



## **Ordonnance sur les atterrissages en campagne OSAC**

### **Résultat de la procédure de consultation**

**Juin 2011**

## Table des matières

<b>1. Contexte</b>	<b>4</b>
<b>2. Participation à la procédure de consultation</b>	<b>5</b>
2.1. Invitation à prendre position	5
2.2. Prises de position reçues	5
<b>3. Résumé des prises de position</b>	<b>7</b>
<b>4. Résultat de la consultation disposition par disposition</b>	<b>9</b>
4.1. Objet, champ d'application et définitions	9
<b>Art. 1 Champ d'application</b>	9
<b>Art. 2 Définitions</b>	9
4.2. Licéité des atterrissages en campagne	11
<b>Art. 3 Principe</b>	11
<b>Art. 5 Interdiction d'atterrir en campagne sur les lieux d'accident</b>	11
4.3. Autorisations	11
<b>Art. 7 Autorisation obligatoire pour certaines catégories d'aéronefs</b>	11
<b>Art. 8 Conditions de délivrance des autorisations pour certaines catégories d'aéronefs</b>	11
<b>Art. 9 Atterrissages en campagne sur les étendues d'eau publiques</b>	12
<b>Art. 10 Autorisation douanière</b>	13
<b>Art. 11 Autorisations exceptionnelles</b>	13
<b>Art. 12 Requête</b>	14
<b>Art. 13 Champs d'application temporel et géographique des autorisations</b>	15
<b>Art. 14 Champs d'application personnel et matériel des autorisations</b>	15
4.4. Responsabilité liée à l'atterrissage en campagne	16
<b>Art. 17 (Responsabilité)</b>	16
4.5. Aménagement du territoire et la protection de l'environnement	16
<b>Art. 18 Restrictions concernant les constructions et installations sur les terrains d'atterrissage en campagne</b>	16
<b>Art. 19 Stationnement des aéronefs en dehors des aérodromes et des places d'atterrissage en montagne</b>	17
<b>Art. 20 Autorisation de construire et obligation d'aménager le territoire</b>	17
<b>Art. 21 Procédure d'autorisation de construire</b>	18
<b>Art. 22 Précautions</b>	19
<b>Art. 23 Restrictions dans les zones protégées</b>	19
4.6. Aéronefs sans moteur	24
<b>Art. 24 Dispositions applicables</b>	24
<b>Art. 25 Atterrissages en campagne par mesure de sécurité</b>	24
<b>Art. 26 Règles d'exploitation applicables aux planeurs de pente</b>	25
4.7. Manifestations publiques d'aviation	25
<b>Art. 27 (manifestations publiques d'aviation)</b>	25
4.8. Restrictions applicables à certaines catégories d'aéronefs	25
4.8.1. Transports de personnes à des fins touristiques ou sportives	25
Art. 29 Restrictions	25
Art. 30 Autorisations exceptionnelles d'atterrir en campagne à plus de 1100 m d'altitude	27
4.8.2. Vols à des fins de travail	27
Art. 31 Restrictions	27

Art. 32	Autorisation exceptionnelle d'atterrissage en campagne dans les zones protégées visées à l'art. 23, al. 1 et 3	29
Art. 33	Atterrissages en campagne dans des zones d'habitation	30
4.8.3.	Vols non commerciaux	31
Art. 34	(restrictions applicables aux vols non commerciaux)	31
4.8.4.	Vols d'instruction	32
Art. 35	Définition et champ d'application	32
Art. 36	Restrictions	32
Art. 37	Exceptions et autorisations exceptionnelles	33
4.9.	Urgences, vols de police et vols de service de la Confédération	34
Art. 38	(exemption de certains vols des restrictions prévues par l'ordonnance)	34
4.10.	Dispositions pénales	35
Art. 39	(dispositions pénales)	35
4.11.	Dispositions finales	35
Art. 41	Dispositions transitoires	35
<b>5.</b>	<b>Autres propositions et remarques d'ordre général</b>	<b>36</b>
<b>6.</b>	<b>Participants à la consultation</b>	<b>38</b>
6.1.	Cantons, conférences intercantionales	38
6.2.	Partis politiques	38
6.3.	Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne	38
6.4.	Associations faïtières de l'économie	38
6.5.	Associations et entreprises aéronautiques	39
6.6.	Organisations environnementales et associations de riverains	39
6.7.	Tourisme	40
6.8.	Média	40
6.9.	Particuliers	40
<b>7.</b>	<b>Liste des organismes invités à se prononcer</b>	<b>41</b>
7.1.	Cantons	41
7.2.	Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	41
7.3.	Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne	42
7.4.	Associations faïtières de l'économie	42
7.5.	Aviation	42
7.6.	Organisations environnementales	42
7.7.	Tourisme, alpinisme	43
7.8.	Milieux scientifiques	43
7.9.	Autres	43

## 1. Contexte

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. En application de la réglementation et de la pratique en vigueur, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) délivre actuellement une autorisation générale d'atterrissage en campagne dont la durée de validité est normalement d'un an renouvelable.

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.

Le Conseil fédéral a mis en consultation du 8 septembre au 10 décembre 2010 le projet d'ordonnance sur les atterrissages en campagne. Le présent rapport de consultation prend en considération toutes les prises de position adressées jusqu'à la fin 2010.

## 2. Participation à la procédure de consultation

### 2.1. Invitation à prendre position

Le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a invité par courrier daté du 13 septembre 2010 les autorités, associations, organisations et organismes suivants à prendre position:

- 26 gouvernements cantonaux<sup>1</sup>;
- la Conférence des gouvernements cantonaux;
- 15 partis représentés à l'Assemblée fédérale<sup>2</sup>;
- 3 associations faîtières des communes, villes et régions de montagne<sup>3</sup>;
- 9 associations faîtières de l'économie<sup>4</sup>;
- 18 associations de l'aviation et représentants de l'industrie<sup>5</sup>;
- 6 organisations environnementales<sup>6</sup>;
- 5 associations du tourisme et de l'alpinisme<sup>7</sup>;
- 2 instituts scientifiques<sup>8</sup>;
- 5 divers<sup>9</sup>.

### 2.2. Prises de position reçues

A la fin de l'année 2010, 84 prises de position avaient été adressées. Sur les 90 organismes officiellement invités à prendre position, 55 l'ont fait par écrit, tandis que 35 ne se sont pas prononcés. Par contre, 39 autres organisations, entreprises et particuliers ont pris position. Se sont ainsi exprimés:

- 25 cantons<sup>10</sup>;
- 3 conférences cantonales<sup>11</sup>;
- 4 partis<sup>12</sup>;
- 3 associations faîtières des communes, villes et régions de montagne<sup>13</sup>;
- 8 associations faîtières de l'économie et autres représentants de l'économie<sup>14</sup>;
- 16 associations de l'aviation et représentants de l'industrie<sup>15</sup>;
- 19 organisations environnementales et associations de riverains<sup>16</sup>;

---

<sup>1</sup> ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, PV, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU

<sup>2</sup> BDP, PDC, PRD, PS, UDC, PCS, UDF, PEV, PES, AVeS, PVL, Lega, PST-POP, DS, Alternative ZG

<sup>3</sup> ACS, UVS, SAB

<sup>4</sup> économiesuisse, USAM, UPS, USP, SBankV, USS, HEV, SEC Suisse, TS

<sup>5</sup> Aérosuisse, Aéro-club de Suisse et huit associations affiliées, AGRU ALV, Rega, SHA, FSdH, SIAA, PSAS, VSF, AOPA

<sup>6</sup> MW, SVS, SL, Pro Natura, Station ornithologique, WWF

<sup>7</sup> Fédération suisse du tourisme, Gastrosuisse, CAS, Association suisse des guides de montagne, Association suisse des écoles d'alpinisme

<sup>8</sup> FIF, IDT-HSG

<sup>9</sup> BEAA, Secours alpin suisse, OCVS, Société suisse des entrepreneurs, Association suisse des forestiers,

<sup>10</sup> Tous les cantons à l'exception d'UR

<sup>11</sup> Conférence des chefs des départements forestiers cantonaux, Conférence des services de la faune, de la chasse et de la pêche, Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage

<sup>12</sup> PRD, PES, PS, UDC

<sup>13</sup> Association des communes suisses, Union des villes suisses, Groupement suisse pour les régions de montagne

<sup>14</sup> économiesuisse, Union patronale suisse, Union suisse des paysans, Hauseigentümerversand, Bündner Landwirtschaftsverband SELVA, Centre Patronal, Économie forestière suisse, Société suisse des entrepreneurs

<sup>15</sup> Aéro-Club de Suisse, Aérosuisse, Air Glaciers, Groupe de travail OSAC (composé de plusieurs entreprises de transport par hélicoptère), BOHAG, BEAA, Eagle Helicopter, Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge GOST, Heliswiss, Karen SA, Rega, Swiss Helicopter Association, FSdH, Fédération suisse de vol libre, Seaplane Pilots Association Switzerland, Association suisse des aérodromes

<sup>16</sup> Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Aqua Nostra, Association suisse pour la protection des oiseaux, Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage, Helvetia Nostra, Mountain Wilderness, Pro Natura, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen, Parc national suisse, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Societad Glista Libra Samedan, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, Stiftung Reusstal, Association transport et envi-

- 3 associations du tourisme et de l'alpinisme <sup>17</sup>;
- 1 média <sup>18</sup>;
- 1 Conseiller national <sup>19</sup>;
- 1 particulier.

---

ronnement, Association transport et environnement section Obwald et Nidwald, Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden Wettingen, Verein gegen Fluglärm, Station ornithologique Sempach, WWF

<sup>17</sup> CAS, Association suisse des guides de montagne, Gastrosuisse

<sup>18</sup> Société suisse de radiodiffusion et télévision SSR

<sup>19</sup> CN Christophe Darbellay, VS

### 3. Résumé des prises de position

Septante-et-un participants à la consultation ont accueilli favorablement le projet d'ordonnance, non sans critiquer ou rejeter certains de ses articles. La prise en considération de l'environnement et de l'aménagement du territoire a particulièrement été appréciée. A l'opposé, treize participants à la consultation<sup>20</sup> rejettent catégoriquement le projet d'ordonnance, principalement pour deux raisons. Les organisations environnementales, les associations de riverains et la HEV estiment que l'ordonnance mise en consultation constitue un assouplissement de la réglementation et de ce fait craignent une forte recrudescence des atterrissages en campagne. D'aucuns jugent par ailleurs que les garde-fous sont trop faibles. L'UDC, le Groupement suisse pour les régions de montagne et le CN Darbellay estiment pour leur part que les restrictions sont si excessives, anti-économiques et éloignées de la pratique que l'ensemble du projet est à rejeter. A remarquer que les cantons de montagne ont une attitude plus bienveillante envers les atterrissages en campagne que les cantons de plaine.

Les critiques visent en particulier les articles relatifs aux restrictions dans les zones protégées, aux restrictions en fonction de la finalité du vol et aux exceptions, encore que ces critiques reposent sur des motivations diverses. Les organisations de l'aviation, les représentants de l'industrie de même que les milieux économiques et politiques considèrent que les restrictions sont intolérables, à commencer par les restrictions, jugées disproportionnées, qui frappent les vols dans les districts francs fédéraux. Certains vont jusqu'à exiger la levée pure et simple de toute interdiction d'atterrissage en campagne, proposant par exemple en lieu et place de formuler des recommandations. A l'opposé, les organisations de protection de l'environnement, les associations de riverains, de même que certains partis politiques et cantons sont d'avis que les restrictions proposées sont bien trop timides. Certains participants demandent que les atterrissages en campagne soient interdits dans tous les objets inscrits aux inventaires fédéraux, à savoir également dans les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale, dans les objets inscrits à l'IFP, dans les sites de reproduction des batraciens et dans les objets définis par l'ordonnance sur la protection des prairies et pâturages secs.<sup>21</sup> D'autres encore souhaitent étendre cette interdiction aux sites Ramsar<sup>22</sup>, aux corridors faunistiques et aux réserves naturelles cantonales.

La délégation aux cantons de compétences en matière d'aménagement du territoire ne donne guère matière à discussion. Par contre, certaines dispositions en matière d'aménagement du territoire et d'autorisation de construire sont controversées. Ici aussi, les tenants d'une réglementation plus souple s'opposent aux partisans de restrictions plus étendues. Les avis sont en particulier partagés sur la question des constructions et installations (faut-il les autoriser? si oui, lesquelles?). Les articles relatifs à l'atterrissage sur les étendues d'eau publiques et aux définitions essuient par contre des critiques de toutes parts.

La structure de l'ordonnance mise en consultation fait l'objet d'une critique générale. D'aucuns lui reprochent son absence de clarté. En particulier, vu les nombreuses exceptions et réglementations disparates, il est impossible au lecteur de s'y retrouver entre les atterrissages en campagne qui sont permis et ceux qui ne le sont pas. Les participants à la consul-

---

<sup>20</sup> Societed Glista Libra Samedan, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Helvetia Nostra, Verein gegen Fluglärm im Surental, Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden-Wettingen, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen, Association transport et environnement section Obwald et Nidwald, Mountain Wilderness, Union démocratique du centre, Groupement suisse pour les régions de montagne, Schweizer Hauseigentümerversand, Union suisse des paysans, CN Darbellay

<sup>21</sup> Ordonnance du 13 janvier 2010 sur la protection des prairies et pâturages secs d'importance nationale, OPPS, RS 451.37)

<sup>22</sup> Zones humides d'importance internationale conformément à la convention de Ramsar de 1971

tation exigent entre autres la création de listes des exceptions et des cas où une autorisation doit être sollicitée.

Par souci d'améliorer la transparence, certains des participants à la consultation critiques vis-à-vis des atterrissages en campagne, exigent la publication des autorisations exceptionnelles de même que l'adoption de règles d'application claires.

## 4. Résultat de la consultation disposition par disposition

Le tableau annexé présente en détail les propositions adressées. Cette partie résume les commentaires disposition par disposition et ne porte que sur les dispositions qui ont fait l'objet d'une prise de position.

### 4.1. *Objet, champ d'application et définitions*

#### **Art. 1 Champ d'application**

Le canton du Tessin se demande s'il ne faudrait pas étendre le champ d'application de l'ordonnance aux aéromodèles, qui sont aussi régis par le droit aérien (ordonnance du DE-TEC sur les aéronefs de catégories spéciales, OACS, RS 748.941). Il demande également à ce qu'il soit précisé que l'ordonnance fixe le cadre territorial/environnemental.

##### *Art. 1, al. 3 (définition de l'atterrissage en campagne)*

Quatre représentants de l'industrie estiment que seuls les atterrissages avec contact avec le sol doivent figurer dans les registres techniques. Sinon, les cycles d'entretien se trouveraient anormalement raccourcis.

##### *Art. 1, al. 3, let. b (vol stationnaire)*

Neuf représentants de l'environnement et des milieux politiques exigent que la distance au sol à partir de laquelle le vol est considéré comme stationnaire soit nettement plus importante que les 15 m mentionnés dans la définition. La Conférence des services de la faune, de la chasse et de la pêche (CSF) exige une hauteur minimale de 150 m, du moins dans les districts francs fédéraux, dans les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs de même que dans les zones de tranquillité en vigueur. Deux représentants de l'industrie et le CN Darbellay jugent que la hauteur prévue par le projet d'ordonnance est arbitraire et que la disposition en question est inapplicable. Ils proposent de biffer cette disposition car elle se rapporte au nombre d'atterrissages.

##### *Art. 1, al. 4 (terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours)*

L'AéCS déplore le fait qu'on ne sait pas au juste ce que recouvre l'expression « opérations de secours ».

##### *Art. 1, al. 5 (places d'atterrissage en montagne)*

Le PES remarque que l'art 54 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique<sup>23</sup>, auquel la disposition renvoie à juste titre, ne régit pas les décollages et les atterrissages sur les places d'atterrissages en montagne mais uniquement la désignation de ces dernières.

#### **Art. 2 Définitions**

##### *Art. 2, let. a (Terrain d'atterrissage en campagne)*

---

<sup>23</sup> Ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA, RS 748.131.1)

Le canton de Schwyz demande de citer, comme types d'infrastructures, outre l'aérodrome et la place d'atterrissage en montagne, l'aérodrome pour hydravions (Lachen) qui ne ressortit pas aux aérodromes. Il faudrait alors rectifier le cas échéant l'art. 8, al. 1, let. a.

*Art. 2, let. b (Vol commercial)*

La FSdH demande de compléter la définition en mentionnant que les vols d'entreprises, dits aussi *Corporate Flights*, soient considérés comme des vols commerciaux. On entend en général par *Corporate Flights*, les voyages d'affaires opérés par une entreprise avec ses propres hélicoptères.

*Art. 2, let. c (Transport de personnes à des fins touristiques ou sportives)*

Eagle Helicopter demande de biffer la deuxième partie de la phrase (réglementation 1 100 m d'altitude), car cette réglementation discrimine les communes d'altitude. La Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage (CDPNP) demande de biffer cette définition ou du moins d'ajouter l'expression « autres transports de personnes » dans l'intitulé.

*Art. 2, let. d (Vols à des fins de travail)*

Le canton des Grisons demande de préciser que les vols de ravitaillement des cabanes de montagne soient considérés comme des vols à des fins de travail. Ces vols doivent être expressément mentionnés dans l'ordonnance.

Les cantons de Bâle-Ville et de Zoug, économiesuisse et quatre représentants de l'industrie jugent important que les *Corporate Flights* soient considérés comme vols à des fins de travail. A l'inverse, le canton de Zurich souhaite que ce ne soit pas le cas, afin de limiter au maximum les atterrissages en campagne dans les zones résidentielles. Le PES et le PS, cinq organisations environnementales et le CAS vont encore plus loin et demandent que ne soient considérés comme vols de travail que les vols indispensables à l'exercice d'une activité qui sinon ne pourrait raisonnablement avoir lieu.

*Art. 2, let. f (Jours fériés)*

Le PES, le PS et cinq organisations environnementales exigent que les jours fériés dans la majorité des cantons (Vendredi saint, Lundi de Pâques, Lundi de Pentecôte, Saint-Étienne) soient également mentionnés. De cette manière, la majorité de la population bénéficiant du jour férié jouira aussi du calme dans les cantons où ce jour est ouvrable.

*Art. 2, let. g (Zone d'habitation)*

Nombreux sont les participants qui demandent de préciser la définition. Le canton du Tessin propose que le terme « habitations » soit remplacé par le terme « logements ». L'AéCS souhaite porter le nombre d'habitations à 30.

*Art. 2, let. h et i (nouvelles)*

L'AéCS souhaite ajouter deux nouvelles définitions. Sous la lettre h, il s'agirait de définir les manifestations d'aviation en intégrant les camps de vol à voile ou les commémorations. L'organisation demande également de définir les « grands rassemblements de personnes »

sous une nouvelle lettre i. Elle propose que soient désignés comme tels des rassemblements de plus de 5000 personnes.

## 4.2. *Licéité des atterrissages en campagne*

### **Art. 3 Principe**

Le canton de Berne demande que les atterrissages en campagne ne soient autorisés dans les zones d'habitation qu'à titre subsidiaire, c'est-à-dire en l'absence de solution de remplacement raisonnable. Un parti et l'ACS rejettent cet article. Selon eux, il y a lieu de renverser la perspective : l'interdiction des atterrissages en campagne doit être la règle et ceux-ci doivent être admis uniquement dans les cas prévus par l'ordonnance. Un représentant de l'industrie souhaite que l'ordonnance ne s'applique pas explicitement aux atterrissages effectués par mesure de sécurité.

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

La FSdH demande de préciser que l'interdiction s'applique tant que les travaux de déblaiement ne sont pas terminés. Il est demandé en outre que les atterrissages en campagne soient autorisés dans le cadre de reportages, puisqu'il existe dans ce cas un intérêt public.

## 4.3. *Autorisations*

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

L'AéCS exige qu'une autorisation générale illimitée d'atterrir en campagne soit accordée à tous les aéronefs (à l'exception des ballons et des planeurs), ce qui serait de nature à réduire considérablement les formalités par rapport à la réglementation retenue à l'art. 7 ss.

#### *Art. 7, let. a et b*

L'AéCS et le GOST demandent que les aéronefs d'un poids maximal au décollage inférieur à 1200 kg soient assimilés aux hélicoptères. En effet, les petits avions sont capables d'atterrir ou de décoller sur des surfaces réduites. Dans le même ordre d'idée, il est demandé de biffer la let. b parce qu'elle consacre une inégalité de traitement entre les autogires et les hélicoptères ou à la rigueur de restreindre son champ d'application aux autogires d'un poids maximal au décollage de 1000 kg.

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

#### *Art. 8, al. 1 (autorisations relatives aux avions, aux autogires et aux dirigeables)*

Le canton du Tessin propose de reformuler la première phrase du premier alinéa en précisant que les autorisations « peuvent être délivrées » et non « sont délivrées ». L'autorité disposerait ce faisant d'une plus grande marge de manœuvre.

#### *Art. 8, al. 1, let. a, b et c (autorisations relatives aux avions, aux autogires et aux dirigeables)*

L'AéCS demande de biffer les let. a et b : pas besoin d'examen de conscience et aucun pilote ne se risquera à atterrir sur un terrain inadapté. Le GOST demande de biffer les let. b et c, car il estime qu'elles font double emploi avec les dispositions de l'art. 17.

*Art. 8, al. 1 nouvelle let. d*

Les cantons de Neuchâtel, de Berne, de Saint-Gall, du Valais et du Tessin, la CDPNP et Helvetia Nostra demandent l'ajout d'une let. d précisant que les exigences en matière de protection de la nature et de l'environnement, notamment celles prévues aux art. 22 et 23 du projet d'ordonnance, soient respectées.

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

L'association Schutzverband gegen Fluglärm Altenrhein exige la suppression de l'art. 9 et par là, l'interdiction des atterrissages sur les étendues d'eau au motif que ces atterrissages relèvent exclusivement d'activités de loisir.

*Art. 9, al. 1 (autorisation obligatoire pour les atterrissages en campagne sur les étendues d'eau publiques)*

Le canton de Schwyz, la Seaplane Pilots Association Switzerland et le Groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne exigent de supprimer la let. a car ils estiment que des vols doivent pouvoir aussi avoir lieu en-dehors d'une manifestation, p. ex. pour repérer des hauts-fonds, des bois flottants ou la formation d'un delta. L'application cumulée des let. a à d revient à une interdiction de fait, ce qui est selon eux inacceptable.

*Art. 9, al. 2 (exigences à satisfaire pour obtenir une autorisation d'atterrissage en campagne sur les étendues d'eau publiques)*

Le canton de Neuchâtel, le PES, le PS et cinq organisations environnementales demandent l'ajout d'une let. e qui précise que les atterrissages sur les étendues d'eau aient lieu à une distance suffisante par rapport aux réserves naturelles.

Le canton du Tessin demande que les aérodromes riverains donnent le cas échéant leur accord.

Les cantons du Tessin et de Zurich demandent que l'ordonnance contienne un renvoi à la loi fédérale sur la navigation intérieure<sup>24</sup>, laquelle précise que les atterrissages sur les étendues d'eau sont assimilés à des manifestations nautiques soumises à autorisation.

*Art. 9, al. 2, let. a (exigence que les manifestations doivent satisfaire)*

L'AéCS et la FSdH exigent que les atterrissages en campagne sur les étendues d'eau publiques soient toujours possibles pour autant que le canton n'y oppose pas son veto et que la sécurité soit garantie.

*Art. 9, al. 2, let. b (exigences auxquelles les autorités doivent se conformer)*

---

<sup>24</sup> Loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI, RS 747.201)

Les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures, de Glaris, de Saint-Gall, du Valais, la CDPNP et la CFNP exigent que la délivrance de l'autorisation soit conditionnée non seulement au respect des dispositions en matière de protection des eaux et de la nature, mais également en matière de protection de l'environnement. La Station ornithologique demande l'implication des autorités de protection de la nature et de la chasse. Le canton de Genève souhaite que soit mentionnée l'obligation pour le requérant de joindre à sa demande l'accord écrit de l'autorité cantonale. Cinq organisations environnementales et le PES estiment qu'il y a lieu de préciser l'autorité cantonale destinataire de la demande et le délai imparti pour adresser cette dernière. L'AéCS demande de supprimer l'expression « et en raison d'autres intérêts publics » à la let. b.

*Art. 9, al. 3 (atterrissages en campagne sur les étendues d'eau publiques en vue de la formation ou du perfectionnement des personnes engagées dans les opérations de sauvetage ou de lutte contre l'incendie)*

Le canton de Schwyz et la Seaplane Pilots Association Switzerland demandent d'intégrer à l'al. 3 les atterrissages à des fins de formation et de perfectionnement car les amerrissages sont indispensables au maintien de la licence (*Type Rating Seaplane*). Le canton des Grisons demande la suppression de l'al. 3, car seules des entreprises disposant d'une autorisation d'exploitation à cet effet sont habilitées à effectuer ces vols et atterrissages en campagne. Cela suppose de supprimer également l'art. 14, al. 2. Les cantons de Berne et de Zurich souhaitent que l'autorisation soit délivrée par l'OFAC et non par le canton, afin de garantir une pratique uniforme. L'art. 14, al. 2 devrait dans ce cas être modifié en conséquence.

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

L'AéCS juge cette disposition superflue et demande sa suppression. Deux représentants de l'industrie et une association économique souhaitent une formulation « ouverte » en lien avec les interventions parlementaires demandant la modification de l'art. 12 LA afin de rendre la réglementation des vols transfrontaliers plus cohérente.

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

*Art. 11, al. 1 (grandes manifestations politiques)*

L'ATE section Obwald et Nidwald, la Station ornithologique, la Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden-Wettingen et l'association de riverains Aktion gegen Fluglärm Altenrhein demandent la suppression de l'al. 1 car ces manifestations sont bien desservies par le réseau de transport, qui est performant. Helvetia Nostra souhaite une pratique plus restrictive de la délivrance des autorisations exceptionnelles en introduisant un arbitrage entre les intérêts de la protection de l'environnement et l'intérêt à délivrer l'autorisation exceptionnelle. Le PES, le PS et six organisations environnementales demandent d'inscrire l'impossibilité de déroger aux art. 18, al. 3 (constructions et installations non admises) et 23, al. 1, let. e (restrictions dans les zones protégées). Le canton de Zoug souhaite que les exceptions prévues à l'al. 1 soient communiquées au canton et à la commune concernés. La SSR demande de compléter l'al. 1 en exemptant les diffuseurs concessionnaires des restrictions prévues aux art. 18 et 31 pour les vols nécessaires à son activité (reportage en direct, transport des invités aux émissions, reportages d'actualité, etc.). Si une réglementation de ce genre ne devait pas être admise, il faudrait prévoir par la suite une autorisation exceptionnelle pour ces vols. Sinon, le mandat lié à la concession ne pourrait pas être entièrement rempli. Les cantons du

Valais et des Grisons souhaitent que des exceptions puissent être invoquées pour toute grande manifestation d'importance internationale, et proposent de biffer l'adjectif « politique ». Le canton du Valais propose en outre d'accorder des exceptions également dans le cadre de manifestations d'importance nationale ou cantonale. Dans le même ordre d'idée, huit représentants de l'industrie demandent que des exceptions soient possibles dans le cadre de manifestations publiques ou privées d'importance nationale ou internationale. De plus, il y aurait lieu de désigner un exploitant responsable pour la durée de validité de l'exception.

*Art. 11, al. 2 (justes motifs)*

Helvetia Nostra souhaite une pratique plus restrictive en matière de délivrance des autorisations exceptionnelles en introduisant un arbitrage entre les intérêts de la protection de l'environnement et l'intérêt à délivrer l'autorisation exceptionnelle. Le canton de Berne souhaite que l'ordonnance ne prévoie aucune dérogation à l'art. 34 (vols non commerciaux), car il est d'avis que ces vols ne répondent à aucun intérêt public. Un représentant de l'industrie demande également qu'il puisse être dérogé aux art. 19 (stationnement des aéronefs) et 23 (restrictions dans les zones protégées).

*Art. 11, al. 3 (principes régissant les autorisations exceptionnelles)*

Le canton du Tessin demande que les cantons soient consultés lors de la phase d'élaboration de la directive.

*Art. 11, al. 4 (exigences applicables aux exceptions visant les transports de personnes à des fins touristiques ou sportives)*

Helvetia Nostra exige la suppression de l'al. 4, car celui-ci est sous-entendu dans les dispositions relatives aux différents types de vol (art. 30).

*Art. 11, al. 5 (manifestations d'aviation)*

L'association de riverains *Aktion gegen Fluglärm Altenrhein* demande la suppression de l'al. 5 car cette disposition est trop déséquilibrée et « franchement ridicule ». La CFNP exige pour le moins qu'aucune manifestation de ce genre n'ait lieu dans les zones protégées et plus particulièrement dans les zones IFP, et que, si manifestations il devait y avoir, elles n'entrent pas en conflit avec ces zones. Trois représentants de l'industrie demandent que la tenue de manifestations soit possible même en l'absence d'événement à commémorer. Sinon, les démonstrations techniques de la Rega, par exemple, sur la Kleine Scheidegg dans le cadre de congrès internationaux de sauvetage ne pourraient pas avoir lieu. Cinq représentants de l'industrie souhaitent que l'expression « vol en montagne » disparaisse du texte. Le canton du Valais propose que les manifestations d'aviation soient autorisées dans le cadre de manifestations d'importance cantonale, nationale ou internationale.

*Nouvel al. 6*

L'AéCS demande l'ajout d'un alinéa qui permettrait à l'OFAC d'autoriser les manifestations d'aviation qui réunissent un cercle défini de participants et lorsque le propriétaire du bien-fonds ou la commune concernée a donné son accord.

**Art. 12 Requête**

*Art. 12, al. 1 (forme de la requête)*

L'AéCS souhaite que les requêtes puissent aussi être adressées par oral. Il ajoute qu'aucune prescription n'oblige à adresser des requêtes uniquement par écrit.

*Art. 12, al. 2 (délai)*

Aerosuisse et la Rega demandent une modification rédactionnelle précisant que le délai doit être observé par l'autorité. En cas de dépassement de délai, l'autorité doit aviser le requérant. Deux représentants de l'industrie exigent de fixer le délai à trois jours au motif que le délai de dix jours prévu par le projet d'ordonnance est déconnecté de la réalité des entreprises de transport par hélicoptère (court laps de temps entre le mandat et son exécution). La FSdH souhaite étendre la portée de la réglementation en précisant qu'il y a autorisation tacite si la réponse à la requête n'est pas donnée dans les dix jours ouvrables. La Station ornithologique souhaite supprimer toute référence au délai afin d'éviter que les investigations nécessaires soient bâclées par manque de temps.

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

*Art. 13, al. 1 (Champs d'application temporel et géographique)*

L'AéCS demande de ne pas plafonner le nombre d'atterrissages en campagne et de se limiter à définir les plages temporelles et le lieu. Le CAS demande que soient délivrées des autorisations de durée illimitée pour les opérations récurrentes, par exemple pour l'approvisionnement régulier des cabanes dans les zones protégées.

*Art. 13, al. 2 (autorisation pour les hélicoptères étrangers)*

Quatre représentants de l'industrie demandent que les autorisations ne soient accordées aux hélicoptères étrangers que si le pays en question offre la réciprocité. Il convient en outre de veiller à ce que les équipages étrangers tiennent compte des usages locaux. L'AéCS demande des garanties quant au respect des conditions cadres locales et régionales.

*Art. 13, al. 3 (durée de validité de l'autorisation)*

La FSdH demande de porter la durée de validité de l'autorisation à cinq ans afin d'économiser des moyens.

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

*Art. 14, al. 1 (destinataire de l'autorisation)*

Trois représentants de l'industrie demandent que l'autorisation soit accordée au transporteur ou à l'organisateur dans le cas de vols commerciaux, et au commandant d'aéronef, dans le cas de vols non commerciaux.

*Art. 14, nouvel al. 4*

L'AéCS demande l'ajout d'un al. 4. Les autorisations doivent pouvoir être accordées exceptionnellement à une personne de surveillance déterminée, ce qui permettrait d'accroître la

marge de manœuvre.

#### 4.4. *Responsabilité liée à l'atterrissage en campagne*

##### **Art. 17 (Responsabilité)**

La FSdH demande que la responsabilité de tiers impliqués qui enfreignent le devoir de diligence soit engagée.

#### 4.5. *Aménagement du territoire et protection de l'environnement*

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

L'AéCS demande de modifier le titre : « Restrictions concernant la réalisation des constructions et installations sur les terrains d'atterrissage en campagne ». En conséquence, les réglementations ne devraient s'appliquer qu'aux nouveaux projets de construction et non aux constructions existantes, comme les anciens aérodromes militaires.

##### *Art. 18, al. 1 (distinction d'avec un aérodrome)*

L'AéCS demande de compléter l'al. 1 en précisant qu'un terrain d'atterrissage en campagne ne peut être assimilé à un aérodrome, sauf s'il s'agit d'un ancien aérodrome militaire. La CFNP demande la suppression de l'al. 1 qui contourne la LAT.

##### *Art. 18, al. 2, let. c (aires de poser)*

La CDPNP exige la suppression de la let. c ou du moins d'en limiter la portée aux exceptions de l'art. 11. Elles demandent en outre une interdiction absolue de réaliser des constructions ou d'aménager le terrain dans les zones protégées. Il s'agit notamment de ne pas vider l'art. 24 de la loi sur l'aménagement du territoire de sa substance<sup>25</sup>. Cinq organisations environnementales demandent la suppression de l'al. 2 car on ne saurait tolérer les petites aires de poser. Ces surfaces ne sont d'ailleurs pas définies. Le PS, la CSF et la Station ornithologique demandent également de définir ces surfaces. La CFNP demande également la suppression de la let. c ou du moins de prévoir une interdiction, p. ex. des réservoirs de carburant. En principe, aucune infrastructure aéroportuaire ne devrait être admise. Le canton du Tessin demande à ce qu'il soit tenu compte des aspects paysagers dans le cadre de l'examen des requêtes d'autorisation. Le canton des Grisons souhaite que les plates-formes dans les terrains pentus soient assimilées à des aires de poser revêtues. Il y aurait lieu de légiférer en la matière.

##### *Art. 18, al. 3 (constructions et installations non admises)*

Un canton exige d'ajouter les stands de restauration, les places de parking, les équipements de raccordement et les infrastructures (installations sanitaires) à la liste des installations non

---

<sup>25</sup> Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (Loi sur l'aménagement du territoire, LAT, RS 700)

admises.

*Art. 18, al. 3, let. c (interdiction des plates-formes destinées au transport de personnes à des fins touristiques ou sportives)*

Deux représentants de l'industrie demandent de préciser l'expression « plate-forme » dans l'art. 2 de l'ordonnance. Deux représentants de l'industrie et une organisation environnementale proposent de compléter la let. c en spécifiant que seules les plates-formes « permanentes » ne sont pas admises. Ils estiment que les plates-formes temporaires vont dans l'intérêt de la sécurité et qu'elles doivent de ce fait être autorisées.

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

*Art. 19, al. 1 (limitation de la durée du stationnement)*

Deux représentants de l'industrie exigent que la durée du stationnement dictée par les conditions météorologiques ou qui a lieu dans le cadre des manifestations autorisées ne soit pas limitée. Un stationnement supérieur à 48 h devrait être possible suivant les circonstances moyennant autorisation. Un canton et six représentants de l'industrie demandent la suppression de l'al. 1, car l'interdiction engendre des déplacements inutiles, et justement dans le cas des vols privés, les stationnements ne devraient guère avoir lieu compte tenu des quatre mouvements maximum par terrain d'atterrissage en campagne et par mois (le nombre de stationnements devrait être insignifiant).

*Art. 19, al. 2 (exceptions aux règles de stationnement)*

La CFNP exige de compléter l'al. 2 par des conditions précises et restrictives. Par souci d'économie et d'écologie, Karen SA demande que le stationnement soit également possible lorsque plusieurs missions doivent être exécutées dans une même région. La FSdH demande que la réglementation de l'al. 2 s'applique non seulement aux vols à des fins de travail, mais à tous les vols.

*Art. 19 nouvel al. 3*

Le canton du Tessin propose un nouvel al. 3 : « Le commandant de l'aéronef notifie à l'autorité locale compétente le lieu et la date du stationnement visé aux al. 1 et 2 ».

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

Le canton du Tessin estime que le seuil de 1200 mouvements par an au-delà duquel on considère qu'il y a un impact considérable sur l'environnement et l'aménagement du territoire, est fixé très haut. Notamment si on compare ce chiffre à la situation des aérodromes existants. Le canton estime qu'il ne faudrait pas excéder 500 à 600 mouvements par an. Il souhaite également que l'OFAC élabore une directive en matière de protection de l'environnement et de sécurité. Il demande en outre de limiter l'art. 20 aux prescriptions relatives à l'obligation d'aménager le territoire. Les prescriptions relatives à l'autorisation de construire devraient figurer à l'art. 21. Le canton de Neuchâtel demande de spécifier à l'art. 20 les cas soumis à autorisation de construire afin d'éviter une application hétérogène de l'ordonnance. Trois représentants de l'industrie demandent la suppression pure et simple de l'art. 20, les prescriptions communales et cantonales étant à leur avis suffisantes. De plus, il

n'est pas logique qu'il faille une approbation pour des places dépourvues d'infrastructure et utilisées à plusieurs reprises. Le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne demande une réglementation selon laquelle une autorisation de la commune ou du propriétaire du bien-fonds est nécessaire dans le cas des places utilisées de manière régulière et soutenue. Aucune construction ou installation non conforme à la zone ne devrait selon lui être réalisée.

*Art. 20, al. 1 (obligation d'obtenir une autorisation de construire)*

La CFNP exige que toute infrastructure fixe soit soumise à autorisation. Il faudrait en outre supprimer le renvoi à l'art. 22 LAT : s'il ne fallait mentionner qu'un article de la LAT, ce serait plutôt l'art. 24. La Commission est d'avis que l'on éviterait des questions sans fin et d'inextricables problèmes d'exécution si l'on déclarait que toute infrastructure est soumise à autorisation. Le canton de Berne propose la suppression de l'al. 1 car l'obligation d'obtenir une autorisation de construire est exclusivement réglée au plan fédéral par la LAT.

*Art. 20, al. 2 (obligation d'aménager le territoire)*

Le canton de Zurich demande si les installations majeures ne devraient pas faire l'objet d'une procédure d'approbation telle que celle visée à l'art. 27 OSIA.

*Art. 20, al. 2, let. a et b (critère de l'obligation d'aménager le territoire)*

Le Centre Patronal, Aqua Nostra et quatre représentants de l'industrie demandent la suppression de l'al. 2, let. a, au motif que, sinon, presque tous les terrains d'instruction actuels seraient soumis à l'obligation d'aménager le territoire. Les écoles d'aviation seraient ainsi tenues de changer tous les ans de compartiment de terrain. Le canton de Schwyz et trois représentants de l'industrie demandent une définition précise des expressions « soutenue » et « de manière fréquente ». Le canton de Berne demande de compléter la let. b en précisant que la dépose et la prise de personnes, et non seulement de charges, peuvent être « soutenues et régulières » et qu'une obligation d'aménager le territoire s'impose dans ce cas. Deux représentants de l'industrie demandent la suppression de la let. b.

*Art. 20, al. 3 (accord du propriétaire du bien-fonds et de la commune concernée)*

Le canton de Berne demande de modifier la disposition proposée en spécifiant que le propriétaire du bien-fonds doit donner son accord, tandis que la commune concernée doit simplement être consultée. Le canton du Tessin propose la suppression de l'al. 3 car ces exigences sont dans tous les cas inhérentes à l'autorisation de construire. Il estime qu'une procédure cantonale ne s'impose que dans le cas de projets ayant réellement une incidence spatiale.

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

Le canton de Neuchâtel juge la procédure proposée « pas très adéquate », notamment parce qu'il faut informer trois offices fédéraux des décisions prises. Le canton de Schwyz estime que l'art. 21 contrevient au principe de coordination consacré par l'art. 25a LAT aux termes duquel l'autorité chargée de la coordination doit recueillir l'avis des autorités fédérales, de sorte que l'OFAC doit se prononcer au sujet de l'expression « installations mineures ». Or, le projet ne le prévoit pas. De plus, il est choquant d'accorder à l'OFAC un droit de recours

alors qu'on ne peut le solliciter pour rendre un avis.

## **Art. 22 Précautions**

Le PES, la Bündner Waldwirtschaftsverband (SELVA) et six organisations environnementales regrettent que l'expression « perturbation disproportionnée » ne soit pas définie. Le PES et cinq organisations environnementales demandent à subdiviser l'art. 22 en une let. a qui indiquerait que les zones d'habitation, les hôpitaux et les écoles ne doivent pas subir de perturbations disproportionnées et en une let. b qui préciserait que les zones protégées visées à l'art. 23 ne doivent en aucun cas être perturbées. Ils demandent autrement dit une protection absolue des zones protégées. Le PS souhaite que les zones énumérées soient à l'abri de « toute perturbation ». Le PES demande que les zones mentionnées et la zone comprise dans un périmètre de 500 m soient à l'abri de perturbations. Ils demandent également d'introduire ce périmètre dans d'autres dispositions du projet d'ordonnance (art. 29, al. 1, let. g, art. 31, al. 1, let. e et art. 34, let. i). Le canton de Soleure souhaite une disposition indiquant que la sécurité du trafic qui emprunte les voies de communication publiques ne doit pas être compromise par les atterrissages en campagne. Le canton de Schwyz souhaite instaurer une hauteur minimale de survol des zones mentionnées à l'art. 22, en l'occurrence 300 m. Le canton du Tessin souhaite que les zones mentionnées soient interdites de survol. Il souhaite en outre des procédures concrètes en ce qui concerne par exemple l'engagement d'appareils volants silencieux.

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

Le Centre Patronal, économiessuisse et cinq représentants de l'industrie demandent la suppression de l'art. 23 au motif qu'il restreint par trop le travail aérien et touche fortement les branches du tourisme et de la construction. De plus, le transport aérien serait discriminé par rapport à d'autres modes de transport. Et puis le transport aérien est souvent le moyen de transport le plus écologique. Il s'agit de mettre un frein à l'inflation des zones protégées. Le canton de Schwyz demande que les atterrissages en campagne pour les besoins de l'agriculture, de l'économie alpestre et de la sylviculture et pour entretenir les biotopes dans les zones protégées soient toujours admis. Des vols urgents doivent en effet souvent avoir lieu dans ces zones, notamment pour l'entretien, le ravitaillement et l'entretien des forêts. La réglementation proposée avec ces autorisations exceptionnelles implique des trop lourdes démarches administratives. Enfin, l'attribution des compétences à la Confédération prévue aux al. 3 et 4 est inopportune sur la souveraineté des cantons.

La Conférence des directeurs cantonaux des forêts demande de limiter les interdictions au strict minimum, en particulier dans les districts francs, afin que l'entretien des forêts protectrices soit assuré. Les réglementations proposées dans le projet dépassent les exigences des lois portant sur le domaine (loi sur la protection de la nature et du paysage<sup>26</sup> et loi sur la chasse<sup>27</sup>).

Le canton d'Argovie demande l'instauration d'une hauteur de survol minimale des zones protégées et exige en outre l'interdiction des simulations d'atterrissage. Le canton de Vaud souhaite fixer la hauteur minimale de survol à 450 m et créer une zone tampon de 500 m autour des zones protégées. Le PES, le PS, six organisations environnementales et le CAS de-

---

<sup>26</sup> Loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451)

<sup>27</sup> Loi fédérale du 20 juin 1986 sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (Loi sur la chasse, LChP)

mandent une hauteur minimale de survol de 500 m et une zone tampon de 500 m alentour. Le canton du Tessin déplore que le projet d'ordonnance néglige la question des émissions de bruit dans les zones d'habitation et les régions touristiques, sachant que les atterrissages en campagne peuvent être à l'origine d'importantes nuisances. En application du principe de précaution, des mesures à la source seraient souhaitables.

*Art. 23, al. 1 (zones dans lesquelles l'atterrissage en campagne est interdit)*

Le canton des Grisons propose que les atterrissages en campagne dans le cadre du travail aérien et plus particulièrement pour le ravitaillement aérien dans les zones centrales des parcs nationaux puissent continuer d'avoir lieu sans autorisation exceptionnelle. Il demande en outre la suppression de l'interdiction d'atterrir en campagne dans les districts francs car il voit dans cette interdiction un obstacle inutile à la création de nouveaux parcs nationaux. Le canton estime enfin que les dispositions protectrices compliquent énormément le travail aérien dans les cantons de montagne et entravent outre mesure l'entretien des forêts protectrices.

La CSF, le PES, le PS et cinq organisations environnementales demandent que les atterrissages en campagne soient interdits dans les zones légales de tranquillité pour le gibier. Les atterrissages en campagne sont incompatibles avec les objectifs de protection de ces zones cantonales (protéger le gibier contre les touristes, empêcher de faire fuir les animaux, ce qui leur coûte des forces, empêcher les dommages aux forêts protectrices).

Le canton de Bâle-Ville fait remarquer qu'avec l'abandon de l'autorisation d'atterrissage en campagne, l'accord du propriétaire du bien-fonds n'est plus nécessaire. Il ne serait dès lors plus possible d'interdire expressément les atterrissages en campagne dans les zones de protection des eaux souterraines. Le canton exige en conséquence que l'interdiction d'atterrir dans les zones de protection rapprochée (zones S2) figure à l'art. 23, al. 1.

La CDPNP, le canton de Lucerne, le PES, le PS et six organisations environnementales demandent d'ajouter les prairies sèches d'importance nationale à la liste de l'al. 1 (ordonnance sur les prairies sèches<sup>28</sup>). Ils demandent également, à l'exception du canton de Lucerne, l'ajout des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale<sup>29</sup>, au motif que les atterrissages en campagne sont incompatibles avec les objectifs de protection de ce texte.

Le CAS souhaite être associé à la délimitation des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale (dans le cadre de l'al. 3) ou que les sites marécageux bénéficient d'une protection générale à travers leur intégration à l'al. 1.

La CDPNP, les cantons de Neuchâtel, de Berne, de Soleure, de Saint-Gall, de Zoug, ainsi que le PS demande d'ajouter les zones protégées cantonales (placées sous la tutelle des autorités cantonales) dans la liste des zones protégées figurant à l'al. 1. On évite ainsi de contourner les mesures de protection.

Les cantons de Neuchâtel et de Berne, le PS et la CFNP demandent d'ajouter à la liste des

---

<sup>28</sup> Ordonnance du 13 janvier 2010 sur la protection des prairies et pâturages secs d'importance nationale (ordonnance sur les prairies sèches, OPPS, RS 451.37)

<sup>29</sup> Ordonnance du 1er mai 1996 sur la protection des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale (ordonnance sur les sites marécageux, RS 451.35)

zones protégées figurant à l'al. 1 les sites IFP<sup>30</sup> qui sont souvent des habitats sensibles et des zones de détente.

Le canton de Berne, le PES, le PS et six organisations environnementales demandent d'intégrer à l'al. 1 les zones de calme pour le paysage délimitées par l'OFAC. Les mêmes, à l'exception du canton de Berne, demandent d'ajouter également les sites de reproduction de batraciens à la liste des zones protégées figurant à l'al. 1. Ils s'appuient sur l'art. 18, al. 1 LPN qui indique que la disparition d'espèces animales et végétales indigènes doit être prévenue par le maintien d'un espace vital suffisamment étendu (biotopes), ainsi que par d'autres mesures appropriées, étant entendu que lors de l'application de ces mesures, il sera tenu compte des intérêts dignes de protection de l'agriculture et de la sylviculture. Il y a lieu de protéger tout particulièrement les rives, les roselières et les marais, les associations végétales forestières rares, les haies, les bosquets, les pelouses sèches et autres milieux qui jouent un rôle dans l'équilibre naturel ou présentent des conditions particulièrement favorables pour les biocénoses.

S'appuyant sur l'art. 18, al. 1 LPN, le PES, cinq organisations environnementales et le CAS demandent d'ajouter les réserves de biosphère à la liste des zones protégées figurant à l'al. 1, un parti demande d'y intégrer les zones centrales de ces réserves.

S'appuyant sur l'art. 18, al. 1 LPN, le PES, le PS et cinq organisations environnementales demandent d'ajouter les zones centrales des parcs naturels périurbains à la liste des zones protégées figurant à l'al. 1.

Le PES souhaite intégrer les sites Ramsar dans la liste des zones protégées figurant à l'al. 1.

Helvetia Nostra demande d'intégrer les corridors faunistiques répertoriés au sein du Réseau écologique national (REN) dans la liste des zones protégées figurant à l'al. 1.

Helvetia Nostra demande d'ajouter une nouvelle lettre à la teneur suivante: «Les sites sur lesquels résident des espèces menacées ou sensibles aux dérangements causés par les activités humaines, visés aux articles 18 et 20 de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage, ainsi qu'aux art. 14 et 16 de l'ordonnance fédérale du 16 janvier 1991 sur la protection de la nature et du paysage.»

Les cantons de Glaris, de Schaffhouse et du Tessin se demandent si les zones protégées communales ne devraient pas aussi être interdites aux atterrissages en campagne.

Le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne souhaite reformuler la disposition en indiquant que les atterrissages en campagne dans les zones protégées visées aux let. a à f ne sont admis que s'ils ont une attache locale ou sont directement liés à la zone protégée. Ainsi, aucune autorisation exceptionnelle ne serait nécessaire. Il estime que la procédure d'autorisation prévue est rigide, engendre une concentration du bruit, viole la souveraineté des cantons et peut amener dans certaines circonstances les entreprises à cesser leurs activités.

La FSdH souhaite que les zones soient mentionnées à l'al. 1, mais sans mentionner de res-

---

<sup>30</sup> Ordonnance du 10 août 1977 concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (OIFP, RS 451.11)

triction.

Eagle Helicopter et le conseiller national Darbellay demandent que l'art. 23 ne s'applique pas au travail aérien, au risque sinon d'entraver les travaux de construction et de négliger les intérêts économiques. Ils indiquent que l'on recourt aujourd'hui déjà à l'hélicoptère lorsqu'aucune solution moins coûteuse n'est disponible.

L'AéCS propose de remplacer le terme « interdits » par le terme « restreints ».

*Art. 23, al. 1, let. a (zones centrales des parcs nationaux)*

Un représentant de l'industrie demande que les vols liés à la gestion du parc national et de son infrastructure soient autorisés. La compétence d'autoriser ces vols devrait être déléguée à la direction du parc. Il souligne que l'hélicoptère constitue bien souvent le moyen de transport le moins nuisible. Trois représentants de l'industrie demandent la suppression pure et simple de la let. a, faute de quoi il ne sera plus possible de ravitailler les stations scientifiques, ni de rejoindre les ponts menacés par les crues (évacuation des visiteurs des parcs).

*Art. 23, al. 1, let. b et d (hauts-marais et marais de transition, bas-marais)*

L'AéCS propose que des recommandations et non une interdiction soient prévues pour les hauts-marais et marais de transition. L'hélicoptère est bien souvent le moyen de travail le plus écologique dans ces sites. Quatre représentants de l'industrie demandent la suppression de la let. b au risque sinon d'entraver les travaux de construction et de négliger les intérêts économiques. Ils indiquent que l'on recourt aujourd'hui déjà à l'hélicoptère lorsqu'aucune solution moins coûteuse n'est disponible. La SELVA demande la suppression des let. b et d car ces sites abritent de nombreuses forêts protectrices qui se doivent d'être entretenues de manière appropriée. Quatre représentants de l'industrie demandent que l'interdiction d'atterrir en campagne ne s'applique que durant la période de végétation.

*Art. 23, al. 1, let. c (réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs)*

Cinq représentants de l'industrie proposent la suppression de la let. c, au risque sinon d'entraver les travaux de construction et de négliger les intérêts économiques. Ils indiquent que l'on recourt aujourd'hui déjà à l'hélicoptère lorsqu'aucune solution moins coûteuse n'est disponible. De plus, les oiseaux migrateurs ne séjournent pas en permanence dans ces sites. Les réserves peuplées situées au voisinage des aérodromes pourraient être signalées via ATIS<sup>31</sup>.

*Art. 23, al. 1, let. e (zones alluviales)*

Quatre représentants de l'industrie demandent la suppression de la let. e, au risque sinon de négliger les intérêts économiques. Ils avancent que les hélicoptères ne sont engagés que lorsque cela se révèle absolument indispensable. D'ailleurs, l'hélicoptère est bien souvent le moyen de travail le plus écologique dans ces sites. La SELVA demande également la suppression de la let. e, car ces sites, notamment dans le canton des Grisons, sont situés à toutes altitudes et que l'interdiction, c'est-à-dire l'obligation de demander une autorisation péna-

---

<sup>31</sup> *Automatic Terminal Information Service* (diffusion automatisée par radio des informations relatives au décollage ou à l'atterrissage)

liserait par trop l'activité forestière.

*Art. 23, al. 1, let. f (districts francs)*

Cinq représentants de l'industrie et deux associations économiques demandent la suppression de la let. f au risque sinon de nuire à la souplesse d'entretien des régions forestières, d'entraver les travaux de construction et de négliger les intérêts économiques. Ils reprochent également l'étroitesse de la période ouverte au travail aérien (transport de bois, entretien de la forêt protectrice, contrôle des lignes à haute tension). Le ravitaillement des cabanes de montagne serait en outre impossible. Les garde-chasse affirment que les hélicoptères ne perturbent pas le gibier.

*Art. 23, al. 2 (vols à des fins de travail dans les districts francs)*

Le PES, cinq organisations environnementales et le CAS proposent d'allonger la période d'interdiction d'atterrir en campagne dans les districts francs qui devrait s'étendre selon eux du 1<sup>er</sup> septembre au 31 juillet car dans certaines régions l'ouverture de la chasse a déjà lieu avant novembre. Le gibier profiterait d'une accalmie dans les districts francs.

Le Parc national suisse exige à l'al. 2 une disposition selon laquelle l'interdiction d'atterrir en campagne dans les zones protégées ne s'applique pas au travail aérien et qu'une autorisation émanant de l'organisme sous la responsabilité duquel est placée la zone protégée (p. ex. la direction du parc national) est toujours nécessaire pour effectuer les vols.

Gastrosuisse demande que les interdictions prévues à l'art. 23, al. 1 ne s'appliquent pas au travail aérien sous peine de mettre en péril les auberges de montagne et les restaurants d'altitude (vols de ravitaillement).

Le canton de Vaud propose que les atterrissages soient interdits dans les districts francs fédéraux du 1<sup>er</sup> novembre au 31 juillet sachant que ce sont des objets sensibles pour la nature (au même titre que les réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs). De plus, l'interdiction d'atterrir en campagne ne doit pas s'appliquer aux vols effectués dans le cadre de l'entretien des forêts protectrices ou de la prévention des dangers naturels. Le canton du Valais propose que l'interdiction ne s'applique pas « aux vols nécessaires notamment à l'entretien et au ravitaillement des cabanes, des refuges et des alpages, au débardage, à la construction et à l'entretien des voies de communication et des infrastructures de protection et à l'exploitation des domaines skiables ». Le canton de Berne souhaite que l'interdiction ne s'applique pas aux vols destinés à l'entretien de la forêt protectrice et à la protection contre les dangers naturels.

*Art. 23, al. 3 (restrictions d'atterrissage et de décollage)*

La Station ornithologique et le canton de Fribourg proposent de modifier l'al. 3 de sorte que les cantons puissent suggérer au DETEC des zones à protéger lesquelles seraient soumises aux mêmes règles saisonnières que les districts francs. Le canton de Zurich demande de procéder immédiatement à l'inventaire. Le PES et cinq organisations environnementales demandent que soient édictées, sous l'empire de l'al. 3, des restrictions d'atterrissage et de décollage dans les sites IFP et dans les zones protégées cantonales et que cela figure explicitement dans l'al. 3. La CFNP, qui demande d'intégrer les sites IFP et les sites marécageux à l'art. 23, al. 1, souhaite que les exceptions concernant ces deux types de zones soient ré-

glées à l'al. 3. Trois représentants de l'industrie souhaitent que la compétence de protéger d'autres sites incombe au Conseil fédéral et non au DETEC, ce qui serait de nature à susciter un consensus plus fort sur les décisions prises. Quatre autres représentants de l'industrie demandent la suppression de l'al. 3 dont l'application génère des risques qui ne sont pas mesurables.

#### *Art. 23, al. 4 (restrictions de survol)*

Le canton de Genève souhaite que la portée de cet alinéa s'étende non seulement aux zones protégées mais également aux zones densément habitées afin de limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores excessives. La CFNP propose de définir des hauteurs minimales de survol de ces zones. La Station ornithologique désire des règles supplémentaires en matière de décollage et d'atterrissage dans ces zones. Quatre représentants de l'industrie souhaitent que la compétence de délimiter les zones incombe au Conseil fédéral et non au DETEC, ce qui serait de nature à susciter un consensus plus fort sur les décisions prises. La SELVA demande que l'al. 4 prévoie, par analogie avec l'al. 3, l'audition des milieux intéressés. Trois représentants de l'industrie demandent la suppression de l'al. 3.

#### *Art. 23, al. 5 (publication des zones protégées)*

La FSdH propose de modifier l'al. 5 : les zones protégées doivent être publiées sur la carte des obstacles à la navigation aérienne sans édicter de restrictions. Elle souhaite également que ces données soient gratuitement disponibles sous forme électronique. Un canton juge inopportun de mentionner les zones protégées sur la carte des obstacles à la navigation aérienne qui est déjà très chargée et deviendrait illisible

#### *Art. 23, nouvel al. 6*

Le canton d'Argovie souhaite que les décisions du DETEC rendues en vertu des al. 3 et 4 aient valeur de décision et que les cantons soient habilités à recourir contre elles. Un nouvel alinéa serait rédigé à cet effet. L'USP et Économie forestière suisse demandent d'ajouter un al. 6 qui exclut les activités agricoles ou sylvicoles du champ d'application de l'art. 23, let. b, d, et f. La CDPNP demande que les zones visées à l'al. 1, let. b, c et d soient reportées sur les cartes des obstacles à la navigation aérienne et pourvues d'une zone tampon périphérique suffisante.

## **4.6. Aéronefs sans moteur**

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

Le canton de Neuchâtel demande que les art. 18 à 21 s'appliquent également aux planeurs de pente.

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

Huit représentants de l'industrie demandent la suppression de l'art. 25 au motif que cette disposition n'a pas sa place dans l'ordonnance, puisque la protection de la vie et de l'intégrité corporelle prime dans tous les cas. Il y a lieu de se référer à cet égard au paragraphe 2.3.1 de l'Annexe 2 OACI et à l'art. 6, al. 1 et 2 de l'ordonnance sur les droits et devoirs

du commandant d'aéronef<sup>32</sup>.

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

Aqua Nostra, l'AéCS et la FSVL estiment que cette norme impérative est trop stricte. La FSVL demande que les associations participent à l'élaboration des règles d'exploitation avec le concours de l'OFEV et de l'OFAC. Deux autres participants à la consultation demandent la suppression de l'art. 26. La CFNP ainsi que la Station ornithologique proposent que l'art. 26 englobe aussi les ballons. Un canton souhaite qu'il porte sur tous les aéronefs non motorisés.

#### *4.7. Manifestations publiques d'aviation*

##### **Art. 27 (manifestations publiques d'aviation)**

La Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (FP), l'Association suisse pour la protection des oiseaux (ASPO) et la Station ornithologique demandent que les manifestations d'aviation soient interdites dans les zones visées à l'art. 23 du projet d'ordonnance. La Station ornithologique demande en outre que les manifestations d'aviation ne dérogent en aucun cas aux exigences de l'ordonnance.

#### *4.8. Restrictions applicables à certaines catégories d'aéronefs*

##### **4.8.1. Transports de personnes à des fins touristiques ou sportives**

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

Le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne demande que l'accord de la commune concernée soit sollicité à partir de quatre mouvements par jour au même endroit à des fins touristiques ou sportives. Heliswiss demande de compléter l'art. 29 par l'art. 31, al. 2 (atterrissages aux abords des aérodromes). Il n'y a pas lieu de distinguer les atterrissages au voisinage des aérodromes en fonction de la finalité. Le PES demande d'interdire les atterrissages en campagne dans le cadre de vols à des fins touristiques ou sportives les samedis de même que les dimanches et jours fériés. Ce point devrait faire l'objet d'une nouvelle let. h. Il demande en outre de limiter à quatre le nombre de mouvements mensuels autorisés sur une même place en cas de vol à des fins touristiques ou sportives.

###### *Art. 29, al. 1, let. b (restrictions dans les zones d'habitation)*

Heliswiss et la FSdH souhaitent que la pause de midi ne s'applique que dans les zones habitées. Ailleurs, le bruit ne dérange personne.

###### *Art. 29, al. 1, let. c (restrictions de nuit)*

Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures et de Soleure demandent de prolonger la période

---

<sup>32</sup> Ordonnance du 22 janvier 1960 sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef (RS 748.225.1)

d'interdiction (de 20h à 7h au lieu de 22h00 à 6h00). La population ne serait ainsi pas dérangée par le bruit des aéronefs en fin et en début de journée.

*Art. 29, al. 1, let. d (restrictions à midi)*

Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures demande de prolonger la pause de midi de 15 minutes (elle devrait s'étendre de 12h00 à 13h15), afin de mieux tenir compte des besoins et des habitudes de la population. A l'inverse, le canton du Valais, le Centre Patronal, dix représentants de l'industrie, Aqua Nostra et le Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (BEAA) demandent la suppression de la pause de midi qui n'a plus lieu d'être de nos jours, qui retarde inutilement les vols, pénalise la sécurité, qui n'existe pour aucun autre moyen de transport et dont l'impact est nul en milieu rural. Ils avancent que dans les zones habitées, les entreprises se plient déjà aux usages locaux et évitent de voler aux heures de la mi-journée.

*Art. 29, al. 1, let. e (restrictions aux abords des aérodromes)*

Trois représentants de l'industrie proposent que les exigences du service de la navigation aérienne s'appliquent aux atterrissages en campagne aux abords des aérodromes.

*Art. 29, al. 1, let. f (restrictions aux abords des établissements publics et des rassemblements de personnes)*

Quatre représentants de l'industrie et le canton du Valais demandent la suppression de la let. f car nombre d'établissements publics souhaitent accueillir une clientèle se déplaçant en hélicoptère. Rien ne justifie, ni même des considérations liées à la sécurité qu'un couple de mariés, par exemple, soit contraint de débarquer en rase campagne. De plus, l'expression « grands rassemblements de personnes » est floue. On souligne en outre que dans le cas des cabanes CAS, les héliports sont toujours situés à proximité immédiate de ces dernières. Quatre autres représentants de l'industrie proposent que les atterrissages soient possibles à moins de 100 m pour autant que la sécurité soit assurée. Deux représentants de l'industrie souhaitent que l'expression « établissements publics » soit au moins supprimée et que le terme « distance » remplace le terme « rayon ». Les clients ne se sentiront pas dérangés par les atterrissages en campagne mais seront au contraire captivés par ce spectacle. Karen SA juge la réglementation bienvenue sous l'angle de la sécurité mais remarque par ailleurs que divers établissements publics ne pourront plus être desservis. Le PES demande d'augmenter la distance minimale par rapport aux établissements publics et aux grands rassemblements de personnes à 500 m. Le canton de Zoug estime souhaitable d'envisager l'extension de cette réglementation à toutes les infrastructures sensibles au bruit, comme les écoles, les maisons de repos ou les hôtels.

*Art. 29, al. 1, let. g (restrictions dans les zones protégées)*

Les cantons d'Argovie et du Valais proposent d'interdire les atterrissages en campagne dans les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale dans le cadre de vols à des fins touristiques ou sportives. De plus, aucune construction ne devrait être permise, quelle que soit la finalité du vol.

*Art. 29, al. 2*

Le PES, cinq organisations environnementales et le CAS demandent la suppression de l'al.

2 puisqu'il court-circuite les restrictions prévues à l'al. 1. Les régions touristiques auraient d'ailleurs intérêt à ce que cette pause entre en vigueur. Un canton exige pour le moins que le canton concerné donne son accord aux terrains d'atterrissage en campagne visés à l'al. 2.

*Art. 30 Autorisations exceptionnelles d'atterrir en campagne à plus de 1100 m d'altitude*  
*Art. 30, al. 2 (durée limitée de l'exception)*

L'AéCS et Aerosuisse demandent de porter le délai à 10 jours pour tenir compte des week-ends prolongés. La FSdH et le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne approuvent certes le principe de limiter la durée de validité des exceptions, tout en souhaitant qu'une durée maximale figure dans la disposition.

*Art. 30, al. 3 (finalité des vols)*

La FSdH demande la suppression de l'al. 3, car des exceptions doivent en principe être admises. Rien ne justifie ce choix.

*Art. 30, al. 3, let. a (manifestations sportives)*

La Societed Glista Libra Samedan demande la suppression de la let. a car les grandes manifestations devraient en principe être atteignables par voie terrestre. Helvetia Nostra estime que l'autorisation exceptionnelle doit uniquement être accordée aux personnes veillant à la sécurité des sportifs. Le canton du Valais souhaiterait étendre les exceptions aux manifestations d'importance cantonale.

*Art. 30, al. 3, let. b (festivités)*

La FSdH souhaite que l'autorisation exceptionnelle visée à la let. b soit accordée sur la base du seul critère régional. Les autres qualificatifs accolés à festivités – « traditionnelles », « culturelles » et « religieuses » sont selon elle à supprimer. De même, le terme « festivités » est à ses yeux vague. Elle lui préfère le terme de « manifestation ».

*Art. 30, al. 3, let. c (pannes d'installations servant au transport de personnes)*

L'AéCS demande la suppression de l'adjectif « inopinée », une panne étant par nature fortuite. Il souhaite également que l'on remplace l'expression « importance touristique » par l'expression « importance économique ».

*Art. 30 nouvel al. 4*

Les PES, cinq organisations environnementales et le CAS souhaitent ajouter un al. 4 qui exigerait la publication des autorisations exceptionnelles octroyées en vertu de l'art. 30 sur le site Internet de l'OFAC, ceci par souci de transparence et afin de garantir une pratique restrictive en matière de délivrance des autorisations.

#### **4.8.2. Vols à des fins de travail**

*Art. 31 Restrictions*

L'USP et Économie forestière suisse et l'AéCS demandent d'ajouter un al. 4 qui exclut les vols à des fins agricoles ou sylvicoles du champ d'application de l'art. 23. Notamment parce

que les missions ont parfois lieu à proximité immédiate, voire à l'intérieur de ces zones, qu'elles sont mal planifiables et qu'une flexibilité est nécessaire. Le canton de Zoug exige de limiter les transports hélicoptés de matériel dans les zones habitées au strict nécessaire, en application du principe de précaution consacré par l'art. 11, al. 2 de la loi sur la protection de l'environnement<sup>33</sup>.

*Art. 31, al. 1*

Le canton de Zurich demande d'instaurer une pause de midi pour les atterrissages en campagne effectués dans le cadre des vols à des fins de travail.

*Art. 31, al. 1, let. a (altitude limite pour les vols à des fins touristiques ou sportives)*

Gastrosuisse demande la suppression de la let. a, car par définition les vols à des fins de travail excluent le transport à des fins touristiques ou sportives. Karen SA demande que, tant qu'à faire, le transport de personnes soit admis dans le cadre des vols à des fins de travail. Les abus, c'est-à-dire le transport de personnes à des fins touristiques ou sportives sous couvert de vols à des fins de travail, ne sauraient par contre être tolérés. L'AéCS demande une formulation moins contraignante, notamment en précisant à la let. a que les vols à des fins de travail au cours desquels des personnes sont transportées à des fins touristiques ou sportives sont admis dans le cadre d'une manifestation ou en vertu d'une autorisation d'atterrir ponctuelle.

*Art. 31, al. 1, let. b (restrictions les dimanches et jours fériés)*

Le PES et cinq organisations environnementales exigent l'interdiction le samedi des atterrissages en campagne opérés dans le cadre de vols à des fins de travail. A l'opposé, le Centre Patronal, économiessuisse, huit représentants de l'industrie et une organisation environnementale demandent de lever l'interdiction d'atterrir en campagne les dimanches et jours fériés (suppression de la let. b). Nombre de vols qui revêtent un intérêt public (prises de vue aériennes, ravitaillement des cabanes de montagne, déclenchement préventif d'avalanches, surveillance du trafic routier, interventions contre le feu) seraient touchés par cette disposition. Les personnes et organismes directement concernés ne seraient pas dérangés par ces vols, au contraire de ceux qui ne sont pas directement concernées, ce qui n'est toutefois pas important. Si tant est que cette disposition doive être maintenue, il faudrait la rédiger sous forme de recommandation et non d'interdiction. Gastrosuisse soutient l'interdiction les dimanches et jours fériés sauf en cas d'événement imprévu.

*Art. 31, al. 1, let. c (restrictions de nuit)*

Le PES et cinq organisations environnementales déplorent le fait que le terme de « nuit » ne soit pas clairement défini et proposent de considérer comme nuit une période précise, à savoir entre 20h00 et 8h00.

*Art. 31, al. 1, let. d (restrictions aux abords des aérodromes)*

Le canton du Tessin demande de porter la distance minimale à 5 km car à 500 m de l'axe de la piste les aéronefs en approche se trouvent à une hauteur de 30 m. De ce fait, la sécurité

---

<sup>33</sup> Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE, RS 814.01)

de l'aérodrome pourrait être sérieusement compromise.

*Art. 31, al. 1, let. e (restrictions dans les zones protégées)*

Quatre organisations de l'économie et sept représentants de l'industrie exigent la suppression de la let. e qui toucherait trop de zones, engendrerait une charge administrative et financière excessive pour la délivrance des autorisations exceptionnelles et pêche par manque de flexibilité. Tant qu'à faire, il faudrait introduire à la rigueur des recommandations. De plus, on demande de mentionner les zones protégées dans l'AIP<sup>34</sup> et de les reporter sur des cartes aéronautiques appropriées.

*Art. 31, al. 3 (exceptions pour les vols à des fins de travail)*

Le canton d'Argovie exige que les atterrissages en campagne opérés d'urgence les dimanches ou les jours fériés dans le cadre du travail aérien soient annoncés aux autorités cantonales compétentes. Heliswiss demande de modifier l'al. 3 en autorisant au cas par cas les atterrissages en campagne à des fins de travail les dimanches et jours fériés. Cela permettrait d'éviter le problème posé par l'acception du terme « urgent » tout en limitant fortement le nombre de mouvements. Le canton du Tessin demande que les atterrissages en campagne pour récupérer du gibier soient également assimilés à des atterrissages urgents. Eagle Helicopter et le CN Darbellay demandent la suppression de l'obligation faite au commandant d'aviser l'OFAC. Ils souhaitent également de préciser le terme « urgent ».

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

Cinq organisations environnementales, la Station ornithologique, le PES et le CAS demandent que les autorisations exceptionnelles délivrées en vertu de l'art. 32 soient publiées sur le site Internet de l'OFAC, ceci par souci de transparence. Le CAS souhaite que les autorisations exceptionnelles puissent également être délivrées en relation avec l'art. 23, al. 2, afin de garantir l'approvisionnement des cabanes de montagne. La SELVA demande que des autorisations exceptionnelles puissent être délivrées en relation avec l'art. 23, al. 4 au motif qu'il ne saurait y avoir restrictions sans dérogations. L'USP, Économie forestière suisse et l'AéCS demandent que les vols à des fins agricoles ou sylvicoles soient autorisés dans les zones protégées visées à l'art. 23. Le régime des autorisations exceptionnelles est jugé compliqué et sujet à caution car il risque de rendre les agriculteurs captifs de l'entreprise d'hélicoptère locale. La SSE et l'AéCS demandent d'ajouter un al. 4 selon lequel les restrictions prévues à l'art. 23 ne s'appliquent pas aux vols assurés dans le cadre de travaux de construction. En effet, ces vols sont souvent pressants. Or, la procédure d'autorisation est trop compliquée et comporte le risque de conférer aux entreprises d'hélicoptère un monopole local. Deux organisations de l'industrie demandent la suppression pure et simple de l'art. 32 qui empiète selon elles sur la souveraineté des cantons et des communes et nuit à l'économie. Il faudrait du même coup supprimer l'art. 23.

*Art. 32, al. 1 (condition de délivrance de l'autorisation exceptionnelle)*

L'AéCS demande de modifier la formulation de l'al. 1. Les autorisations exceptionnelles devraient selon lui pouvoir être délivrées lorsque le « recours aux aéronefs permet d'accomplir

---

<sup>34</sup> *Aeronautical Information Publication*, publication de Skyguide à l'intention des pilotes

le plus efficacement » le travail visé. Cette formulation est ainsi moins restrictive. Le canton du Valais, Aqua Nostra et cinq représentants de l'industrie souhaitent que l'OFEV et l'ARE ne soient pas consultés lors de l'évaluation des demandes d'autorisation. Une organisation économique demande que l'al. 1 garantisse le survol des zones protégées.

*Art. 32, al. 2 (dossier de demande)*

Le canton de Zurich demande de préciser ce que l'on entend au juste par « intérêts prépondérants ».

*Art. 32, al. 3 (bénéficiaire de l'autorisation, teneur de l'autorisation exceptionnelle)*

Vu que les autorisations ont pour but des travaux de sauvegarde des biotopes, le canton du Tessin estime que l'émolument minimal, soit 100 francs, devrait être perçu. Le canton du Valais souhaite que les décisions d'autorisation soient également communiquées aux autorités cantonales.

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

Le canton d'Argovie demande de n'autoriser les atterrissages en campagne dans les zones d'habitation que dans le cadre du transport de matériel. Le canton du Tessin demande que l'art. 33 mentionne les pouvoirs effectifs d'intervention des communes. Sur le fond, le canton du Tessin souhaite que les communes ne disposent pas de pouvoirs excessifs afin d'éviter que des entreprises d'hélicoptère soient favorisées et d'autres exclues.

*Art. 33, al. 1 (communication du programme de vol à l'autorité compétente)*

Le canton de Genève demande d'introduire un délai pour la remise du programme de vol aux autorités compétentes. Ce délai serait d'une semaine pour les opérations simples et de 30 jours pour les opérations intensives. Le canton de Zurich demande que soit précisée la teneur minimale du programme de vol (plan de vol, trajectoires de vol, nombre de vols). Le canton de Berne demande que le programme soit adressé non pas à l'autorité cantonale compétente mais à la commune concernée. Sept représentants de l'industrie souhaitent que le programme soit adressé par l'entreprise de transport et non par le commandant d'aéronef. Le canton de Schwyz et trois représentants de l'industrie estiment que rien ne justifie le dépôt d'un programme de vol pour des atterrissages ponctuels qui ne sont souvent pas planifiables. Ces atterrissages devraient à leur avis être possibles sans qu'il faille soumettre un programme de vol. La SSE, l'AéCS et le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne jugent qu'une simple déclaration aux autorités est plus pratique que le dépôt d'un programme de vol.

*Art. 33, al. 2 (prescriptions des autorités cantonales compétentes)*

Le canton de Genève souhaite étendre les compétences des communes à tous les types de vol et aux survols ; autrement dit, les cantons et les communes devraient pouvoir émettre des restrictions aux atterrissages en campagne et aux survols. Le canton de Zurich demande que l'éventail des restrictions présenté dans le rapport explicatif soit mentionné dans l'al. 2. L'UVS et l'Association des communes suisses souhaitent que les villes et les communes obtiennent davantage de compétences en ce qu'elles devraient pouvoir décider en toute autonomie du nombre d'atterrissages en campagne admis sur leur territoire. Helvetia Nostra demande que tout atterrissage en campagne dans les zones d'habitation soit soumis à

l'autorisation des autorités cantonales ou communales. Cette autorisation doit contenir des dispositions temporelles, géographiques ou saisonnières qui devront tenir compte de la sécurité aérienne et de l'environnement. Le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne et la FSdH demandent la suppression de l'al. 2 car ce point est déjà réglé par les réglementations communales en matière de protection contre le bruit. Il n'y a pas lieu d'inciter les communes à édicter des prescriptions supplémentaires.

#### *Art. 33 nouvel al. 3*

Helvetia Nostra propose un nouvel al. 3 qui impose aux autorisés cantonales ou communales d'informer de manière appropriée la population en cas d'opérations de vol.

### **4.8.3. Vols non commerciaux**

#### *Art. 34 (restrictions applicables aux vols non commerciaux)*

Heliswiss propose de compléter l'art. 34 par les exceptions prévues à l'art. 31, al. 2 (exceptions applicables aux atterrissages en campagne aux abords des aérodromes). Il n'y a pas lieu de distinguer les atterrissages au voisinage des aérodromes en fonction de la finalité.

#### *Art. 34, let. a (altitude limite)*

L'AéCS et Aerosuisse souhaitent une réglementation moins contraignante. L'interdiction ne devrait selon eux pas s'appliquer en cas d'autorisation ponctuelle d'atterrir en campagne dans le cadre d'une manifestation d'aviation ou de vols de ravitaillement privés. Le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne et la FSdH demandent que les vols non commerciaux à des fins d'instruction soient pour le moins autorisés jusqu'à 2000 m d'altitude.

#### *Art. 34, al. b (restrictions dans les zones d'habitation)*

La FSdH souhaite que les hélicoptères privés propriétés de groupes industriels (*Corporate Flights*) soient autorisés à atterrir dans les zones industrielles.

#### *Art. 34, let. c et d (restrictions les dimanches et jours fériés)*

Le PES, le PS et cinq organisations environnementales exigent que les atterrissages en campagne soient interdits le samedi pour les vols non commerciaux. Le Centre Patronal, économiesuisse, Aqua Nostra et six représentants de l'industrie demandent au contraire la suppression de la let. c (interdiction d'atterrir en campagne les dimanches et jours fériés). Ils jugent cette réglementation d'un autre temps et font valoir que les pilotes privés n'ont souvent pas d'autres choix que de voler les week-ends. Ces mêmes participants à la consultation demandent la suppression de la let. d: la pause de midi n'est pas en phase avec la réalité actuelle, retarde les vols, engendre des vols à vide et compromet la sécurité en raccourcissant les délais. Aucune réglementation comparable ne s'applique aux autres moyens de transport. Dans les régions reculées, personne n'est dérangé et dans les régions densément peuplées, les précautions sont d'ores et déjà prises.

#### *Art. 34, let. e (restrictions de nuit)*

Le canton du Tessin souhaite étendre la période de silence nocturne (de 18h00 à 6h00 au

lieu de 20h00 à 6h00), tout comme les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures et de Soleure (20h00 à 7h00). Trois représentants de l'industrie exigent à l'inverse de raccourcir cette période – elle serait en vigueur entre 22h00 et 6h00 –, au motif que ni le trafic routier, ni les trains ne s'arrêtent la nuit. Karen SA demande que l'on parle uniquement de « nuit<sup>o</sup> » en veillant à ce que la nuit soit définie légalement et que des indications précises à ce sujet figurent dans l'AIP.

*Art. 34, let. g (restrictions aux abords des établissements publics et des rassemblements de personnes)*

Le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne demande de modifier la formulation : les atterrissages doivent être permis « dans un périmètre de sécurité » autour des établissements publics (sauf si des ouvrages de protection sont prévus à cet effet). De cette manière, les investissements des établissements publics pour les atterrissages en campagne seront mieux pris en considération. Trois représentants de l'industrie demandent la suppression de l'expression « établissements publics » de la let. g. Les atterrissages doivent être autorisés pour autant que d'autres clients ne soient pas dérangés. Karen SA demande que les atterrissages aient lieu jusqu'à 500 m des établissements publics. Si aucun terrain d'atterrissage approprié n'est disponible à cette distance, une distance minimale de 100 m doit être observée.

*Art. 34, let. h (restrictions du nombre de mouvements)*

L'AéCS demande que l'on comptabilise quatre mouvements par mois et par pilote. Il faudrait en outre une réglementation aux termes de laquelle l'OFAC serait habilité à limiter le nombre de mouvements d'avions et d'hélicoptères sur un terrain d'atterrissage donné pour une certaine durée. Cette réglementation serait plus précise et plus complète. Karen SA demande de relever le plafond du nombre de mouvements à 20 mouvements afin d'éviter les déroutements. La FSdH demande de ne pas plafonner les mouvements pour les vols d'instruction.

*Art. 34, let. i*

L'AéCS demande que les interdictions ne s'appliquent qu'aux zones protégées visées à l'art. 23. L'interdiction liée aux sites marécageux est à supprimer car il s'agit d'une discrimination vis-à-vis de ces sites. L'organisation observe par ailleurs qu'il a été fait ces dernières années un usage immodéré du terme « sites marécageux ». Le Centre Patronal, économiesuisse et sept représentants de l'industrie demandent la suppression de la let. i car cette disposition induit une concentration et non une répartition du bruit ; la population de ces régions serait pénalisée par rapport aux autres. Le canton de Neuchâtel demande d'intégrer les sites IFP et les prairies sèches à la let. i, si tant est qu'ils n'aient pas été ajoutés à l'art. 23.

#### **4.8.4. Vols d'instruction**

*Art. 35 Définition et champ d'application*

*Art. 35, al. 1, let. b (critères des vols d'instruction)*

La FSdH demande que les vols où l'élève n'est pas accompagné d'un instructeur qualifié soient aussi assimilés à des vols d'instruction. Il s'agit là d'une contribution à la sécurité aérienne.

*Art. 36 Restrictions*

*Art. 36, al. a (altitude limite)*

Le canton des Grisons et Aerosuisse demandent de porter l'altitude limite pour les vols d'instruction à 2500 m car la forêt s'étend souvent jusqu'à 2000 m d'altitude, raison pour laquelle il faudrait prévoir la possibilité d'atterrir plus haut. Quatre représentants de l'industrie demandent la suppression de la let. a, sinon certaines instructions ne pourraient tout simplement plus être dispensées (*HCSO, Human Cargo Sling Operations; HHO, Helicopter Hoist Operations*).

*Art 36, let. c et d (restrictions temporelles, dimanches et jours fériés)*

Le Centre Patronal, économiesuisse, Aqua Nostra et neuf représentants de l'industrie demandent la suppression des let. c et d. Ces dispositions ne reflètent pas la réalité actuelle ; elles rallongent et renchérissent inutilement l'instruction. Qui plus est, elles ne se fondent sur aucune raison objective. Les élèves pilotes n'ont bien souvent que les week-ends et les pauses de midi à disposition pour accomplir leur instruction. Ces moments doivent être utilisés à bon escient. Ces dispositions pénalisent par ailleurs les écoles d'aviation suisses par rapport à leurs homologues étrangères. Heliswiss demande qu'un mouvement soit au moins autorisé à midi.

*Art. 36, let. e (restrictions aux abords des aérodromes)*

Trois représentants de l'industrie proposent que les exigences du service de la navigation aérienne s'appliquent aux atterrissages en campagne aux abords des aérodromes.

*Art. 36, let. g (restrictions relatives à l'emport de passagers)*

Le groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne propose que l'interdiction ne s'applique que dans le cas de vols à des fins touristiques ou sportives. Les transports dans le cadre d'un travail (p. ex. personnel d'exploitation d'un téléphérique) devraient par contre être autorisés. Quatre représentants de l'industrie demandent la suppression de la let. g, ce point étant déjà réglé par l'ordonnance du DETEC concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique.

*Art. 36, let. h (restrictions dans les zones protégées)*

L'AéCS et la FSdH demandent la suppression de la let. h, car les zones protégées doivent faire partie de l'instruction. Des recommandations suffisent.

*Art. 37 Exceptions et autorisations exceptionnelles*

*Art. 37, al. 1 (exceptions dans le cadre de l'instruction de personnes au service d'organismes de sauvetage ou de la police)*

Six représentants de l'industrie et Aqua Nostra demandent de déroger à l'art. 36 lorsque l'instruction est inutilement entravée. Les restrictions temporelles sont excessives et l'instruction en zone résidentielle est nécessaire.

*Art. 37, al. 2 (atterrissages en campagne à plus de 2000 m d'altitude)*

L'AéCS demande que les vols à des fins d'instruction soient permis sans restriction à plus de 2000 m d'altitude. La responsabilité doit être confiée à l'instructeur de vol qui est à même

d'évaluer la situation et a été formé à cet effet. Six représentants de l'industrie et Aqua Nostra demandent que les zones mentionnées à l'al. 2 soient désignées par l'OFAC et non par le DETEC, l'OFAC étant plus qualifié.

*Art. 37, al. 4 (dérogations lors des vols d'examen)*

La FSdH demande que les examens d'atterrissage en montagne aient lieu exclusivement sur des places d'atterrissage en montagne lorsque le pilote a suivi son instruction uniquement sur ces dernières.

*Art. 37, al. 5 (atterrissages en campagne occasionnels à des fins d'instruction)*

Le canton d'Argovie demande de compléter le renvoi à l'art. 7 en précisant que les dérogations ne sont admises que pour les aéronefs visés à l'art. 7, let. a et b. La Station ornithologique demande la suppression de l'al. 5 qui induit des nuisances inutiles. Le canton du Tessin se demande si la marge de manœuvre prévue aux al. 4 et 5 se justifie. Après tout, ces activités peuvent être planifiées suffisamment à l'avance et l'obtention d'une autorisation est donc possible.

*Art. 37 nouvel al. 6*

Par souci de transparence, le canton de Schwyz, cinq organisations environnementales, la Station ornithologique et le CAS demandent l'ajout d'un al. 6 imposant la publication sur le site Internet de l'OFAC des autorisations exceptionnelles délivrées en vertu de l'art. 37.

#### **4.9. Urgences, vols de police et vols de service de la Confédération**

*Art. 38 (exemption de certains vols des restrictions prévues par l'ordonnance)*

L'USP souhaite l'ajout d'une let. f mentionnant les vols de ravitaillement et de sauvetage des personnes et des animaux. Les cantons de Glaris, du Valais et du Tessin demandent d'étendre la liste des vols auxquels les exigences de l'ordonnance ne s'appliquent pas par l'ajout d'une let. f qui autoriserait les vols de service des administrations cantonales ou communales dans les terrains difficilement accessibles. L'objectif est de faciliter les vols opérés par les services de la faune, de la chasse et de la pêche, des commissions des dangers naturels et des dangers d'avalanche et des administrations de l'agriculture et des forêts. La SSE demande aussi l'ajout d'une let. f qui exclurait les vols effectués dans le cadre de travaux de construction du champ d'application des dispositions de l'ordonnance notamment parce que les exigences en matière d'horaire, de protection de l'environnement et de sécurité figurent déjà dans les autorisations de construire. L'USP et Économie forestière suisse demandent d'ajouter une let. f qui exclut les activités agricoles ou sylvicoles du champ d'application des dispositions, ce qui permettrait de garantir en tout temps l'approvisionnement des personnes et des animaux. Selon ces organisations, cette flexibilité est gage de sécurité.

*Art. 38, al. d (vols de service de l'OFAC)*

Le canton d'Argovie demande de préciser que les exigences de l'ordonnance ne s'appliquent pas aux vols de services de l'OFAC uniquement dans le cas des vols visés à l'art. 3, al. a et

b de l'ordonnance sur le service de vol<sup>35</sup>. Pour les autres vols, il n'est pas nécessaire de prévoir des dérogations aux exigences géographiques ou temporelles.

#### **4.10. Dispositions pénales**

*Art. 39 (dispositions pénales)*

Le canton du Tessin demande que l'art. 23, al. 2 soit intégré dans les dispositions pénales.

#### **4.11. Dispositions finales**

*Art. 41 Dispositions transitoires*

*Art. 41, al. 2 (validité des autorisations de construire existantes)*

Six représentants de l'industrie, Aqua Nostra et le Centre Patronal exigent la suppression de l'al. 2. S'agissant des constructions existantes, les droits acquis doivent selon eux être garantis.

---

<sup>35</sup> Ordonnance du 4 octobre 1999 sur le service de vol au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Ordonnance sur le service de vol, OsVO, RS 172.217.2)

## 5. Autres propositions et remarques d'ordre général

### *Environnement*

Cinq organisations environnementales et le CAS demandent que le droit en vigueur en matière de protection des biotopes d'importance cantonale, nationale ou internationale soit respecté et ne soit pas contourné. Ils font en outre remarquer que la mise en œuvre de ces prescriptions incombe à l'OFEV et aux cantons, non à l'OFAC. Ils demandent également l'interdiction générale des atterrissages dans les zones protégées. Ils ajoutent que l'ordonnance ne brille pas par sa limpidité et qu'il faudrait dresser systématiquement la liste des possibilités d'y déroger et des autorisations obligatoires. Par souci de transparence et de contrôle, toutes les autorisations devraient être publiées par l'OFAC et faire l'objet d'une statistique.

Mountain Wilderness estime que la réglementation en vigueur est plus claire que le projet d'ordonnance, qui fait en outre trop de concessions aux partisans d'une réglementation laxiste. Il ne prend pas en compte certaines zones protégées, n'observe pas la LPN, piétine la loi sur le CO<sub>2</sub> et les règles relatives aux places d'atterrissage en montagne ont été arbitrairement modifiées. De nombreux termes et expressions prêtent à confusion, du point de vue de la technique législative, le texte est lacunaire et il ne tient pas compte des avis émis par les intéressés et les milieux concernés (*Stakeholder Involvement* de novembre 2008). Le texte porte de toute évidence la signature des organisations de l'aviation. Pour toutes ces raisons, le projet mérite d'être rejeté.

### *Bruit, mouvements d'aéronefs*

Six associations de riverains l'ATE section Ob- und Nidwalden et Mountain Wilderness rejettent le projet au motif qu'il entraînera selon eux une forte augmentation des mouvements d'aéronefs et une densification du réseau déjà très dense des héliports. Rien ne justifie de modifier la pratique en vigueur. Que ce soit en termes de bruit, d'aménagement du territoire, de climat ou de tourisme, la nouvelle ordonnance ne trouve pas grâce aux yeux de ces participants à la consultation.

La HEV rejette également le texte proposé car elle estime que la réglementation actuelle est déjà très souple. L'association craint que la nouvelle ordonnance entraîne une augmentation des atterrissages en campagne. Il faut continuer à limiter les atterrissages en campagne opérés dans le cadre d'activités privées, de l'instruction et du transport commercial, touristique ou à des fins sportives.

Le conseiller national Christophe Darbellay s'oppose à l'ordonnance car elle est discriminatoire envers les hélicoptères. Aucun autre moyen de transport ne subit de restrictions analogues à celles prônées par l'ordonnance. Celle-ci met en danger le transport aérien si important pour les régions de montagne. Le conseiller national juge que l'ordonnance est un produit de la technocratie très éloigné de la pratique. L'utilisation des hélicoptères pose peu de problèmes. Les dispositions actuelles sont suffisantes.

### *Surveillance*

Cinq organisations environnementales demandent un réel contrôle de l'exécution de l'ordonnance. L'OFAC devrait par exemple recourir à cet effet aux boîtes noires PES. Le

canton de Zurich demande que les compétences soient clairement attribuées en matière de surveillance et d'application. Les dispositions de la LA (art. 3, 4, 16, 21 et 91) sont à cet égard insuffisante.

### *Divers*

L'UDC se dit persuadée qu'une réglementation si restrictive ne s'impose pas au regard du faible nombre de plaintes enregistrées chaque année. Le seul élément digne d'intérêt, la simplification des formalités administratives, a été vidé de sa substance pour introduire de nouvelles obligations qui affaiblissent considérablement l'aviation et dont les effets secondaires se font ressentir sur l'économie, le tourisme et les régions périphériques. De plus, l'ordonnance sape les compétences des communes et des cantons en matière d'aménagement du territoire. Le projet, qui est une attaque en règle contre l'aviation et un acte de défiance envers les structures fédéralistes doit dès lors être rejeté.

Le canton du Tessin exige de compléter les art. 7 à 16 en indiquant qu'il existe d'autres cas (non prévus par l'OSAC) où une autorisation cantonale est nécessaire, par exemple pour atterrir sur les routes cantonales.

Le PS exige qu'à la fin de leur instruction, les pilotes maîtrisent les bases de l'atterrissage en campagne dans les terrains difficiles et connaissent les canaux de publication des informations aéronautiques.

## 6. Participants à la consultation

### 6.1. Cantons, conférences intercantionales

Argovie	
Appenzell Rhodes-Intérieures	
Appenzell Rhodes-Extérieures	
Bâle-campagne	
Bâle-Ville	
Berne	
Fribourg	
Genève	
Glaris	
Grisons	
Jura	
Lucerne	
Neuchâtel	
Nidwald	
Obwald	
Schaffhouse	
Soleure	
Saint-Gall	
Schwyz	
Thurgovie	
Tessin	
Vaud	
Valais	
Zoug	
Zurich	
CDPNP	Conférence des délégués à la protection de la nature et du paysage
CSF	Conférence des services de la faune, de la chasse et de la pêche

### 6.2. Partis politiques

PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
PES	Parti écologique suisse
PS	Parti socialiste suisse
UDC	Union démocratique du centre

### 6.3. Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne

SgemV	Association des communes suisses
UVS	Union des villes suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne

### 6.4. Associations faitières de l'économie

SELVA	Bündner Waldwirtschaftsverband
Centre Patronal	
HEV	Hauseigentümerversband Schweiz
UPS	Union patronale suisse
USP	Unions suisse des paysans
SSE	Société suisse des entrepreneurs
Economiesuisse	economiesuisse, Fédération des entreprises suisses
EFS	Economie forestière Suisse

### **6.5. Associations et entreprises aéronautiques**

AéCS	AéroClub de Suisse
Aerosuisse	
Air-Glacières	
Groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne	
Berner Oberländer Helikopter AG Bohag	
BEAA	Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation
Eagle Helicopter	
GOST	Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun
Heliswiss	
Karen SA	
Rega	Garde aérienne suisse de sauvetage
SHA	Swiss Helicopter Association
FSdH	Fédération suisse des hélicoptères
FSVL	Fédération suisse de vol libre
SPAS	Seaplane Pilots Association Switzerland
ASA	Association suisse des aérodromes

### **6.6. Organisations environnementales et associations de riverains**

Aktion gegen Fluglärm Altenrhein	
Aqua Nostra	
ASPO	Association suisse pour la protection des oiseaux ASPO/BirdLife Suisse
CFNP	Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage
Helvetia Nostra	
Mountain Wilderness Suisse	
Pro Natura	
SSF	Schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen
Parc national suisse	
Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs	
Societed Glista Libra Samedan	
FP	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
Stiftung Reusstal	
ATE	Association environnement et transport
ATE section Obwald et Nidwald	
VEFEF	Vereinigung für erträglichen Fluglärm, sektion Baden-Wettingen
VFS	Verein gegen Fluglärm
Station ornithologique suisse	

WWF

## **6.7. *Tourisme***

Gastrosuisse

CAS Club alpin suisse

Association suisse des guides de montagne

## **6.8. *Média***

SSR SRG Société suisse de radiodiffusion et télévision

## **6.9. *Particuliers***

A. Moser, Wachseldorn

CN Christophe Darbellay, Martigny-Croix

## 7. Liste des organismes invités à se prononcer

### 7.1. Cantons

Staatskanzlei des Kantons Zürich  
Staatskanzlei des Kantons Bern  
Staatskanzlei des Kantons Luzern  
Standeskanzlei des Kantons Uri  
Staatskanzlei des Kantons Schwyz  
Staatskanzlei des Kantons Obwalden  
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden  
Regierungskanzlei des Kantons Glarus  
Staatskanzlei des Kantons Zug  
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg  
Staatskanzlei des Kantons Solothurn  
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt  
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft  
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen  
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden  
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden  
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen  
Regierungsrat des Kantons Graubünden  
Staatskanzlei des Kantons Aargau  
Staatskanzlei des Kantons Thurgau  
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino  
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud  
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais  
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel  
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève  
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura  
Conférence des gouvernements cantonaux

### 7.2. Partis politique représentés à l'Assemblée fédérale

PBD	Parti bourgeois démocratique suisse
PDC	Parti démocrate-chrétien de la Suisse
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
PS	Parti socialiste suisse
UDC	Union démocratique du centre
AdG	Alliance de Gauche
PCS	Parti chrétien-social de Suisse
UDF	Union démocratique fédérale
PEV	Parti évangélique
PES	Parti écologiste suisse
GL	Grünliberale Zürich
Lega dei Ticinesi	
PST – POP	Parti suisse du travail – POP
DS	Démocrates suisses
Alternative Kanton Zug	

### 7.3. *Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne*

SgemV	Association des communes suisses
UVS	Union des villes suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne

### 7.4. *Associations faïtières de l'économie*

Economiesuisse	economiesuisse, Fédération des entreprises suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
UPS	Union patronale suisse
USP	Unions suisse des paysans
ASB	Association suisse des banquiers
USS	Union syndicale suisse
HEV	Hauseigentümerversand Schweiz
SEC Suisse	Société suisse des employés de commerce
Travail Suisse	

### 7.5. *Aviation*

Aerosuisse

AéCS                      Aéro-Club de Suisse

Organismes affiliés à l'AéCS:

- FSVV                      Fédération suisse de vol à voile
- FSVM                      Fédération suisse de vol à moteur
- SMF                      Swiss Microlight Federation
- FSA                      Fédération suisse d'aérostation
- EAS                      Experimental Aviation of Switzerland
- FSdH                      Fédération suisse des hélicoptères
- FSAM                      Fédération suisse d'aéromodélisme
- Swiss Skydive

Groupe de travail Ordonnance sur les atterrissages en campagne

Rega	Garde aérienne suisse de sauvetage
SHA	Swiss Helicopter Association
FSVL	Fédération suisse de vol libre
SIAA	Swiss International Airports Association
SPAS	Seaplane Pilots Association Switzerland
ASA	Association suisse des aérodromes
AOPA Switzerland	

### 7.6. *Organisations environnementales*

Mountain Wilderness Suisse

ASPO	Association suisse pour la protection des oiseaux ASPO/BirdLife Suisse
FP	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
Pro Natura	

Station ornithologique suisse  
WWF Suisse

### **7.7.            *Tourisme, alpinisme***

FST                    Fédération suisse du tourisme  
Gastrosuisse  
CAS                    Club alpin suisse  
Association suisse des guides de montagne  
Association suisse des écoles d'alpinisme

### **7.8.            *Milieus scientifiques***

Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus de l'Université de Saint-Gall  
Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) de l'Université de Berne

### **7.9.            *Autres***

BEAA                    Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation  
Secours alpin suisse  
OCVS                    Organisation cantonale valaisanne des secours  
SSE                      Société suisse des entrepreneurs  
ASF                      Association suisse du personnel forestier