



Avions ultralégers. Commentaires de la révision de l'art. 2b de l'ordonnance sur l'aviation

Date:

24 avril 2014

Référence du dossier: 3/34/34-02

1. Contexte

La législation fédérale interdit depuis 1984 l'exploitation d'avions ultralégers motorisés (ULM) sur le territoire suisse, c'est-à-dire d'avions dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m². La Suisse a autorisé en 2005 les avions de type Ecolight dans l'idée que ces avions de conception moderne remplaceraient les petits avions de conception traditionnelle pour le bien de l'environnement. Aujourd'hui, 32 avions Ecolight sont immatriculés en Suisse. A l'époque, le législateur n'avait pas souhaité autoriser les autogires, ni les ULM pendulaires (*trikes*), l'effet de substitution escompté n'étant pas comparable à celui espéré pour les avions Ecolight.

En avril 2012, l'association Swiss Microlight Flyers (SMF) a demandé à l'OFAC d'admettre à la circulation un ULM pendulaire de type P&M Aviation QuickR, lequel présente une charge alaire de plus de 20 kg/m² et n'est donc en principe pas frappé d'interdiction. L'OFAC a toutefois donné une suite défavorable à cette demande au motif qu'il n'existait aucune sous-catégorie à laquelle rattacher ce type d'aéronef, ni aucune exigence de navigabilité applicables. L'office a expliqué en outre que rien ne l'obligeait à admettre ce genre d'aéronefs et qu'il était seul juge en la matière. Enfin, il a justifié le refus de créer une nouvelle sous-catégorie par le fait que cela impliquerait davantage de trafic, donc davantage de nuisances sonores et de pollution et des atteintes supplémentaires à l'environnement, sans parler des risques pour la sécurité.

La décision de l'OFAC a fait l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif fédéral, lequel a entièrement donné raison à l'office. Saisi ensuite par les recourants, le Tribunal fédéral a admis le recours le 13 novembre 2013 et renvoyé le dossier à l'OFAC pour réévaluation. Dans son arrêt, le TF a constaté que

- rien dans la législation actuelle ne s'oppose à l'admission de l'avion P&M Aviation QuickR;
- la décision de l'OFAC d'exclure par voie de communication technique les ULM pendulaires de la catégorie des avions Ecolight constitue une violation de la loi ;

et a ordonné dès lors que

- en vertu de la législation en vigueur, des dispositions en matière d'admission soient édictées pour les ULM pendulaires;
- l'OFAC examine si l'aéronef P&M Aviation QuickR peut être admis à la circulation en Suisse en application de ces dispositions une fois celles-ci édictées.

Thomas Marti

Standort: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen

Tel. +41 31 325 91 05, Fax +41 31 325 92 12

Suite à cela, le DETEC a maintenu le refus d'admettre l'ULM pendulaire en question à la circulation et décidé en revanche d'assouplir l'interdiction en ce qui concerne les avions ultralégers électriques. Selon la nouvelle approche, on envisage d'autoriser les planeurs de pente et les avions ultralégers électriques dans l'espoir d'obtenir un effet d'innovation majeur et en corollaire des effets bénéfiques pour l'économie suisse. Le DETEC a également décidé à la demande de la SMF d'examiner l'admission des autogires à moteur à combustion dans la mesure où ce sont des aéronefs à la technique éprouvée et écologiques. Ce type d'aéronef qui évolue à des vitesses comparables à celle des avions « ordinaires » s'intègre de plus sans problème dans le trafic d'aérodrome (circuits d'aérodrome, etc.). On table sur un volume de nouvelles admissions relativement faible, probablement très inférieur à celui des avions Ecolight. Les autogires sont en effet chers et leur pilotage très exigeant. Il ne faut dès lors guère s'attendre à une augmentation du trafic. L'heure de vol en autogire étant nettement plus avantageuse, on pense en revanche qu'il y aura un certain effet de substitution sur les vols d'hélicoptères. Enfin, il faut considérer que les autogires sont déjà admissibles dans la catégorie spéciale « Aéronefs de construction amateur ». On voit dès lors mal pour quelles raisons les modèles de série ne devraient pas être admis en Suisse.

2. Principe de la réglementation et calendrier

Selon la nouvelle approche, les ULM suivants sont admissibles:

- les avions Ecolight existants, c'est-à-dire dotés de commandes aérodynamiques et d'un moteur à combustion;
- les autogires avec moteur à combustion;
- tous les ultralégers électriques (avions à commandes aérodynamiques, ULM pendulaires, autogires);
- planeurs de pente électriques.

L'interdiction des ULM prévue par l'ordonnance sur l'aviation (OSAv; RS 748.01) sera modifiée.

Les conditions d'admission seront définies par voie d'ordonnance.

A l'exception des planeurs de pente électriques, toutes les nouvelles catégories d'aéronef seront soumises à l'obligation d'utiliser un aérodrome, encore que l'accès aux aéroports nationaux de Zurich et de Genève leur sera interdit.

Les ultralégers électriques et les autogires devront respecter des valeurs limite d'émission aussi strictes que celles appliquées actuellement aux avions Ecolight.

Les travaux de mise en œuvre de la nouvelle réglementation s'effectueront par étapes. Il est prévu de modifier l'OSAv d'ici l'été 2014 afin de clarifier dès que possible la situation juridique. Le projet de modification de l'ordonnance sera mis en consultation. Les autres adaptations juridiques, qui concernent plusieurs ordonnances, demanderont davantage de temps, notamment en ce qui concerne les conditions d'admission. A la suite de l'arrêt du TF, elles sont à revoir de fond en comble et leur contenu sera aussi à redéfinir pour les aéronefs nouvellement certifiés. Cette série de révisions devrait entrer en vigueur début 2015.

3. Révision de l'art. 2b OSAv

L'interdiction actuellement en vigueur des ultralégers a été inscrite en 1984 dans l'OSAv en vertu de l'art. 109, let. c de la loi sur l'aviation (LA; RS 748.0) qui autorise le Conseil fédéral à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures que commande l'admission de nouveautés techniques dans le domaine de l'aviation. L'art.3, al. 4 OSAv introduit à l'époque prévoyait de refuser l'immatriculation aux avions avec occupants dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m². L'interdiction visait à éviter de nouvelles atteintes à l'environnement face à l'émergence d'ULM de conception rudimentaire et équipés de moteurs à essence bruyants et polluants. Le « règlement par la loi » est quant à lui entré en vigueur le 1^{er} janvier 1995 à travers une révision de la LA.

L'art. 2 LA réglemente l'utilisation de l'espace aérien suisse par les aéronefs et les engins balistiques. Le Conseil fédéral peut exclure de la circulation dans l'espace aérien suisse des aéronefs de catégories spéciales, auxquels des règles particulières s'appliquent aux termes des art. 52 et 108 LA, afin de sauvegarder la sécurité de l'aviation ou pour des motifs relevant de la protection de l'environnement, ou encore les admettre à condition que des organismes appropriés, publics ou privés, assurent les tâches de surveillance. L'art. 2b OSAv est entré en vigueur et l'art. 3, al. 4 OSAv a été abrogé le 1^{er} janvier 1995 à la faveur de la révision de la LA précitée. Aux termes de cet article, l'exploitation d'avions avec occupants dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m² est interdite, tandis que l'OFAC peut délivrer des autorisations exceptionnelles pour des vols d'essai et dans d'autres cas particuliers. Dans le cadre de la présente révision, il est prévu de modifier cet article comme suit.

Al. 1

Le critère de la charge alaire sur lequel se base l'interdiction des ULM disparaît. Attendu que la plupart des ULM ont de nos jours une charge alaire supérieure à 20 kg/m², l'interdiction actuelle est pratiquement vidée de sa substance. La distinction entre les aéronefs autorisés et ceux qui ne le sont pas se fera dorénavant en référence à la répartition des compétences établie par le règlement (CE) n° 216/2008¹, dont l'annexe II énumère les catégories d'aéronefs auxquels ledit règlement ne s'applique pas et ne relèvent par conséquent pas des compétences de l'AESA mais de celle des États membres. La lettre e de l'annexe II fixe les poids limites pour les avions, hélicoptères et paramoteurs, la lettre f pour les autogires. En l'occurrence, les États membres peuvent définir les conditions d'admission des aéronefs dont le poids est inférieur à ces limites. Il est prévu d'interdire l'exploitation de tels aéronefs.

Al. 2

Aux termes de cet alinéa, les avions électriques, les avions Ecolight existants et les autogires à moteur à combustion ne sont pas frappés de l'interdiction visée au premier alinéa.

Al. 3

Il restera possible d'autoriser les vols d'essai. Aujourd'hui, environ 25 autorisations de ce type sont délivrées chaque année, ce qui permet à des particuliers ou à des petites entreprises en Suisse de mener des activités de recherche et de développement dans le domaine des ULM.

¹ R (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) no 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.