



# **Ordonnance sur les décollages et les atterrissages d'aéronefs en dehors des aéroports :**

## **(Ordonnance sur les atterrissages en campagne, OSAC)**

**Rapport explicatif du projet mis en consultation**

# 1 Grandes lignes de l'objet

## Contexte

### Réglementation actuelle

En temps normal, les aéronefs décollent ou atterrissent sur des aérodromes. Lorsqu'ils atterrissent ou décollent en dehors des aérodromes, on dit qu'ils effectuent des atterrissages en campagne. Ces mouvements sont presque exclusivement le fait d'hélicoptères. Les atterrissages en campagne sont régis par l'art. 8 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (loi sur l'aviation, LA; RS 748.0), par les art. 85 à 91 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation (ordonnance sur l'aviation, OSAv, RS 748.01) et plus particulièrement par les art. 50 à 58 de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1). Pratiquement, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) délivre une autorisation générale d'atterrissage en campagne dont la durée de validité est normalement d'un an renouvelable. Les autorisations sont presque entièrement standardisées et diffèrent uniquement par les restrictions plus ou moins étendues dont elles sont assorties en fonction de la nature du vol (vol commercial ou non commercial). Plus de 90 % des autorisations concernent des vols d'hélicoptère.

Aux yeux des impétrants et de l'autorité de surveillance, les autorisations payantes renouvelables d'année en année ont fait leur temps : près de 480 autorisations sont délivrées chaque année quasiment sans examen matériel, ce qui occasionne un travail administratif inutile. Les autorisations ne prennent en outre pas suffisamment en considération les normes en vigueur en matière d'environnement et d'aménagement du territoire. Il n'existe notamment aucune restriction pour les zones protégées d'importance nationale. Il manque ainsi du point de vue de l'aménagement du territoire des normes relatives au degré d'utilisation des terrains d'atterrissage en campagne et aux constructions admissibles sur ceux-ci. Il s'agit d'abandonner la pratique actuelle en adoptant une réglementation générale – en l'occurrence une ordonnance - intégrant mieux les aspects de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

### Nouvelle réglementation

Comparée à ses voisins, la Suisse possède actuellement une réglementation libérale et qui devrait le rester. La prise en compte des impératifs de l'environnement et de l'aménagement du territoire génère certes de nouvelles contraintes. Nonobstant, même après l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance, la Suisse disposera toujours d'une réglementation plus libérale que celle de ses voisins. L'ambition du législateur est de parvenir à une ordonnance moderne qui concilie les intérêts de l'aviation, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. L'ordonnance se veut compatible avec les objectifs économiques, environnementaux et sociétaux de la Confédération en matière de développement durable. Elle intègre par ailleurs les revendications légitimes de l'industrie, preuve en est que ses dispositions ne représentent pas toutes un durcissement par rapport à la pratique en vigueur. L'ordonnance tient compte du poids relativement important du transport commercial par hélicoptère en Suisse. L'aviation commerciale y est favorisée par rapport à l'aviation non commerciale. L'ordonnance entend également être compréhensible et applicable par les usagers – à savoir non seulement par l'industrie mais également par les défenseurs de la nature ou les collectivités publiques.

### Objet et fondement de l'ordonnance

L'ordonnance sur les atterrissages en campagne se fonde sur les alinéas 1, 2 et 7 de l'art. 8 LA, modifiés dans le cadre de la révision partielle 1 de la loi sur l'aviation (voir Feuille fédérale n° 27 du 7 juillet 2009; page 4471) dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1<sup>er</sup> février 2011.

Il est prévu d'abroger les dispositions de l'OSIA relatives aux atterrissages en campagne (Titre 4 : Atterrissages en campagne). Seuls les art. 54 (Désignation) et 56, al. 2 (Opérations de secours) sont maintenus. Le projet d'OSAC ne s'applique pas aux places d'atterrissages en montagne. Celles-ci ne sont certes pas à proprement parler des installations d'aérodrome. Mais elles s'assimilent à des installations dans la mesure où elles sont géographiquement définies. Le réseau des places d'atterrissage en montagne fait d'ailleurs actuellement l'objet d'un réexamen complet dans le cadre d'une procédure distincte (procédure de coordination basée sur le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, PSIA). Les dispositions relatives aux atterrissages en campagne dans le cadre d'opérations de secours continuent pour l'instant de figurer dans l'OSIA. Des aménagements seront toutefois nécessaires ultérieurement puisque les atterrissages en campagne en conditions de vol IFR (Instrumental Flight Rules: règles de vol aux instruments) seront techniquement possibles. Ces atterrissages exigent des infrastructures spécifiques (p. ex. les places d'atterrissage d'hôpitaux), notamment en ce qui concerne les marges de franchissement d'obstacles. Cela étant, de nombreuses questions sont encore en suspens. Il sera temps de décider du maintien de ces dispositions dans l'OSIA ou de leur transfert dans l'OSAC dès qu'elles auront été clarifiées.

Voici en résumé les principales nouveautés par rapport à la réglementation actuelle:

- En principe, aucune autorisation spécifique ne sera plus nécessaire pour effectuer des atterrissages en campagne. Les obligations auparavant rattachées à l'autorisation seront couvertes par les réglementations générales de l'OSAC.
- Les constructions et installations mineures seront désormais admises sur les terrains d'atterrissage en campagne, moyennant une autorisation de construire cantonale. Les terrains d'atterrissage faisant l'objet d'une utilisation intensive et régulière seront en outre soumis à l'obligation d'aménager le territoire, prévue par l'art. 2 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700).
- Des mesures de lutte contre le bruit et des restrictions géographiques ou temporelles dans les zones sensibles sont prévues afin de protéger l'homme et l'environnement. Des restrictions s'appliqueront notamment au survol des zones protégées inscrites aux inventaires nationaux.

## **Structure de l'ordonnance**

### *Titre premier: Objet, champ d'application et définitions*

Cette partie circonscrit le champ d'application de l'ordonnance et présente les définitions des termes utilisés.

### *Titre deuxième: Dispositions communes à tous les genres de vols*

#### *Chapitre 1: Conditions*

Ce chapitre traite du caractère fondamentalement licite des atterrissages en campagne, des droits privés réservés, de l'interdiction d'atterrir en campagne sur les lieux d'accident et du moyen de droit de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

#### *Chapitre 2 : Autorisations*

Ce chapitre a trait aux cas soumis à autorisation, à savoir, d'une part, les cas de dérogation à la réglementation ou d'application de réglementations plus sévères ; d'autre part, les cas d'atterrissage en campagne d'aéronefs de catégories particulières ou d'aéronefs étrangers.

#### *Chapitre 3: Responsabilité liée à l'atterrissage en campagne*

Ce chapitre traite de la responsabilité du commandant d'aéronef.

#### *Chapitre 4 : Aménagement du territoire et protection de l'environnement*

La réglementation de ce chapitre est entièrement nouvelle, la réglementation actuelle ne connaissant aucune disposition comparable. Ce chapitre, qui intègre des critères environnementaux et d'aménagement du territoire, constitue la véritable clé de voûte de l'ordonnance. Il n'est que temps d'introduire ces dispositions dans la mesure où elles permettent d'intégrer les exigences de l'environnement et de l'aménagement du territoire et autorisent l'aménagement à petite échelle de constructions et installations mineures sur les terrains d'atterrissage en campagne.

##### *Section 1 : Aménagement du territoire et autorisation de construire*

Cette section traite des aspects liés à l'aménagement du territoire. Elle prévoit des restrictions aux constructions sur les terrains d'atterrissage en campagne et porte en outre sur les autorisations de construire, l'obligation d'aménager le territoire et les compétences en matière d'autorisation de construire.

##### *Section 2 : Prescriptions environnementales*

Cette section contient des prescriptions qui visent à empêcher les perturbations disproportionnées, à lutter contre le bruit et à prendre en compte les exigences de la protection de la nature. Une attention particulière est accordée à la préservation des zones protégées d'importance nationale visées par la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451) et par la loi fédérale du 20 juin 1986 sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (Loi sur la chasse, LChP, RS 922.0), où les atterrissages en campagne sont pratiquement interdits.

#### *Chapitre 5 : Aéronefs sans moteur*

Ce chapitre contient les prescriptions applicables aux ballons, parachutes, planeurs de pente et planeurs. Il prévoit des exceptions pour les atterrissages en campagne effectués par mesure de sécurité et fixe le cadre des règles d'exploitation pour les planeurs de pente.

#### *Chapitre 6 : Manifestations publiques d'aviation*

Ce chapitre traite des manifestations publiques d'aviation. Il renvoie pour les généralités aux art. 85 à- 89 OSAV et, en ce qui concerne les manifestations à plus de 1100 m d'altitude, à l'art. 11, al. 5 OSAC.

#### *Titre troisième : Restrictions applicables à certaines catégories d'aéronefs*

##### *Chapitre 1 : Catégories*

Ce chapitre est de nature informative. Il énumère les différentes catégories auxquelles les restrictions mentionnées par la suite s'appliquent.

##### *Chapitre 2: Vols commerciaux, Chapitre 3: Vols non commerciaux, Chapitre 4: Catégories particulières*

Les chapitres 2 à 4 contiennent les principes et les restrictions géographiques ou temporelles applicables aux vols commerciaux, aux vols non commerciaux et aux catégories particulières. Le chapitre 2 (vols commerciaux) est en outre subdivisé en deux sections, l'une relative aux « transports de personnes à des fins touristiques ou sportives », l'autre aux « vols à des fins de travail », c'est-à-dire aux vols sans finalité touristique, ni sportive. Le chapitre 4 (catégories particulières) est subdivisé en deux sections : « vols d'instruction » et « urgences, vols de police et vols de service de la Confédération ».

##### *Titre quatrième : Dispositions pénales*

Cette partie comprend les dispositions de l'OSAC dont l'inobservation est passible des sanctions prévues à l'art. 91, al. 1, let. h LA.

### *Titre cinquième: Dispositions finales*

Cette partie renvoie à l'annexe de l'OSAC qui recense toutes les modifications du droit en vigueur. Elle comprend également les dispositions transitoires requises.

### *Annexe*

#### *Modification du droit en vigueur*

L'adoption de l'OSAC nécessite de modifier l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les parcs d'importance nationale (ordonnance sur les parcs, OParcs; RS 451.36) et l'ordonnance du 21 janvier 1991 sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale (OROEM; RS 922.32). Les dispositions de ces textes en rapport avec l'aviation sont intégrées à l'OSAC.

L'art. 142 de l'ordonnance sur les douanes est complétée par une phrase précisant que les vols à destination ou au départ d'une enclave douanière sont réputés vols transfrontaliers. Cette règle n'est pas nouvelle, mais a été insérée dans l'article en question par souci de clarté.

Un renvoi à l'art. 11, al. 5 OSAC a également été ajouté à l'OSAv en relation avec les manifestations publiques d'aviation à plus de 1100 m d'altitude.

En ce qui concerne l'OSIA, la partie consacrée aux atterrissages en campagne est abrogée à l'exception des art. 54 et 56, al. 2.

Enfin, l'ordonnance sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile (OEmol-OFAC, RS 748.112.11) est modifiée car de nouvelles catégories d'autorisations exceptionnelles et d'autorisations pour aéronefs de catégories particulières sont créées.

## 2 Commentaires des dispositions de l'ordonnance

### Titre premier: Objet, champ d'application et définitions

#### Art. 1 Objet et champ d'application

*Al. 1 et 2:*

L'OSAC s'applique aux atterrissages et décollages en Suisse d'aéronefs avec occupants en dehors des aérodromes. Elle ne s'applique pas aux aéronefs militaires.

L'expression « aéronefs avec occupants » recouvre dans la majorité des cas les hélicoptères qui, de par leurs caractéristiques de vol, se prêtent le mieux aux atterrissages en campagne. Les VTOL (pour vertical take-off and landing) sont assimilés aux hélicoptères dont ils possèdent la même capacité à atterrir et à décoller verticalement même s'ils se comportent en vol comme des avions. Dans un petit nombre de cas, les atterrissages en campagne sont le fait d'aéronefs sans moteur, d'avions à moteur, d'autogires ou de dirigeables. Ces atterrissages entrent également dans le champ d'application de l'ordonnance.

Sont réputés aérodromes les installations faisant partie du réseau des aérodromes établi par le PSIA et servant au décollage et à l'atterrissage d'aéronefs, ce qui inclut en particulier les aérodromes militaires avec utilisation civile (PSIA : partie conceptionnelle du 18 octobre 2000, partie III B1 à B5) et les aérodromes ayant un caractère temporaire. Est considéré comme aérodrome le terrain placé sous la compétence du chef d'aérodrome.

*Al. 3*

La prise et le dépôt de charges de même que les vols stationnaires à moins de 15 m du sol sont assimilés à des atterrissages en campagne afin d'éviter, par ces vols, le contournement de la réglementation sur les atterrissages en campagne.

*Al. 4 et 5*

Sont réputés terrains d'atterrissage en dehors des aérodromes au sens de la partie conceptionnelle du PSIA du 18 octobre 2000, partie III B6: les places d'atterrissage en montagne, les places d'atterrissage d'hôpitaux, les places de chargement, les places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre et les autres places d'atterrissage. L'art. 56, al. 2 OSIA reste applicable aux terrains d'atterrissage exclusivement utilisés pour les opérations de secours (places d'atterrissage d'hôpitaux et autres terrains destinés au sauvetage). De même, les atterrissages sur des places d'atterrissage en montagne restent régis par l'art. 54 OSIA (voir partie « Objet et fondement de l'ordonnance » ci-dessus), malgré qu'ils équivalent de fait à des atterrissages en campagne.

#### Art. 2 Définitions

##### *a. Terrain d'atterrissage en campagne*

Au sens de l'OSAC, sont réputés terrains d'atterrissage en campagne toutes les aires d'atterrissage et de décollage en dehors des aérodromes et des places d'atterrissage en montagne. Ces terrains peuvent se trouver en divers endroits non spécifiés et ne sont ni délimités à la surface du sol, ni désignés sur les cartes. Cette expression recouvre en particulier les places de chargement et les aires d'atterrissage et de décollage des ballons, planeurs de pente et parachutes.

##### *b. Vol commercial:*

Selon l'art. 100 OSAv, « les vols sont dits commerciaux a) lorsqu'ils donnent lieu à rémunération sous une forme quelconque, qui doit couvrir davantage que les coûts pour la location de l'aéronef et le carburant ainsi que pour les redevances d'aéroport et de navigation aérienne; et b) lorsqu'un cercle indéterminé de personnes peut y avoir accès. »

*c. Transport de personnes à des fins touristiques ou sportives:*

Sont qualifiés comme tels, les transports qui revêtent un caractère récréatif prépondérant. Sont notamment réputés transports de personnes à des fins touristiques ou sportives:

- les vols effectués pour le loisir ou pour des occasions particulières, comme les vols lors de mariages, les vols à destination d'un restaurant ou d'une cabane de montagne ou encore les tours en avion ou en hélicoptère avec escale.
- les vols à des fins sportives, comme le ski héliporté, l'« hélibike » (transport héliporté de personnes et de leurs VTT qui dévalent ensuite les pentes à vélo) ou transport de randonneurs (transport d'alpinistes au pied de leur ascension en altitude);

Sont également considérés comme transports à des fins touristiques ou sportives, les transports de personnes impliquant un atterrissage en campagne à plus de 1100 m d'altitude sans lien étroit avec l'endroit où ont lieu les atterrissages en campagne - les activités pratiquées au lieu de l'atterrissage en campagne ne sont pas propres au site. Entrent par exemple dans cette catégorie:

- le transport de personnes en vue d'une réunion de conseil d'administration dans une cabane de montagne;
- le transport de personnes en vue de fêter un anniversaire dans une cabane de montagne;
- le transport de pêcheurs à destination d'un lac de montagne.

*d. Vols à des fins de travail:*

Ces vols recouvrent tous les vols commerciaux autres que les transports de personnes à des fins touristiques ou sportives. Certains *corporate flights*, à savoir les vols que les entreprises effectuent pour leur propre compte avec leurs propres aéronefs, sont aussi assimilés aux vols à des fins de travail. Les *corporate flights* sont réputés vols à des fins de travail lorsqu'ils remplissent la même finalité que ces derniers. Les sociétés qui possèdent leur propre hélicoptère ne sont ainsi pas pénalisées par rapport aux sociétés qui affrètent des appareils auprès d'un transporteur aérien commercial. Sinon, les *corporate flights* seraient soumis aux mêmes contraintes que les vols non commerciaux, ce qui ne se justifie pas en l'espèce.

Sont notamment réputés vols à des fins de travail:

- les transports commerciaux de matériel;
- le transport de personnes en mission sur des chantiers ou des lieux de travail difficilement accessibles par voie terrestre;
- le transport de personnel de service au départ ou à destination d'une cabane de montagne difficile d'accès;
- les transports de personnes entre le domicile/le lieu de séjour et le lieu de travail n'impliquant aucun atterrissage en campagne à plus de 1100 m d'altitude.

*e. Nuit:*

La nuit commence avec la fin du crépuscule civil et se termine avec le début de l'aube civile (lorsque le soleil se trouve à 6,5 degrés au-dessous de l'horizon). Cette définition est celle couramment utilisée dans l'aviation et ne doit pas être confondue avec la nuit telle qu'elle est définie dans la loi sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41).

*f. Jours fériés:*

Vu les différences cantonales en la matière, l'ordonnance se limite à indiquer les quatre jours fériés dans toute la Suisse (1<sup>er</sup> août, Jeûne, Noël et Nouvel An). Pour le reste, les législations cantonales s'appliquent.

*g. Zone d'habitation:*

Une zone d'habitation se définit comme un groupe de dix habitations au moins y compris le terrain dans un rayon de 100 m alentours. Pour être plus précis, on entend par zone d'habitation un milieu bâti comprenant des groupes d'habitations et leurs alentours. Un milieu bâti est une zone d'envergure construite de manière compacte comme des villages ou des villes, y compris les espaces verts, les zones de détente et les parcelles vierges de constructions. Les groupes d'habitations sont des entités distinctes formées d'au moins dix habita-

tions séparées les unes des autres par moins de 30 mètres (en référence aux critères de délimitation des zones de hameaux de l'art. 33 OAT).

## **Titre deuxième: Dispositions communes à tous les genres de vols**

### **Chapitre 1: Conditions**

#### **Art. 3 Principe**

Les atterrissages en campagne sont en principe permis. L'OSAC prévoit cependant dans certains cas des restrictions et l'obligation de solliciter une autorisation.

#### **Art. 4 Droits privés réservés**

L'accord explicite du propriétaire d'un bien-fonds n'est pas nécessaire en cas d'atterrissage en campagne. Or, les droits privés étant entièrement garantis, il existe un risque que les propriétaires intentent une action pour trouble de la possession en cas d'atterrissage en campagne (art. 928 CC). Une interdiction pourrait même être prononcée par le tribunal (art. 258 CPC). Dans la pratique toutefois, l'atterrissage en campagne a lieu avant que le pilote soit en mesure de prendre connaissance de l'interdiction; les fois suivantes, il évitera la zone. Quoiqu'il en soit, cette disposition, qui figure actuellement dans l'OSIA, n'a guère suscité de problèmes pratiques jusqu'à présent.

#### **Art. 5 Interdiction d'atterrir en campagne sur les lieux d'accident**

Cet article vise à éloigner des lieux d'accidents les curieux et les médias dont la présence pourrait gêner les sauveteurs et les secouristes et menacer la sécurité aérienne. Il ne s'applique pas aux opérations de secours aérien au sens de l'art. 38.

#### **Art. 6 Moyen de droit de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)**

Contrairement à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) (dont l'action se fonde sur la Loi sur la protection de la nature et du paysage LPN; NHG, RS 451) et à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) (dont l'action se fonde sur la loi sur l'aménagement du territoire; LAT, RS 700), l'OFAC n'est pas habilité à saisir les voies de droits fédérales ou cantonales. L'OSAC lui confère ce pouvoir de contester devant les juridictions compétentes les décisions des autorités cantonales. Cette attribution s'exerce uniquement en relation avec les prescriptions de l'OSAC et est fondée sur la loi sur le Tribunal fédéral (LTF; RS 173.110) citée en préambule de l'ordonnance.

### **Chapitre 2: Autorisations**

#### **Art. 7 Autorisation obligatoire pour certaines catégories d'aéronefs**

Les atterrissages en campagne d'aéronefs, d'autogires, de dirigeables et d'aéronefs à moteur immatriculés à l'étranger (à moins que ces derniers soient exploités par un transporteur aérien ayant son siège ou un établissement en Suisse) sont soumis à autorisation.

*Let. a à c :*

Conformément à l'art. 8, al. 1 LA, les aéronefs ne peuvent décoller ou atterrir que sur des aérodromes, à quelques exceptions près. Ce principe n'est pas remis en cause. Au niveau de l'OSAC, ces exceptions sont réglées à l'art. 8, al. 1. et la majeure partie d'entre elles concerne les hélicoptères qui peuvent facilement atterrir en campagne et sont souvent amenés à le faire pour les besoins des missions dans lesquelles ils sont engagés. Les avions à

moteur, les autogires et les dirigeables, vu leurs caractéristiques, doivent répondre à des exigences plus élevées pour pouvoir effectuer des atterrissages en campagne. Une augmentation du nombre de ces atterrissages en campagne n'est pas souhaitable, ni sous l'angle politique, ni sous l'angle de la sécurité. Qui plus est, ils ne répondent pas véritablement à un intérêt public, raison pour laquelle il est prévu qu'ils restent soumis à autorisation.

*Let. d:*

Par mesure de sécurité, il y a lieu de s'assurer que les pilotes soient qualifiés pour atterrir en campagne sur des terrains difficiles et connaissent la législation et les canaux d'information pertinents. Si un pilote étranger loue un aéronef immatriculé en Suisse et entend effectuer des atterrissages en campagne, on s'attend à ce que le loueur prenne toutes les dispositions pour familiariser le pilote avec les particularités géographiques de la Suisse. Dans les cas où les aéronefs utilisés ne seraient pas liés à une entreprise suisse de transport aérien, l'OFAC pouvoir vérifier que les pilotes remplissent les exigences minimales et délivre ensuite le cas échéant l'autorisation d'atterrissage en campagne. Le fait de soumettre les aéronefs étrangers à autorisation est de nature à faire cesser ou du moins à restreindre le tourisme en provenance des pays limitrophes aux réglementations très restrictives. De plus, l'OFAC dispose ce faisant d'un contrôle sur les atterrissages en campagne effectués par les aéronefs étrangers.

## **Art. 8 Conditions de délivrance des autorisations pour certaines catégories d'aéronefs**

L'autorisation relative à un aéronef n'est délivrée que si les conditions posées par l'OFAC sont remplies.

*Al. 1:*

L'autorisation d'atterrissage en campagne est délivrée pour un avion, un autogire ou un dirigeable si toutes les exigences visées aux let. a, b et c sont remplies.

*Al. 2*

L'autorisation d'atterrissage en campagne est délivrée pour un hélicoptère immatriculé à l'étranger si toutes les conditions visées aux let. a et b sont remplies

*Al. 3*

Les atterrissages en campagne d'avions, autogires ou dirigeables immatriculés à l'étranger sont autorisés si les conditions visées à l'al. 1, let a à c et à l'al. 2, let. a et b sont remplies.

## **Art. 9 Atterrissages en campagne sur les étendues d'eau publiques**

L'art. 23 (Restrictions dans les zones protégées) est applicable dans tous les cas même dans celui des atterrissages en campagne visés à cet article. En cas de divergence au sujet de l'application de l'art. 9, l'OFAC, l'OFEV et l'ARE sont tenus de trouver une solution concertée et de définir des règles d'application.

*Al. 2*

La pratique régissant les autorisations relatives aux atterrissages sur les étendues d'eau publiques doit en principe être très restrictive. C'est pourquoi les exigences visées aux let. a à d doivent être toutes remplies. Les autres intérêts publics mentionnés à la let. b recouvrent la protection de l'environnement, comme la protection contre les immissions de bruit ou le maintien des lignes de navigation fluviales ou lacustres.

*Al. 3*

Les atterrissages en campagne sur les étendues d'eau publiques dans le cadre de l'entraînement ou du perfectionnement des personnes engagées dans les opérations de sauvetage ou de lutte contre l'incendie sont tolérés par la population et ne sont guère remis en cause. Dans ce cas, l'accord du canton – auquel il incombe de faire respecter les dispositions légales en matière de protection des eaux et de pêche et de sauvegarder les intérêts

publics - est suffisant. L'accord peut être donné au cas par cas ou pour une durée déterminée et il s'applique en général à un lieu précisément défini. L'OFAC n'a pas à être informé.

#### **Art. 10 Autorisation douanière**

L'art. 142 de l'ordonnance sur les douanes s'applique aux vols transfrontaliers impliquant des atterrissages en campagne. Cet article précise que, dans le trafic aérien transfrontalier, l'atterrissage et le décollage ne peuvent avoir lieu que sur des aérodromes douaniers. L'administration des douanes peut également autoriser des atterrissages et des décollages à d'autres endroits. Il convient à cet égard de considérer les vols au départ ou à destination d'une enclave douanière – en Suisse, ce sont les vallées de Samnaun et de Sampuoir - comme vols transfrontaliers. Le commandant d'un aéronef en vol transfrontalier contraint en raison d'un danger imminent ou en cas de force majeure d'effectuer un atterrissage en dehors d'un aérodrome est tenu d'aviser le poste de douane le plus proche et de se conformer à ses instructions.

#### **Art. 11 Autorisations exceptionnelles**

L'art. 11 porte sur les cas exceptionnels non prévus ou interdits par l'ordonnance. Ces autorisations exceptionnelles sont nécessaires pour garantir une certaine souplesse en matière d'atterrissage en campagne.

##### *Al. 1:*

Sont visées ici des manifestations comme le Forum économique de Davos. Les exceptions aux dispositions de l'art. 18 sont accordées sous réserve des législations cantonales en matière de construction et d'aménagement du territoire. Seules des exceptions aux dispositions des art. 18 et 31 OSAC sont ici admises.

##### *Al. 2:*

Cet alinéa prévoit la possibilité de trouver des solutions flexibles dans les cas, fondés, où les restrictions prévues aux art. 9, 29, 31, 34 et 36 seraient impossibles à appliquer. Ces cas doivent être cependant traités de manière extrêmement restrictive et les dérogations ne peuvent être accordées que dans le cadre de la directive visée à l'al. 3.

##### *Al. 3:*

Les autorisations exceptionnelles visées aux al. 1 et 2 seraient délivrées en application de principes établis en accord avec l'OFEV et l'ARE. Ces principes ont valeur de directive pour l'évaluation des demandes d'autorisation exceptionnelle. L'OFEV et l'ARE ne seront pas consultés sur chaque autorisation. L'OFEV sera toutefois informé des décisions.

##### *Al. 4:*

Les exceptions s'appliquant aux transports de personnes à des fins touristiques ou sportives sont exclusivement régies par les art. 29, al. 2 et art. 30.

##### *Al. 5:*

L'OSAC autorise la tenue de manifestations publiques d'aviation à plus de 1100 m d'altitude en dehors des aérodromes et des places d'atterrissage en montagne, mais dans un cadre très strict. On citera, à titre d'exemple d'anniversaire important pour le vol en montagne, le premier atterrissage sur un glacier ou le premier vol postal à destination d'Arosa. Il convient à cet égard d'observer les art. 85 à 89 OSAv. En application de l'art. 89, al. 2 OSAv, l'office est par ailleurs tenu de fixer pour chaque autorisation les conditions et obligations requises pour des raisons de sécurité et de bruit, lesquelles tiendront compte des exigences imposées par l'OSAC.

## **Art. 12 Requête**

Les autorisations visées au chapitre 2 ne sont délivrées que sur requête écrite. L'OFAC statue dans les meilleurs délais, mais dans un délai de dix jours ouvrables au maximum. Passé ce délai d'ordre, le requérant est en droit d'exiger que l'OFAC motive par écrit son retard et lui communique la date à laquelle sa décision sera rendue.

## **Art. 13 Champs d'application temporel et géographique des autorisations**

*Al. 1:*

A moins que l'article n'en dispose autrement, les autorisations d'atterrissage en campagne sont délivrées pour un nombre d'atterrissages en campagne, une période et un lieu déterminés. Par « période déterminée », on entend au plus quelques jours. Définir précisément la période de validité serait inapproprié dans la mesure où les conditions météorologiques notamment sont susceptibles d'influencer le moment de l'atterrissage en campagne.

*Al. 2:*

Les autorisations relatives aux hélicoptères immatriculés à l'étranger peuvent néanmoins être délivrées pour un nombre indéterminé d'atterrissages en campagne et sur une période déterminée. Sauf en ce qui concerne l'obligation de solliciter une autorisation, les hélicoptères immatriculés à l'étranger ne font l'objet d'aucune différence de traitement par rapport aux hélicoptères immatriculés en Suisse.

*Al. 3:*

La validité des autorisations ne saurait en aucun cas excéder un an.

## **Art. 14 Champs d'application personnel et matériel des autorisations**

*Al. 1:*

D'ordinaire, les autorisations sont délivrées au commandant d'un aéronef donné. Le lien étroit avec l'aéronef est important car certaines preuves, notamment celles liées à la sécurité et à l'emplacement du terrain d'atterrissage en campagne ne sont valables que pour l'aéronef utilisé.

*Al. 2:*

Les autorisations d'atterrissage sur des étendues d'eau (art. 9) sont délivrées au transporteur aérien. Du point de vue matériel et administratif, il n'est pas indiqué de délivrer de telles autorisations à chaque commandant d'aéronef. En l'occurrence, les commandants habilités à atterrir sur les étendues d'eau exercent tous leur activité à titre professionnel.

*Al. 3:*

Dans le cas des exceptions visées à l'art. 11, un exploitant responsable du terrain d'atterrissage en campagne doit être désigné. C'est à lui que l'autorisation exceptionnelle est délivrée.

## **Art. 15 Charges et conditions**

Les autorisations peuvent être assorties de charges et conditions détaillées. Les charges peuvent notamment avoir pour but de garantir la sécurité et de protéger l'environnement.

## **Art. 16 Communication**

L'OFAC adresse pour information à la Direction générale des douanes copie de toutes les autorisations relatives aux aéronefs étrangers.

## **Chapitre 3: Responsabilité liée à l'atterrissage en campagne**

### **Art. 17**

Conformément à l'ordonnance sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef (RS 748.225.1), il est de la seule responsabilité du commandant d'aéronef de s'assurer de la praticabilité d'un terrain d'atterrissage.

## **Chapitre 4: Aménagement du territoire et protection de l'environnement**

### **Section 1: Aménagement du territoire et autorisation de construire**

Les dispositions de ce chapitre sont entièrement nouvelles. L'OSIA ne comporte actuellement aucune disposition en matière d'aménagement du territoire, et celles portant sur la protection de l'environnement sont incomplètes et ne sont pas adaptées à la réalité actuelle. Occupant le vide laissé par l'absence de dispositions en matière d'aménagement du territoire applicables aux atterrissages en campagne, une pratique s'est développée qu'il faut bien qualifier d'hétérogène et d'opaque. Le fait est que certaines infrastructures mineures ont été aménagées sur les terrains d'atterrissage en campagne (p. ex. plates-formes d'atterrissage près des cabanes de montagne). Certains cantons ont en effet accordé des autorisations de construire malgré l'absence de toute compétence juridique, d'autres s'y sont refusés. Les réglementations proposées en matière d'aménagement du territoire et d'autorisation de construire visent entre autres à uniformiser et à légaliser, par la voie d'une réglementation fédérale, la pratique des cantons.

Les dispositions de l'OSAC permettent d'ériger certaines constructions et installations sur les terrains d'atterrissage en campagne, les décisions en matière d'aménagement du territoire et les procédures d'autorisation de construire étant du ressort des cantons. L'attribution à la Confédération des compétences dans ce domaine a été examinée en détail, mais a finalement été rejetée pour différentes raisons. Les procédures fédérales d'approbation des plans, du fait qu'elles associent tous les services compétents, sont complexes et supposent en principe au préalable une planification sectorielle. Ces procédures sont prévues par la LA pour les installations d'aérodrome, lesquelles englobent également les héliports. Par contre, les terrains d'atterrissage en campagne ne font pas partie à proprement parler de ces infrastructures et il n'est pas prévu qu'elles aient ce statut. Pas plus dans le cadre des procédures légales que dans les faits, les terrains d'atterrissage ne peuvent se transformer en héliport, car dans ce cas le réseau des héliports défini par le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique n'aurait plus aucun sens. Les constructions et installations mineures répondant à un besoin sont soumises à la procédure cantonale et ne font pas l'objet d'un examen spécifique à l'aviation, contrairement aux infrastructures d'aérodrome. Même lorsque ces constructions et installations ont été autorisées, il appartient au commandant d'aéronef, et à lui seul, de s'assurer que le terrain est praticable en toute sécurité.

### **Art. 18 Restrictions concernant les constructions et installations sur les terrains d'atterrissage en campagne**

L'art. 18 définit les constructions aéronautiques admises ou non sur les terrains d'atterrissage en campagne. Celles-ci doivent dans tous les cas respecter les dispositions des législations de la construction, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Les listes mentionnées ne sont pas exhaustives.

#### *Al. 1*

L'al. 1 précise que les terrains d'atterrissage en campagne ne peuvent être aménagés comme des aérodromes, même si certaines constructions et installations sont admises (installations mineures).

*Al. 2:*

Les installations mineures au sens de l'al. 2 ne sont soumises à aucune restriction au sens du droit aérien. Des citernes à carburant non permanentes sont admises à condition de respecter les prescriptions en matière de protection des eaux. Les petites aires d'atterrissage revêtues et les aménagements du terrain sont également admis notamment pour gommer les irrégularités du sol, mener à bien la mission ou permettre l'engagement d'un certain type d'hélicoptère.

L'OSAC est muette en ce qui concerne les constructions et installations à l'usage de l'aviation dans les zones protégées visées à l'art. 23, al. 1 OSAC. Si le cas se présentait, les projets de construction devraient être examinés par les autorités compétentes en matière d'autorisation de construire. Cela étant, les restrictions touchant ces zones sont telles que des constructions ne sont guère probables.

*Al. 3:*

L'al. 3 mentionne explicitement les constructions non autorisées par le droit aérien. Par « pistes revêtues », il faut comprendre toute piste dotée d'un revêtement (non seulement du goudron mais aussi du gravier par exemple). Les constructions permettant les vols en conditions IFR sont proscrites.

Dans le but de garantir la sécurité ou le bon déroulement des travaux, l'art. 11 autorise l'OFAC à accorder des dérogations temporaires à ces restrictions pour des installations non permanentes particulières, comme les héliplates-formes aménagées sur les grands chantiers ou les constructions temporaires sur des terrains d'atterrissage en campagne (p. ex. à l'occasion du Forum économique de Davos). Ici aussi, l'art. 20 s'applique et une demande d'autorisation de construire doit être déposée le cas échéant.

## **Art. 19 Stationnement des aéronefs en dehors des aérodromes et des places d'atterrissage en montagne**

*Al. 1:*

Afin d'éviter que l'exploitation du terrain d'atterrissage en campagne s'assimile à celui d'un aérodrome, il est prévu de limiter le stationnement des aéronefs à 48 heures.

*Al. 2 :*

Un aéronef est autorisé à stationner plus longtemps s'il est affecté à des vols à des fins de travail effectués dans le cadre d'une même mission et dans une même région. On évite ainsi d'inutiles allers-retours avec la base et donc du bruit et de la pollution. De plus, on améliore ce faisant la concurrence entre transporteurs : vu la possibilité de stationner, les entreprises étrangères ne sont plus obligées d'effectuer de longs vols.

## **Art. 20 Autorisation de construire et obligation d'aménager le territoire**

L'obligation d'obtenir une autorisation de construire pour les constructions et installations sur les terrains d'atterrissage en campagne est régie par l'art. 22, al. 1 LAT et ses dispositions d'exécution cantonales. Selon l'art. 22, al. 1 LAT, aucune construction ou installation ne peut être créée ou transformée sans autorisation de l'autorité compétente.

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, imposante dans ce domaine, il faut entendre par « constructions et installations » tous les aménagements durables créés par la main de l'homme, qui sont fixés au sol et qui ont une incidence sur son affectation, soit qu'ils modifient sensiblement l'espace extérieur, soit qu'ils aient des effets sur l'équipement ou qu'ils soient susceptibles de porter atteinte à l'environnement. Pour déterminer si l'aménagement prévu est soumis à cette procédure, il faut évaluer si, en général, d'après le cours ordinaire des choses, cet aménagement entraînera des conséquences telles qu'il existe un intérêt de la collectivité ou des voisins à un contrôle préalable<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> ATF 120 Ib 383; 118 Ib 9; 113 Ib 315 ss.

La modification du terrain en soi ou par des constructions n'est pas seule déterminante pour l'assujettissement à la procédure d'autorisation; celui-ci dépend surtout de l'importance globale du projet, du point de vue de l'aménagement du territoire. Il est possible à cet égard que certains projets soient soumis à autorisation moins en raison de leurs éléments bâtis que de leur exploitation. L'étendue de l'obligation de demander une autorisation de construire ne se mesure en effet pas uniquement en référence à la LAT, mais à l'ensemble du droit fédéral en matière de protection du territoire et de l'environnement. Aussi le Tribunal fédéral a-t-il élargi l'obligation prévue à l'art. 22, al. 1 LAT aux projets n'impliquant pratiquement pas de constructions, ni d'installations - à savoir sans aménagements durables, créés par la main de l'homme et fixés au sol - mais qui sont susceptibles d'avoir un impact considérable sur la zone protégée environnante<sup>2</sup>. L'obligation de demander une autorisation de construire vaut également en cas de simples changements d'affectation qui n'impliquent aucune construction mais qui ont un impact considérable sur l'environnement et l'aménagement du territoire<sup>3</sup>. Il incombe en définitive aux autorités compétentes en matière d'autorisation de déterminer, à la lumière des principes énoncés par le Tribunal fédéral, si une construction ou une installation est soumise à autorisation de construire ou non.

#### Al. 2:

Les terrains d'atterrissage en campagne ayant un impact considérable sur l'aménagement du territoire et l'environnement sont soumis à l'obligation d'aménager le territoire prévue à l'art. 2 LAT. La législation en matière d'aménagement du territoire s'applique de toute manière : aucune autorisation exceptionnelle au sens de l'art. 24 LAT ne saurait en effet être délivrée aux constructions et installations qui, de par leur nature, ne peuvent faire raisonnablement l'objet que d'une procédure de planification. Un projet non conforme à l'affectation de la zone qui implique, vu sa taille ou sa nature, des conséquences importantes sur le régime d'affectation existant ne peut être autorisé que moyennant la modification préalable du plan d'affectation. L'obligation de planification dans un cas d'espèce doit être appréciée principalement en fonction des buts et principes régissant l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), du plan directeur cantonal et de l'importance à accorder au projet d'après les règles de procédure fixées dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (art. 4 et art. 33 LAT)<sup>4</sup>. Dans deux circonstances toutefois, l'art. 20, al. 2 OSAC impose l'obligation d'aménager le territoire, à savoir pour les terrains d'atterrissage en campagne utilisés sur plus d'un an de manière fréquente et soutenue à des fins d'instruction (let. a) et pour ceux utilisés sur plus d'un an de manière régulière et soutenue pour emporter et déposer des charges (let. b). L'obligation d'aménager le territoire n'a cependant lieu d'être que si le terrain d'atterrissage en campagne a un impact considérable sur l'environnement et l'aménagement du territoire. C'est souvent le cas pour les aires d'instruction pour hélicoptère, mais pas nécessairement pour les terrains utilisés pour l'instruction des parapentistes. L'obligation d'aménager le territoire au sens de l'art. 2 LAT se doit donc d'être appréciée au cas par cas.

On entend par utilisation régulière et soutenue l'utilisation soutenue et répétée d'un même terrain par les aéronefs. On parle d'utilisation soutenue à partir de 1200 mouvements annuels ou d'une moyenne de 100 mouvements mensuels sur une année. Il convient à ce propos de préciser qu'une étude d'impact sur l'environnement doit être réalisée pour les hélicoptères faisant état de plus de 1000 mouvements par an (OEIE; RS 814.011, Annexe, ch. 14.3). En conséquence, l'obligation d'aménager le territoire s'applique dès que ce nombre de mouvements est atteint. Des pics saisonniers comme le transport de bois ou l'emport de passagers dans le cadre du ski hélicoptère lors d'une belle journée d'hiver ne sont pas assimilés à une utilisation régulière.

La désignation d'une aire d'instruction (selon l'al. 2, let. a) est une des conditions de l'exploitation d'une école de vol hélicoptère (art.33, al. 2, LA; par. 2.055 JAR-FCL 2 Prescriptions relatives aux licences de pilotes d'hélicoptères). L'autorisation d'exploiter une école de vol hélicoptère n'est accordée que si le requérant a prévu au moins une aire d'instruction aux

<sup>2</sup> ATF 119 Ib 227, Ingenbohl; Hängegleiterlandeplatz; ATF 114 Ib 314. consid. 2c

<sup>3</sup> ATF 113 Ib 223

<sup>4</sup> ATF 120 Ib 207 ss, consid. 5

atterrissages en campagne répondant aux exigences des art. 6 et 12 à 16 OSAC. L'OFAC procède aux examens formels et matériels requis avant de délivrer l'autorisation d'exploiter une école de vol ou en cas de désignation d'une nouvelle aire d'instruction.

*Al. 3:*

Nul ne peut utiliser un terrain d'atterrissage contre la volonté de son propriétaire. Par économie de procédure (les dispositions cantonales en matière de procédure d'autorisation de construire prévoient généralement une restriction pour ce même motif) et dans le souci d'éviter les malentendus, les autorisations de construire liées aux terrains d'atterrissage en campagne ne peuvent être accordées que moyennant l'assentiment du propriétaire du bien-fonds. Ce faisant, ce dernier – s'il ne se confond pas avec le requérant – manifeste son accord avec le dépôt de la demande d'autorisation de construire et donc avec l'utilisation (partielle) du bien-fonds pour les atterrissages en campagne.

Par ailleurs, la commune compétente doit aussi pouvoir défendre ses intérêts dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire. Le requérant doit donc également solliciter son accord, faute de quoi l'autorisation de construire ne saurait être délivrée. Cette particularité a sa raison d'être car l'utilisation de ces constructions génère inmanquablement des immissions.

## **Art. 21 Procédure d'autorisation de construire**

*Al. 1 :*

La deuxième phrase du premier alinéa précise qu'aucun examen spécifique à l'aviation n'a lieu. L'utilisation d'un terrain d'atterrissage est de la seule responsabilité du commandant d'aéronef (art. 17). Cela signifie en particulier que l'OFAC n'est pas consulté au cours de la procédure d'autorisation de construire liée à un terrain d'atterrissage en campagne. En conséquence, il incombe à l'autorité compétente en matière d'autorisation de construire de s'assurer du respect des conditions posées par l'OSAC, notamment de celles prévues aux art. 18 et 20 (première phrase du second alinéa). Par ailleurs, la mission de police des constructions dans ce domaine est confiée à l'autorité cantonale. C'est donc à l'autorité communale ou cantonale de police de construction qu'il incombe de faire rétablir l'état conforme au droit en cas de violation de l'art. 18 OSAC.

Il va sans dire que le respect des autres dispositions des législations fédérales et cantonales pertinentes pour le projet de construction – p. ex. celles relatives à la législation environnementale – doit également être examiné dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire. La compétence en matière de projets de construction situés hors de la zone à bâtir incombe selon le droit fédéral aux cantons (cf. art. 25, al. 2 LAT).

*Al. 2:*

La loi sur le Tribunal fédéral stipule que les départements fédéraux ou, pour autant que le droit fédéral le prévoit, les unités qui leur sont subordonnées ont qualité pour former un recours en matière de droit public si l'acte attaqué est susceptible de violer la législation fédérale dans leur domaine d'attributions (art. 89, al. 2, let. a LTF). Sur le plan fédéral, la qualité pour recourir est reconnue à l'ARE par l'art. 34, al. 1 LAT en relation avec l'art. 48, al. 4 OAT et à l'OFEV par l'art. 12g, al. 2 LPN. En ce qui concerne l'OFAC, la qualité pour recourir lui est conférée par l'art. 6 OSAC. L'office ne peut toutefois l'invoquer qu'en cas d'infraction aux dispositions de l'OSAC, par exemple lorsqu'un bâtiment est utilisé pour le stationnement d'un aéronef ou qu'un nouvel édifice est construit à cet effet. L'OFAC n'a par contre pas qualité pour recourir en cas de violation des législations cantonales sur l'aménagement du territoire ou sur la construction.

Les autorisations de construire délivrées en vertu de l'OSAC touchent les domaines d'attribution de l'ARE, de l'OFEV et de l'OFAC qui ont donc qualité pour former un recours en matière de droit public auprès du Tribunal fédéral. Ces offices peuvent, pour autant qu'ils le demandent, participer à la procédure devant les autorités inférieures (cf. art. 111, al. 2 LTF). Afin d'exercer leurs attributions, l'ARE, l'OFEV et l'OFAC doivent se voir notifier les

décisions cantonales. Une obligation en ce sens se doit donc de figurer dans l'OSAC en application de l'art. 112, al. 4 LTF.

## **Section 2: Prescriptions environnementales**

Cette section décrit les modalités de la protection de l'homme et de la nature - en particulier de la faune – contre les nuisances provoquées par les atterrissages en campagne.

L'art. 23 vise notamment à préserver les zones protégées d'importance nationale des perturbations et des nuisances occasionnées par les atterrissages en campagne.

### **Art. 22 Précautions**

Le principe de précaution consacré par les art. 1 et 11 LPE implique obligatoirement de limiter les perturbations au strict minimum. Cela étant, un certain niveau de perturbation est inévitable puisque ce principe de précaution se heurte à l'intérêt à effectuer des atterrissages en campagne.

### **Art. 23 Restrictions dans les zones protégées**

Cet article constitue un élément central de l'OSAC car il introduit des restrictions importantes qui n'existaient pas auparavant sous cette forme. L'art. 32 prévoit certaines exceptions à l'interdiction absolue pour les vols à des fins de travail exigés par les circonstances.

#### *Al. 1 et 2 :*

L'al. 1 mentionne les zones protégées d'importance nationale dans lesquelles les aéronefs sont frappés d'une interdiction générale d'atterrissage et de décollage. Seule exception, celle concernant les districts francs fédéraux où les atterrissages et les décollages d'aéronefs assurant des vols à des fins de travail sont autorisés du 1<sup>er</sup> août au 31 octobre (al. 2). Les districts francs fédéraux couvrent en règle générale une grande superficie et sont tous sans exception situés en région de montagne. Des vols doivent par la force des choses y avoir lieu (transport de bois, dispositifs pare-avalanches). Il y a tout lieu de considérer que le gros du travail à effectuer pourra être accompli durant cette période où les nuisances pour la faune sont a priori moindres que durant l'hiver ou que lors des périodes d'élevage des jeunes au printemps et en été. Les restrictions rattachées aux districts francs, qui représentent tout de même 3,5 % de la superficie de la Suisse (ce pourcentage est bien plus élevé si l'on considère uniquement les régions de montagne), pénalisent singulièrement le secteur du transport hélicopté. Elles touchent particulièrement les atterrissages en campagne à des fins d'instruction dans les régions de montagne. A titre de compensation, il convient donc de s'atteler rapidement à la désignation de zones d'instruction en application de l'art. 37, al. 2 OSAC.

#### *Al. 3:*

Selon l'al. 3, le DETEC peut édicter des restrictions d'atterrissage et de décollage pour d'autres zones protégées particulièrement sensibles après avoir entendu les milieux intéressés (c'est-à-dire notamment les entreprises, les cantons et les défenseurs de l'environnement). Ces zones peuvent être des prairies sèches, des pâturages secs, des biotopes à amphibiens d'importance nationale, des marais d'importance régionale ou des zones cantonales de tranquillité du gibier.

L'OSAC ne prévoit pas d'interdiction absolue en relation avec les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale. La Confédération envisage cependant de passer en revue avec les cantons tous les sites marécageux inscrits à l'inventaire fédéral des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale ainsi que leurs objectifs de protection. Seules les activités compatibles avec les objectifs de protection sont en effet tolérées dans ces sites très protégés. De nombreux sites marécageux visent notamment à préserver la faune - en particulier l'avifaune –, souvent très sensible, séjournant dans ces

zones (cf. annexe 2 de l'ordonnance sur les sites [RS 451.35]). A la suite de cet examen, le DETEC prononcera des restrictions de décollage et d'atterrissage dans certains sites marécageux ou dans certaines parties de ceux-ci, restrictions qui seront reportées sur la carte des obstacles à la navigation aérienne. S'il apparaît que plus de la moitié des sites marécageux exigent une protection spécifique, le Conseil fédéral les intégrera alors à la faveur d'une prochaine révision d'ordonnance à la liste de l'alinéa 1 en créant une nouvelle catégorie de zone protégée. Conformément à l'art. 34, let. i, les atterrissages en campagne à des fins commerciales sont formellement interdits dans les sites marécageux. De même, les terrains d'atterrissage en campagne soumis à autorisation de construire n'y sont pas admis. Ces interdictions découlent de l'art. 78, al. 5 Cst. qui interdit d'y aménager des installations ou d'en modifier le terrain.

#### *Al. 4:*

L'al. 4 reprend les dispositions de l'art. 53, al. 2 OSIA qui est appelé à être abrogé. Cet alinéa précise que dans l'intérêt de la protection de la nature, le DETEC peut décréter pour certaines catégories d'aéronefs des restrictions de survol dans certaines des zones protégées visées aux al. 1 et 3. Ces restrictions ne s'appliquent cependant qu'aux vols en relation avec les atterrissages en montagne. L'OSAC ne s'applique pas aux autres vols (vols de croisière, vols de transit, vols de A vers A).

#### *Al. 5 :*

Les restrictions visées aux al. 1 à 4 sont reportées sur la carte des obstacles à la navigation aérienne sous forme de recommandations ou d'interdictions. Les mesures déjà prises sont de nature à protéger autant que possible les zones énumérées à l'al. 1 de ces autres vols. A noter que les objets dignes de protection apparaîtront dans la carte des obstacles à la navigation aérienne qui sera mise à jour à l'été 2010 avec mention des hauteurs minimales de survol et des interdictions d'atterrir et de décoller (procédure analogue à celle prévue à l'al. 5). L'objectif est d'épargner aux réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs, particulièrement sensibles à certaines périodes de l'année, les nuisances occasionnées par les décollages et les atterrissages ou les vols à faible hauteur.

## **Chapitre 5: Aéronefs sans moteur**

### **Art. 24 Dispositions applicables**

Nombre d'articles du projet d'OSAC sont dénués de pertinence ou inapplicables pour les aéronefs sans moteur (ballons, parachutes, planeurs de pente et planeurs). Notamment parce que ces aéronefs ne sont pas en mesure de décoller par leurs propres moyens, que leur rayon d'action est limité et que leur manœuvrabilité est réduite.

### **Art. 25 Atterrissages en campagne par mesure de sécurité**

Les aéronefs sans moteur doivent pouvoir atterrir n'importe où lorsque la sécurité est en jeu. Ne sont pas visés ici les atterrissages forcés, mais les atterrissages maîtrisés ayant pour but d'empêcher une situation de détresse imminente. C'est le cas par exemple lorsqu'un planeur à la suite d'une perte de hauteur trop importante ne peut plus rejoindre l'aérodrome sans prendre des risques démesurés. En pareille situation, le pilote est très absorbé par la manœuvre d'atterrissage à effectuer et toute autre considération que la sécurité du pilote, comme la préservation des zones protégées, passe au second plan.

L'art. 25 s'applique également aux planeurs dotés d'un moteur d'appoint.

## **Art. 26 Règles d'exploitation applicables aux planeurs de pente**

La pratique des arrangements facultatifs pour les planeurs de pente consacrée par l'art. 53, al. 1 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA; RS 748.131.1) sera légèrement modifiée. L'art. 53 OSIA est étroitement lié à la problématique du parapente apparue au début des années 90, raison pour laquelle l'expression « certaines catégories d'aéronefs » a été remplacée par celle de « planeurs de pente » dans le projet d'OSAC. Il n'est désormais plus question de règles d'exploitation facultatives. S'il s'avère impossible d'établir de telles règles en temps utile, l'OFAC se réserve le droit d'adapter l'OSAC et d'adopter des réglementations spécifiques.

Cette approche vise à définir des places de décollage et d'atterrissage en garantissant au mieux la protection du biotope.

## **Chapitre 6: Manifestations publiques d'aviation**

### **Art. 27**

Les manifestations d'aviation à moins de 1100 m d'altitude sont exclusivement régies par l'OSAv. Aucune réglementation ne s'applique par contre aux manifestations qui ont lieu au-dessus de cette altitude. Suivant l'interprétation qui était faite de l'OSAv, ces manifestations pouvaient être interdites, surtout en dehors des places d'atterrissage en montagne. L'ordonnance entend dès lors clarifier la situation juridique en encadrant strictement ces manifestations. Puisque l'OSAC porte sur les atterrissages à plus de 1100 m d'altitude en dehors des places d'atterrissage en montagne, il est logique d'y intégrer une disposition réglementant les manifestations aéronautiques à ces altitudes. Ce point est réglé concrètement à l'art. 11, al. 5.

## **Titre troisième: Restrictions applicables à certaines catégories d'aéronefs**

### **Chapitre 1: Catégories**

#### **Art. 28**

L'art. 28 a une fonction de clarification. Il énumère les diverses catégories d'atterrissage en campagne et rend la structure plus intelligible.

### **Chapitre 2: Vols commerciaux**

#### **Section 1: Transports de personnes à des fins touristiques ou sportives**

##### **Art. 29 Restrictions**

*Al. 1:*

Les atterrissages en campagne dans le cadre de transports de personnes à des fins touristiques ou sportives ne sont pas sans susciter la controverse et ne répondent pas vraiment à un intérêt public, contrairement à l'instruction au pilotage ou aux autres vols commerciaux (p. ex. transport de matériel sur un chantier). Ils sont dès lors soumis à des restrictions plus sévères:

- let. a: la limitation des atterrissages en campagne aux régions situées à moins de 1100 m d'altitude découle de l'ancien art. 54 OSIA. Les régions situées à plus de 11000 m d'altitude sont plus sensibles et doivent donc bénéficier d'une protection accrue;

- let. b: motivée par la protection des habitants contre les bruits incommodes et par mesure de sécurité;
- let. c: motivée par la protection de la population contre les bruits incommodes durant la période de repos nocturne;
- let. d: motivée par la protection de la population, c'est-à-dire des personnes qui recherchent le calme aussi en dehors des zones habitées, contre les bruits incommodes dans une plage horaire sensible (principe de précaution);
- let. e: par mesure de sécurité;
- let. f: motivée par la protection des participants contre les bruits incommodes et par mesure de sécurité;
- let. g: motivée par la protection des sites naturels sensibles.

*Al. 2 et 3:*

La pause de midi prévue à l'al. 1, let. d entre 12h15 et 13h15 restreint dans certains cas excessivement les vols touristiques, en particulier le ski hélicoptéré qui a lieu en général le matin et se termine au plus tard en début d'après-midi (qualité de la neige). La règle permet la dépose de skieurs durant la pause de midi sur les PAM mais empêche en revanche l'emport de skieurs à partir de terrains d'atterrissage en campagne situés à moins de 1100 m d'altitude. Il pourrait en résulter de longs vols au départ d'héliports, ce qui serait un non-sens écologique et économique. Pour pallier cet inconvénient, l'OSAC autorise l'OFAC à désigner un maximum de 20 terrains d'atterrissage en campagne pour lesquels la pause de midi ne serait pas en vigueur. L'office définirait les critères à cet effet et publierait les terrains d'atterrissage en campagne concernés dans la Feuille fédérale.

**Art. 30 Autorisation exceptionnelle d'atterrir en campagne à plus de 1100 m d'altitude**

*Al. 1 et 2 :*

Les transports de personnes à des fins touristiques ou sportives sont très encadrés. Les critères d'autorisation énoncés dans cet article se basent largement sur la pratique éprouvée du DETEC. Dans des cas rares (notamment ceux visés à l'al. 3, let. c), des autorisations exceptionnelles pourraient être délivrées pour une durée de plus de trois jours. L'OFAC communique sa pratique à l'OFEV et à l'ARE.

*Al. 3*

*Let. a*

Ce n'est ni le nombre ni la provenance des participants qui sont déterminants, mais la taille de la manifestation sportive et plus particulièrement son importance. Sont visés ici les manifestations sportives d'intérêt public et qui ont un retentissement national (comme le marathon de la Jungfrau) ou international (comme les courses du Lauberhorn). L'OSAC modifie légèrement la pratique actuelle, extrêmement restrictive, en mettant sur un pied d'égalité les manifestations d'importance nationale et celles d'importance internationale. La pratique doit rester fondamentalement restrictive. En règle générale, on table sur dix autorisations au maximum par an.

*Let. b*

La grande majorité des cas visés ici concerne des bénédictions d'alpages dans des endroits reculés. Les personnes transportées sont soit des ecclésiastiques, soit des personnes infirmes. La let. b correspond en tous points à la pratique suivie actuellement par le DETEC.

*Let. c:*

Le recours aux hélicoptères s'impose en particulier pour pallier la panne d'installations de transport d'importance touristique, comme pendant la mise hors service en 2004 pour des problèmes techniques du téléphérique Mürren–Birg (Schilthornbahn) où le transport des touristes sur le domaine skiable, inaccessible par d'autres moyens, s'était alors effectué par hélicoptère. La let. c correspond en tous points à la pratique suivie actuellement par le DETEC.

## Section 2: Vols à des fins de travail

Les vols à des fins de travail – qui recouvrent principalement le transport aérien de matériel – ont fréquemment lieu dans des régions difficiles d'accès (en montagne). Il n'est donc pas judicieux de fixer ici une altitude limite pour les atterrissages en campagne, ce qui correspond d'ailleurs à la pratique suivie jusqu'à présent. L'emport de passagers (même à titre gracieux) à des fins touristiques ou sportives n'est pas permis sur ces vols. Il serait sinon aisé de contourner les limites d'altitude fixées pour les vols à des fins touristiques ou sportives. Il est par contre possible d'emporter des personnes sur un chantier ou un lieu de travail, pour autant que la mission de ces personnes l'exige.

### Art. 31 Restrictions

*Al. 1:*

Afin de combattre les nuisances sonores et par mesure de sécurité, l'OSAC soumet les atterrissages en campagne dans le cadre des vols à des fins de travail à des restrictions géographiques ou temporelles:

- let. a: les régions situées à plus de 1100 m d'altitude sont plus sensibles et doivent donc bénéficier d'une protection accrue. Il n'est donc pas permis d'emporter des personnes à des fins touristiques ou sportives dans le cadre de vols à des fins de travail;
- let. b: motivée par la protection de la population contre les bruits incommodes à l'instar de l'interdiction de circuler pour les camions les dimanches et jours fériés;
- let. c: motivée par la protection de la population contre les bruits incommodes durant la période de repos nocturne;
- let. d: par mesure de sécurité;
- let. e: motivée par la protection des sites naturels sensibles.

*Al. 2:*

Il est possible de déroger à l'al. 1, let. d dans le cas d'atterrissages en campagne nécessaires à l'accomplissement d'un travail à condition que la sécurité ne soit pas compromise et moyennant l'autorisation du chef d'aérodrome.

*Al. 3:*

L'interdiction prévue par l'OSAC de voler avant 6h00 du matin (c'est-à-dire du début de l'aube civile à 6h00 du matin) de même que les dimanches et jours fériés vise à protéger la population contre les bruits incommodes. Parmi les travaux qui ne souffrent aucun délai, il convient de citer à titre d'exemple le transport de foin avant l'orage ou les travaux de construction en montagne qui ne peuvent être exécutés que durant une brève période en été.

### Art. 32 Autorisation exceptionnelle d'atterrissage en campagne dans les zones protégées visées à l'art. 23, al. 1 et 3

Certains travaux (sylvicoles ou agricoles par exemple) ou transports sont inévitables dans les zones protégées visées à l'art. 23, al. 1 et se doivent donc d'être autorisés à titre exceptionnel. C'est notamment le cas si les autres moyens de transport (p. ex. camions) ne permettent pas d'accomplir le travail visé de manière moins dommageable, à moindres frais et dans des délais raisonnables. L'OFAC peut délivrer des autorisations exceptionnelles si, conformément à l'al. 2, l'un ou l'autre des objectifs de protection n'est pas compromis. Il incombe au canton – c'est-à-dire à ses services compétents en matière de protection de la nature et du paysage ou en matière de chasse et de pêche – de s'assurer à la demande du requérant que tel est bien le cas. Dans le cas des parcs d'importance nationale, il convient de consulter en bonne et due forme l'organe responsable du parc, conformément à l'art. 25 de l'ordonnance sur les parcs (OParcs; RS 451.36). L'évaluation doit avoir lieu à brève échéance. L'octroi de l'autorisation exceptionnelle visée ici s'assimile à une tâche de la Confédération au sens de l'art. 2 LPN.

Le dépôt de matériel dans un haut-marais d'importance nationale est normalement contraire aux objectifs de protection et n'est pas autorisé du fait de la protection absolue dont bénéficie ce type de biotope. Afin de préserver la quiétude de la faune, le service cantonal compétent exigera normalement que les travaux aient lieu durant une période déterminée, par exemple hors de la période d'accouplement, ou que les trajectoires de vol soient adaptées en conséquence. Les conditions exigées par le canton sont intégrées à l'autorisation délivrée par l'OFAC en application de l'al. 3. Les principes régissant par exemple les modalités de la pesée des intérêts ou du recours aux offices fédéraux spécialisés sont définis indépendamment de l'OSAC par concertation entre ces offices (OFAC, OFEV et ARE) conformément à l'art. 62a, al. 4 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; RS 172.010). Ces principes ont valeur de directive pour l'évaluation des demandes d'exception.

### **Art. 33 Atterrissages en campagne dans des zones d'habitation**

#### *Al. 1:*

Cet article garantit que les autorités cantonales compétentes (en principe, les autorités communales) soient informées des opérations de vol touchant leur territoire et qu'elles disposent d'une influence adéquate sur ces dernières, ce qui répond à une certaine logique puisque les demandes ou les recours en matière d'atterrissage en campagne sont généralement adressées en premier lieu aux communes. Les opérations de vol intensives, qui sont en règle générale planifiées longtemps à l'avance, doivent être annoncées dès que possible à la commune. Ainsi, le programme de vol sera déposé au moins une semaine à l'avance, si possible plus tôt encore. Dans le cas d'opérations de plus petite envergure impliquant peu d'atterrissages en campagne ou des atterrissages sporadiques, la commune doit être avertie deux jours ouvrables à l'avance.

#### *Al. 2 :*

Les autorités cantonales compétentes (en principe, les autorités communales) peuvent édicter des prescriptions par voie de règlement ou au cas par cas, à savoir :

- définir des périodes plus restreintes;
- limiter le nombre de rotations;
- autoriser uniquement certains aéronefs peu bruyants;
- imposer des trajectoires d'approche, de décollage et de survol;
- réglementer la sécurisation du terrain d'atterrissage en campagne;
- réglementer l'avitaillement sur le terrain d'atterrissage en campagne;
- réglementer le stationnement des aéronefs.

Les autorités ne peuvent par contre pas se prévaloir de cet article pour prononcer une interdiction générale d'atterrissages en campagne. Sur ce point, l'OSAC restreint légèrement les compétences des communes par rapport à la pratique actuelle. Il est arrivé en effet que certaines communes adoptent des règlements incompatibles avec la LA. Du coup, les entreprises de transport aérien frappées d'interdiction adoptaient des trajectoires aberrantes ou assuraient des vols critiques en termes de sécurité. C'est pourquoi la marge de manœuvre des communes a été réduite. Cela étant, elle reste suffisante.

## **Chapitre 3: Vols non commerciaux**

### **Art. 34**

Les vols non commerciaux (aussi appelés vols privés) ne répondent pas à un réel intérêt public au contraire des autres catégories de vols, raison pour laquelle ils sont frappés des restrictions les plus sévères.

- let. a: la limitation des atterrissages en campagne aux régions situées à moins de 1100 m d'altitude découle de l'ancien art. 54 OSIA. Les régions situées à plus de 1000 m

- d'altitude sont plus sensibles et doivent donc bénéficier d'une protection accrue, raison pour laquelle les vols non commerciaux ne sont pas admis;
- let. b: motivée par la protection des habitants contre les bruits incommodes et par mesure de sécurité;
  - let. c: motivée par la protection de la population contre les bruits incommodes à l'instar de l'interdiction de circuler pour les camions les dimanches et jours fériés;
  - let. d: motivée par la protection de la population, c'est-à-dire des personnes qui recherchent le calme aussi en dehors des zones habitées, contre les bruits incommodes dans une plage horaire sensible (principe de précaution);
  - let. e: motivée par la protection de la population contre les bruits incommodes durant la période de repos nocturne;
  - let. f: par mesure de sécurité;
  - let. g: motivée par la protection des participants contre les bruits incommodes et par mesure de sécurité;
  - let. h: afin d'éviter les atterrissages réguliers à un même endroit (et les nuisances sonores inhérentes) ne répondant à aucun intérêt public;
  - let. i: motivée par la protection des sites sensibles. En conséquence de la pesée des intérêts en présence, l'interdiction absolue d'atterrir dans les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale n'est opposable qu'aux vols non commerciaux.

## Chapitre 4: Catégories particulières

### Section 1: Vols d'instruction

#### Art. 35 Définition et champ d'application

La définition cite les vols qui sont considérés comme vols d'instruction. Il convient de préciser ce qui suit:

- Ne sont pas réputés vols d'instruction au sens de l'OSAC les vols d'exercice et d'entraînement effectués en vue de prolonger la licence de pilote ou de se familiariser avec un nouvel instrument de vol ou équipement de bord, de même que tout vol effectué sans être accompagné d'un instructeur qualifié.
- Par « instructeur qualifié », on entend aussi bien l'instructeur de vol que l'instructeur pour la prise et le dépôt de charges externes.
- Les vols supervisés par un instructeur qualifié englobent les vols en solo que ce dernier ordonne par écrit ou par oral à l'élève.
- L'expression « accompagné d'un instructeur qualifié » signifie soit que ce dernier se trouve à bord de l'aéronef, soit qu'il surveille étroitement l'élève depuis le sol sur le terrain d'atterrissage en campagne.

#### Art. 36 Restrictions

Afin de combattre les nuisances sonores et par mesure de sécurité, l'OSAC soumet les atterrissages en campagne à des fins d'instruction à des restrictions géographiques ou temporelles:

- let. a: cette disposition a été reprise de l'art. 55, al. 1 OSIA. Elle procure la flexibilité nécessaire pour instruire les pilotes aux altitudes (limite supérieure fixée à 2000 m d'altitude au lieu de 1100 m d'altitude) et aux conditions d'atterrissage les plus variées. L'entraînement serait en effet par trop lacunaire si les PAM étaient seules admises pour l'instruction;
- let. b: motivée par la protection des habitants contre les bruits incommodes et par mesure de sécurité;
- let. c: motivée par la protection de la population contre les bruits incommodes à l'instar de l'interdiction de circuler pour les camions les dimanches et jours fériés;

- let. d: motivée par la protection de la population c'est-à-dire des personnes qui recherchent le calme aussi en dehors des zones habitées, contre les bruits incommodants dans une plage horaire sensible (principe de précaution);
- let. e: par mesure de sécurité;
- let. f: motivée par la protection des participants contre les bruits incommodants et par mesure de sécurité;
- let. g: motivée par le souci d'éviter les vols à des fins touristiques et sportives sous couvert d'instruction;
- let. h: motivée par la protection des sites naturels sensibles.

C'est à dessein que les vols d'instruction de nuit n'ont pas été interdits afin de ne pas restreindre l'instruction et l'entraînement des vols de sauvetage. De même, les atterrissages en campagne à moins de 100 m d'établissements publics ne sont pas interdits à la différence des transports de personnes à des fins touristiques ou sportives et des vols non commerciaux. En particulier, les pilotes doivent pouvoir s'entraîner à atterrir aux environs des cabanes de montagne (où les atterrissages ont bien souvent lieu à moins de 100 m des bâtiments) entre 1100 m et 2000 m d'altitude. Le CAS en exploite à lui seul une quarantaine entre ces altitudes. Cela implique par contre que les atterrissages soient également permis au voisinage des établissements de plaine. Le législateur aurait pu opérer une distinction entre atterrissages à moins et à plus de 1100 m d'altitude. Cette solution compliquerait toutefois inutilement l'ordonnance. Il convient de miser sur la formation des pilotes et sur le développement de leur capacité de jugement pour atterrir à bonne distance de ces établissements.

### **Art. 37 Exceptions et autorisations exceptionnelles**

#### *Al. 1:*

Les exercices de sauvetage avec le concours d'organisations bénévoles ont parfois lieu le week-end. Ils doivent pouvoir avoir lieu le dimanche aussi, par exemple s'ils doivent être reportés d'un jour en raison des conditions météorologiques. La pause de midi peut ne pas être observée si la finalité de l'exercice l'exige, par exemple s'il s'agit d'un exercice de longue durée destiné à entraîner l'évacuation d'un télésiège.

#### *Al. 2:*

Cette disposition est reprise de l'art. 55 OSIA. La désignation des zones par le DETEC se fait en coordination avec l'OFEV, l'ARE et l'OFAC.

#### *Al. 3:*

Les atterrissages en campagne à plus de 2000 m d'altitude sont admis dans certains cas en dehors des PAM ou des régions désignées, à savoir dans le cadre de l'instruction des personnes qui sont au service d'organisations de sauvetage. Les exercices portent en l'espèce avant tout sur l'évacuation des remontées mécaniques ou sur les opérations de secours en cas d'avalanches. Les atterrissages en campagne à plus de 2000 m d'altitude sont également autorisés dans le cadre de l'instruction des forces de police. Dans les deux cas, une autorisation de l'OFAC, délivrée au cas par cas ou pour une durée limitée, est nécessaire.

#### *Al. 4 :*

Aucune altitude limite n'est fixée pour les examens de vol sous la supervision d'un expert reconnu par l'OFAC. Il s'agit ce faisant de tester les atterrissages en campagne à haute altitude et en terrain inconnu, situation à laquelle les pilotes sont susceptibles d'être confrontés à tout moment dans le cadre du travail aérien.

#### *Al. 5:*

Cette disposition permet aux pilotes d'avions d'exercer les atterrissages forcés lors de l'instruction.

## Section 2: Urgences, vols de police et vols de service de la Confédération

### Art. 38

L'art. 38 prime toujours les autres articles. En effet, les vols visés à l'art. 38 seraient par trop entravés si les exigences de l'OSAC leur étaient applicables. Les opérations de secours aérien se déroulent dans des endroits où des personnes ou des animaux sont en difficulté. Les interventions sont donc susceptibles d'avoir lieu en tout temps et en tous lieux. Idem pour la lutte aérienne contre les incendies et pour les vols de police, que ceux-ci visent à rechercher des personnes portées disparues ou des délinquants ou à surveiller le trafic routier. Des missions de police aérienne sont également assurées au cours des vols de service de l'OFAC et la plus grande flexibilité possible est exigée. Des restrictions temporelles et géographiques ne sauraient pas non plus entraver les vols opérés par le BEAA, notamment pour se rendre sur des lieux d'accident retirés.

#### *Let. a :*

Les vols d'assistance, d'ambulance, de sauvetage et de recherche sont en principe assurés par des transporteurs aériens commerciaux, parfois par les Forces aériennes et rarement par le Bureau fédéral d'enquête sur les accidents d'aviation (BEAA) ou l'OFAC (vols de recherche lorsqu'un aéronef est porté manquant). Sont réputés vols d'assistance et de sauvetage:

- Les transports d'urgence et de sauvetage de patients, de personnel spécialisé, de chiens de catastrophe, d'équipement médical, de sang, d'organes et de médicaments;
- L'évacuation par la voie des airs de patients qui ne peuvent être transportés autrement sous peine d'aggravation de leur état de santé.
- L'évacuation par la voie des airs de personnes ou d'animaux se trouvant dans des lieux ou des régions inaccessibles par voie terrestre ou sur des installations de transport en panne;
- Le ravitaillement aérien des personnes et d'animaux se trouvant dans les régions précitées;
- Les vols visant à protéger de manière préventive ou a posteriori la nature (minage d'avalanches, lutte contre les incendies, déblaiement de voies de communication obstruées, enlèvement de bois flottant, etc.);
- Les transports de matériel destinés à prévenir des dommages majeurs ou à éliminer sans délai des défauts et pannes techniques graves;
- Les vols de recherche de personnes ou d'aéronefs portés manquants.

Ne sont pas réputés vols d'assistance et de sauvetage les transports aériens de membres du corps médical vers leur lieu de travail habituel, p. ex. trafic pendulaire à destination des hôpitaux.

#### *Let. b et c :*

Les vols de police et les vols des garde-frontière sont les vols effectués par ces organismes dans l'exercice de leur fonction.

#### *Let. d et e :*

Sont réputés vols de service de l'OFAC et du BEAA, au sens de l'ordonnance sur le service de vol au Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (OSVo, RS 172.217.2), les vols requis par une mission à accomplir dans le cadre du travail, les vols requis pour faire passer les examens officiels du personnel navigant, les vols servant aux examens officiels du matériel aéronautique, les vols à effectuer pour les voyages de service, de même que les vols d'entraînement ou d'instruction visant à maintenir ou à améliorer le niveau de formation requis par l'activité professionnelle.

## **Titre quatrième: Dispositions pénales**

### **Art. 39**

Cette partie comprend les dispositions de l'OSAC dont l'inobservation est passible des sanctions prévues à l'art. 91, al. 1, let. h, LA. Les infractions aux dispositions visées à la let. a concernent les commandants d'aéronefs, les infractions aux dispositions visées à la let. b peuvent concerner d'autres personnes.

## **Titre cinquième: Dispositions finales**

### **Art. 40 Modification du droit en vigueur**

La modification du droit en vigueur est réglée en annexe.

### **Art. 41 Dispositions transitoires**

#### *Al. 1 :*

Les autorisations d'atterrissage en campagne en cours de validité au moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance ne seront pas révoquées mais cesseront d'être valides à cette date.

#### *Al. 2 :*

Une demande d'autorisation de construire doit être déposée pour les constructions et installations aménagées sur les terrains d'atterrissage sans avoir fait l'objet d'une autorisation de construire. La procédure est alors celle prévue aux art. 20 et 21. Une procédure de rétablissement de l'état de droit n'a lieu d'être que si la demande d'autorisation de construire introduite après coup aboutit à une décision négative. Il n'est pas question ici d'examiner systématiquement la légalité de tous les terrains d'atterrissage en campagne. Cet examen aura lieu seulement si une plainte est déposée, en cas de projets d'extension ou de plainte d'office.

## **Annexe: modification du droit en vigueur**

Le législateur a choisi d'incorporer toutes les réglementations concernant l'aviation à l'OSAC, y compris les réglementations en rapport avec des zones protégées au sens de la LChP et de la LPN. En conséquence, les ordonnances correspondantes ne contiennent plus qu'un renvoi aux dispositions de l'OSAC et le droit en vigueur, à savoir l'OParcs et l'OROEM, a été modifié.

L'art. 142, al. 1 de l'ordonnance sur les douanes est complété par une disposition indiquant que les vols au départ ou à destination d'une enclave douanière sont réputés vols transfrontaliers. Ce n'est pas une nouveauté, mais cette disposition n'était pas évidente pour les personnes chargées d'appliquer l'ordonnance.

Un renvoi à l'OSAC est inséré à l'art. 86, al. 3 OSAv en ce qui concerne les manifestations publiques d'aviation à plus de 1100 m d'altitude.

En contrepartie à l'adoption de nouvelles restrictions, l'OSAC prévoit des autorisations exceptionnelles et des autorisations pour des catégories particulières d'aéronefs. Ces autorisations sont réglées au chapitre 2. Comme c'est le cas actuellement, des émoluments seront perçus pour la délivrance des autorisations ce qui suppose de modifier l'ordonnance sur les émoluments. Les émoluments sont calculés en fonction du temps consacré et leur barème correspond à celui pratiqué actuellement.

A l'exception des art. 54 (places d'atterrissage en montagne) et 56, al. 2 (terrains d'atterrissage à proximité des hôpitaux), tous les articles de l'OSIA relatifs aux atterrissages en campagne sont abrogés, puisque ceux-ci seront désormais régis par l'OSAC.

## **3 Conséquences**

### **Conséquences financières**

Les pilotes privés et l'industrie ne devront plus acquitter les émoluments correspondant aux autorisations annuelles d'atterrissage en campagne, puisque celles-ci sont supprimées.

La perception d'émoluments pour les autorisations exceptionnelles n'est pas chose nouvelle. Des émoluments sont en effet déjà perçus pour les autorisations exceptionnelles délivrées par le département dans le cadre de la réglementation actuelle.

L'industrie devra par contre supporter une charge financière nouvelle liée aux autorisations exceptionnelles délivrées en vertu des art. 23 et 32 (Restrictions dans les zones protégées).

Tout bien considéré, l'entrée en vigueur de l'OSAC n'entraînera sans doute aucune charge financière accrue pour l'industrie. Il faudra toutefois attendre l'application concrète de l'ordonnance pour y voir plus clair.

### **Conséquences pour le personnel**

La suppression des autorisations d'atterrissage en campagne (près de 480 autorisations délivrées en moyenne chaque année) allègera la charge de travail de l'OFAC. Les autorisations exceptionnelles visées à l'art. 11, dont le traitement relève désormais de la compétence de l'OFAC, représentent par contre un surcroît de travail pour l'office, même si, sous l'ancienne réglementation, l'OFAC en était déjà chargé pour le compte du DETEC. L'application des art. 23 et 32 (Restrictions dans les zones protégées) occasionnera également un surcroît de travail pour l'OFAC qui devrait somme toute rester modeste dans la mesure où les autorisations exceptionnelles visées à l'art. 32 devraient - si possible - être délivrées de manière générale. Globalement, le travail administratif occasionné par les atterrissages en campagne devrait être d'une ampleur comparable à celle d'aujourd'hui. Certes, la charge de travail devrait être passablement importante dans la période qui suivra l'entrée en vigueur de l'OSAC (travail d'information, rodage des procédures) jusqu'à ce que la routine s'installe. On s'attend en particulier à ce que l'élaboration avec l'OFEV et l'ARE des principes régissant l'octroi des autorisations exceptionnelles (art. 11, art. 32) implique une certaine charge de travail. En résumé, la charge de travail sera légèrement moindre pour le département, tandis qu'elle se maintiendra à son niveau actuel pour l'OFAC. Il ne faut donc s'attendre à aucune conséquence pour le personnel.

Les cantons – en particulier ceux dépourvus de procédure d'autorisation en la matière - devront par contre faire face à un surcroît de travail du fait du traitement des demandes d'autorisation de construire qui pourront leur être adressées pour l'aménagement de constructions et d'installations sur les terrains d'atterrissage en campagne.

### **Conséquences pour l'industrie aérienne**

L'ordonnance concilie dans une large mesure les intérêts des défenseurs de la nature et ceux de l'industrie aérienne. Cette dernière devra accepter certaines restrictions, notamment des restrictions concernant les zones protégées et des restrictions temporelles ou géographiques. L'industrie conserve cependant une certaine souplesse dans l'exploitation des vols à des fins de travail grâce aux exceptions prévues aux art. 11 et 32. Le législateur a en outre renoncé à introduire l'interdiction d'atterrir en campagne aux heures de la mi-journée pour les vols à des fins de travail. Les vols d'instruction restent régis par une réglementation très souple et ne sont pas soumis à davantage de restrictions que les vols à des fins de travail, sauf en ce qui concerne les atterrissages en campagne dans les zones protégées et l'interdiction d'atterrir en campagne aux heures de la mi-journée. Les vols non commerciaux sont les plus touchés par les nouvelles restrictions. Etant donné qu'ils ne répondent pas à un réel intérêt public, une réglementation souple ne se justifie pas dans leur cas. Par ailleurs,

l'ordonnance autorise certaines constructions sur les terrains d'atterrissage en campagne. Enfin, la limite des 20 mouvements par mois dont sont assorties les autorisations délivrées actuellement pour les vols à des fins d'instructions et les vols à des fins touristiques et sportives, disparaît. Sur ces deux derniers points, le projet répond aux souhaits de l'industrie.

En résumé, l'OSAC établit en premier lieu de nouvelles règles juridiques pour l'industrie. Il pourra en résulter au début (mais pas indéfiniment) un surcroît de travail administratif pour les entreprises. Deuxièmement, elle fixe un certain nombre de restrictions, inévitables dans le contexte actuel de prise de conscience écologique de la population. Ces restrictions ne menacent cependant nullement l'avenir de l'industrie, ni l'utilisation des hélicoptères pour des missions, ô combien importantes, de sauvetage et de ravitaillement.

### **Bénéfice pour l'environnement**

Les restrictions imposées au trafic aérien dans les zones protégées nationales prémunissent l'environnement contre les répercussions négatives des atterrissages en campagne. Les zones bénéficient d'une protection élevée qui ne s'assouplit que dans certains cas bien précis. L'ordonnance permet également de protéger d'autres régions particulièrement sensibles et de restreindre les survols. Des restrictions temporelles et géographiques protègent la population contre les bruits incommodes, notamment dans les zones d'habitation. Il s'agit d'une réglementation transparente à laquelle les défenseurs de la nature, la population, l'industrie et l'administration peuvent se fier.