisés, leurs pilotes sont donc civils. Il est précisé toutefois qu'il s'agit d'engins délicats à piloter et que par conséquent ce sont tous d'anciens pilotes militaires qui sont recrutés, les seuls à même de garantir les conditions de sécurité.

Est-il vrai que des pièces de rechange, pour ces appareils civils, proviendraient d'Egypte ou du Pakistan ?

Les pièces de rechange proviennent essentiellement de Suisse, de France (firme Dassault) et d'Angleterre. La confirmation de cette réponse nous parviendra par courrier, indiquant que tous les fournisseurs sont français à l'exception de la fourniture des sièges éjectables provenant d'Angleterre. Certains composants électroniques sont achetés en Suisse.

Il est confirmé également que les usagers de ces vols ne sont pas démarchés par de la publicité, mais uniquement par le bouche à oreille. En outre l'OFAC (office de l'aviation civile) interdit toute publicité et limite de manière très stricte le nombre de vols autorisés, soit à environ 75 vols. Cette activité est répartie en quatre campagnes annuelles et permet, par le financement des passagers, de maintenir et d'entretenir un patrimoine important issu des forces aériennes.

Il est relevé aussi que le terme "touristique" pour ces vols est dérangeant et inadéquat car il renvoie aux notions de masse (touristes) et de profit.

Il s'agit bien de la nécessité de financer la sauvegarde de ce capital historique des ailes suisses.

2 Discussion générale

Il est rappelé que le postulat ne porte que sur les vols de MIRAGE et que la commission s'en tiendra donc à cette problématique uniquement.

On relèvera que la postulante, outre le fait qu'il s'agit de vols onéreux, s'étonne que des avions militaires sont régis par la loi sur l'aviation civile (LA).

Le représentant du Département confirme que ces avions sont démilitarisés et sont de fait civils et qu'ils émargent dès lors à la législation civile.

En outre, la législation fédérale en la matière ne laisse aucune marge aux cantons.

Donnant suite aux inquiétudes de plusieurs commissaires, sur la dévaluation que pourraient subir les terrains alentours suite à ces vols, il est répondu qu'il faut mettre en relation les 5700 mouvements militaires annuels aux 25 vols en mirage effectués annuellement. (0,45%).

Une interdiction des vols de mirages civils pourrait influencer négativement la volonté politique de promouvoir le développement économique de la région basé sur l'attractivité de l' Aéroport.

3 Vote

L'entrée en matière étant acceptée à l'unanimité, c'est par **6 voix pour et 1 contre** que la commission vous recommande d'accepter la réponse du Conseil d'Etat.

Bottens, le 26 septembre 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *Bertrand Clot*