



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Sécurité des infrastructures

Directive LR I-005 – D

Processus de modification de l'espace aérien

Bases légales :	Cf. point 2
Version :	Publiée : 12.03.2024 Entrée en vigueur de la présente version : 12.03.2024 Numéro de la présente version : 2.0 Entrée en vigueur de la première version : 15.12.2015
Auteur :	Division Sécurité des infrastructures
Approuvée le/par :	Direction de l'OFAC, 26.02.2024

Sommaire

1.	But et champ d'application	3
1.1.	Schéma du processus	4
1.2.	Version	4
2.	Bases légales	5
3.	Définition d'une modification de l'espace aérien/circonstances pouvant donner lieu à une modification de l'espace aérien	7
3.1.	Qu'est-ce qu'une modification de l'espace aérien ?	7
3.2.	Pourquoi demander une modification de l'espace aérien ?	7
4.	Autres processus et directives	8
4.1.	Framework briefing et autres autorisations	8
	Framework Briefing concernant l'établissement et la modification de procédures d'approche et de départ	8
4.2.	Directive PRD	8
4.3.	Directive ADP CH	8
	Directive ADP CH	8
5.	Processus de modification de l'espace aérien	9
5.1.	Demande	9
5.2.	Première évaluation de l'OFAC	11
5.3.	Évaluation de l'AD ET	12
5.4.	Audition	13
5.5.	Décision	13
5.6.	Mise en œuvre	13
5.7.	Évaluation	14
6.	Liste des abréviations	15

1. But et champ d'application

La présente directive décrit le processus régissant les modifications de l'espace aérien (*Airspace Change Process, ACP*) en Suisse. Elle indique les conditions préalables à une telle modification ainsi que les étapes du processus et précise les motifs qui peuvent déclencher un tel processus.

Le processus s'applique aussi bien aux modifications permanentes¹ (PERM) qu'aux modifications temporaires² (TEMPO) de l'espace aérien. Il a été élaboré par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et l'*Airspace Design Expert Team (AD ET)*. Ce dernier réunit des représentants et représentantes de l'OFAC, de l'Autorité de l'aviation militaire (*Military Aviation Authority, MAA*), des Forces aériennes et du prestataire national de services de navigation aérienne Skyguide. Le processus décrit ci-après vise à garantir un traitement standardisé et transparent des demandes de modification de l'espace aérien (*Airspace Change Request, ACR*).

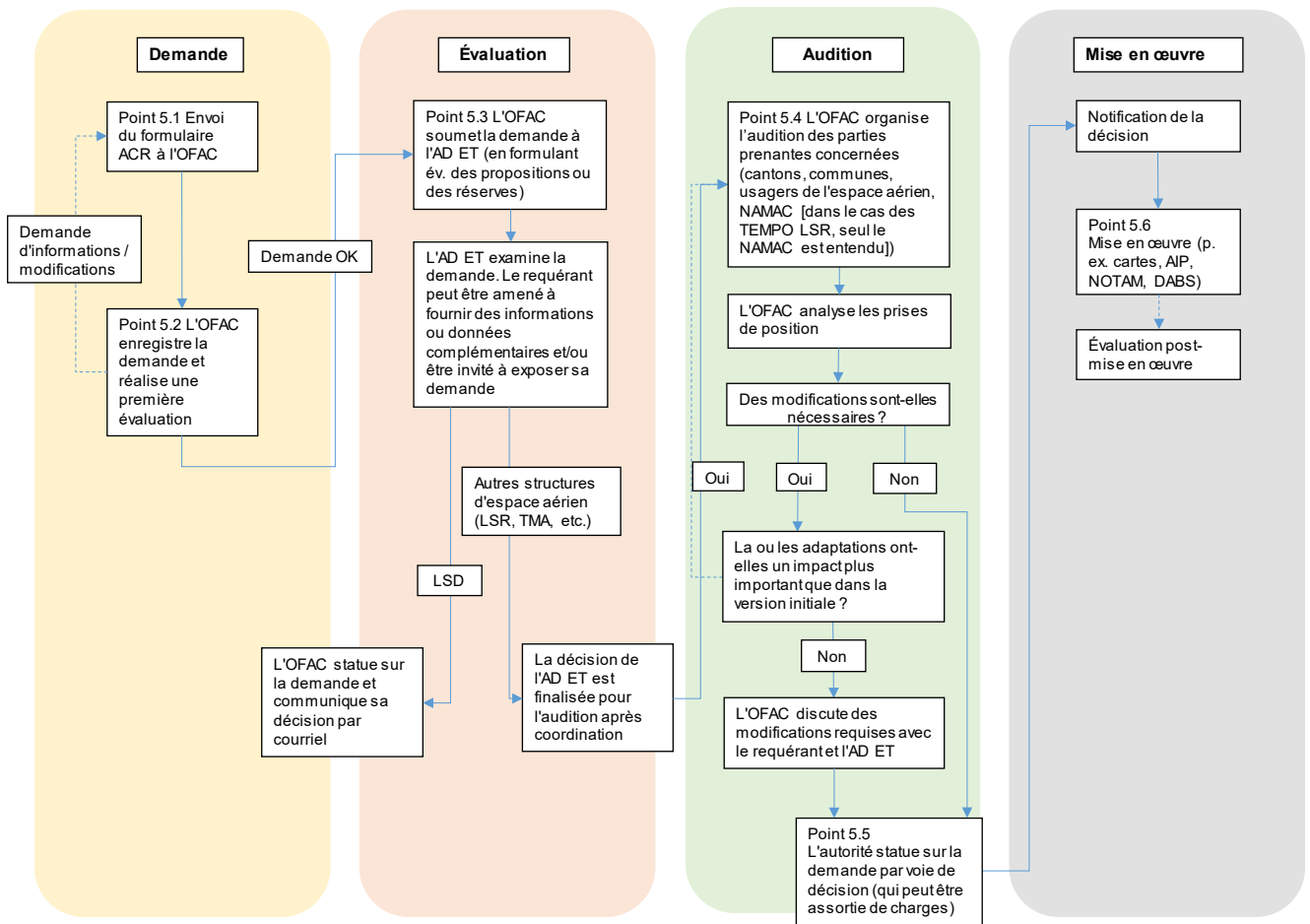
Les modifications suivantes de l'espace aérien ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive :

- Les modifications urgentes de l'espace aérien dictées par la nécessité de garantir la sécurité aérienne (p. ex. catastrophe aérienne, accidents de la route, accident ferroviaire, feu de forêt, catastrophes naturelles). Ces modifications urgentes sont encadrées par la directive de l'OFAC sur l'établissement de zones interdites, de zones réglementées et de zones dangereuses (directive PRD, LR I-004) et par le processus interne de l'OFAC « zone réglementée temporaire (LSR) péril en la demeure ».
- Le processus d'établissement d'espaces aérien pour lesquels le Conseil fédéral peut interdire ou restreindre d'une façon temporaire ou permanente l'usage ou le survol dans l'intérêt de l'ordre et de la sécurité publics ou pour des raisons militaires (cf. art. 7 de la loi sur l'aviation [LA ; RS 748.0]).

¹ Jusqu'à révocation en l'absence de date d'expiration prédéfinie.

² La date d'expiration est prédéfinie.

1.1. Schéma du processus



1.2. Version

Le présent document constitue la deuxième version de la directive sur le processus de modification de l'espace aérien. Elle s'enrichit du processus de création d'espaces aériens U-space en Suisse.

La présente directive est mise à jour si nécessaire par l'OFAC, l'AD ET étant consulté avant toute nouvelle version ou toute modification. La consultation a lieu dans un cercle plus large en cas de modifications majeures.

2. Bases légales

L'espace aérien suisse et son utilisation sont réglementés par la LA et les ordonnances qui en découlent.

- L'art. 3, al. 1, LA énonce que la surveillance de l'aviation sur tout le territoire de la Confédération incombe au Conseil fédéral dans le cadre des compétences de la Confédération. Elle est exercée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour l'aviation civile ; et par le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) pour l'aviation militaire. L'al. 2 précise que pour exercer la surveillance immédiate, le Conseil fédéral institue l'OFAC auprès du DETEC et l'Autorité de l'aviation militaire, *Military Aviation Authority* (MAA), auprès du DDPS. Aux termes de l'al. 2^{bis}, l'OFAC et la MAA coordonnent leurs activités et établissent les modalités de leur collaboration.
- Conformément à l'art. 8a, al. 1, LA, il incombe à l'OFAC d'établir la structure de l'espace aérien.

L'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA ; RS 748.132.1) contient des dispositions plus précises concernant l'établissement de la structure de l'espace aérien :

- L'art. 2, al. 1, OSNA stipule que l'OFAC établit la structure de l'espace aérien et les classes d'espace aérien et veille à leur publication dans la Publication d'information aéronautique (Aeronautical Information Publication, AIP) après avoir entendu la MAA, les Forces aériennes, le fournisseur suisse de services de la navigation aérienne civils et militaires (Skyguide) et d'autres prestataires de services de navigation aérienne concernés (prestataires).
- Les priorités d'utilisation de l'espace aérien suisse sont définies à l'art. 2, al. 2 et 3, OSNA. L'utilisation de l'espace aérien doit tenir compte pareillement des intérêts nationaux, qu'ils soient civils ou militaires. Afin de régler les conflits entre des intérêts divergents, l'OFAC édicte de concert avec la MAA et après avoir entendu Skyguide et d'autres prestataires de services de navigation aérienne concernés, des instructions concernant la gestion de l'espace aérien, en particulier les priorités d'utilisation.

Les dispositions relatives à l'établissement et à l'utilisation d'espaces aériens U-space en Suisse qui relèvent désormais du champ d'application de la présente directive découlent des bases légales suivantes :

- Des règles particulières s'appliquent en Suisse aux aéronefs sans occupants (*Unmanned Aircraft Systems* ; UAS) qui font partie des aéronefs de catégories spéciales, compte tenu des art. 51, 57 et 108 LA et des art. 2a et 21 de l'ordonnance sur l'aviation (OSAv ; RS 748.01). Ces règles figurent à l'ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS ; RS 748.941). À la suite de la reprise par la Suisse de la réglementation européenne sur les aéronefs sans occupants (règlement délégué [UE] 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 et règlement d'exécution [UE] 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019), l'OACS a été entièrement révisée au 1^{er} janvier 2023. Les dispositions du droit suisse ont été adaptées en fonction des réglementations de l'UE.
- L'art. 15 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 traite des zones géographiques UAS. Celles-ci sont définies à l'art. 2 du même règlement comme des parties de l'espace aérien définies par l'autorité compétente qui accueillent, limitent ou excluent les exploitations d'UAS en fonction des risques découlant desdites exploitations pour ce qui est de la sécurité, du respect de la vie privée et de la protection des données à caractère personnel, de la sûreté ou de l'environnement. Dans ces zones, l'exploitation de drones est interdite ou subordonnée au respect de certaines charges (p. ex. obtenir l'autorisation préalable du service compétent). Vu cet article et l'art. 2 du règlement d'exécution (UE) 2021/664 de la Commission du 22 avril 2021 relatif à un cadre réglementaire pour l'U-space, les espaces aériens U-space sont qualifiés de zones géographiques UAS dans lesquelles les exploitations d'UAS ne sont autorisées qu'avec l'appui de services U-space. De même, dans ces zones, les exploitants d'UAS sont soumis à certaines exigences minimales, l'objectif étant d'assurer la gestion d'un nombre croissant d'UAS avec des opérations de plus en plus complexes tout en satisfaisant les exigences de sécurité existantes.

Les exigences minimales relatives à l'utilisation des espaces aériens U-space figurent essentiellement dans le paquet réglementaire de l'UE sur l'U-space (outre le règlement d'exécution [UE] 2021/664 déjà cité, ce paquet comprend le règlement d'exécution [UE] 2021/665 de la Commission du 22 avril 2021 modifiant le règlement

Référence du dossier :

d'exécution [UE] 2017/373 et le règlement d'exécution [EU] 2021/666 de la Commission du 22 avril 2021 modifiant le règlement [UE] n° 923/2012).

3. Définition d'une modification de l'espace aérien/circonstances pouvant donner lieu à une modification de l'espace aérien

3.1. Qu'est-ce qu'une modification de l'espace aérien ?

On entend par modification de l'espace aérien la création ou la modification d'une structure d'espace aérien, dont notamment :

- La mise en place d'une structure d'espace aérien (p. ex. espace aérien U-space, CTR, TMA, TMZ).
- La modification des modalités d'utilisation des classes d'espace aérien (cf. art. 5 et appendice 1 de l'ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs [ORA] ; RS 748.121.11).
- La modification du type d'exploitation au sein d'une structure d'espace aérien et/ou des conditions d'utilisation de celle-ci.
- La modification significative des heures d'activation des structures d'espace aérien existantes (p. ex. consignes H24, HX, HO).
- L'établissement ou la modification de zones réglementées (LSR) ou de zones dangereuses (LSD)³.
- Les modifications de routes ATS et/ou de procédures de départ ou d'arrivée (procédure d'attente comprise) qui supposent de modifier l'espace aérien⁴.

3.2. Pourquoi demander une modification de l'espace aérien ?

Une modification de l'espace aérien peut être soit permanente (PERM), soit temporaire (TEMPO).

Une **modification permanente** peut notamment être requise dans les cas suivants :

- Suite à la notification d'événements liés à la sécurité aérienne (règlement [UE] n° 376/2014, recommandation de sécurité du SESE).
- Modifications qui ont une incidence sur le service de la navigation aérienne et qui concernent :
 - le volume de trafic IFR ;
 - le mix de trafic ;
 - la densité du trafic.
- Intégration d'UAS dans l'espace aérien (espace aérien U-space).

Une **modification temporaire** peut notamment être requise dans le cas suivants (la liste ne concerne pas uniquement l'exploitation d'aéronefs avec occupants) :

- Démonstration aérienne (show aérien) ou manifestation d'aviation aérienne.
- Mesures dans l'atmosphère.
- Vols d'essai.
- Instruction.
- Intégration d'UAS dans l'espace aérien (espace aérien U-space).

De plus amples informations sur les deux types de modification d'espace aérien figurent dans la directive PRD (LR I-004) et dans la directive sur l'espace aérien suisse « Principes en matière de conception de l'espace aérien suisse » (ADP CH ; LR I-003) (cf. points 4.3 ci-après).

³ En Suisse, une zone LSP (zone interdite) ne peut être créée que sur décision du Conseil fédéral. La demande en ce sens ne suit pas le processus décrit dans le présent document.

⁴ Dans les cas où le règlement d'exploitation est touché, le processus d'approbation du règlement d'exploitation prime. Le processus de modification de l'espace aérien s'inscrit dans ce cadre et sera déclenché en temps opportun (cf. point 4.1 *Frameworkbriefing*).

4. Autres processus et directives

Le processus de modification de l'espace aérien peut nécessiter d'autres autorisations et processus ainsi que le respect d'autres directives qui, sans être régies par la présente directive, peuvent y être liées. L'OFAC abordera ces questions directement avec le requérant. Un processus et deux directives de l'OFAC méritent à ce titre d'être cités.

4.1. Framework briefing et autres autorisations

Les autorisations supplémentaires qui seraient nécessaires au regard du droit en vigueur pour compléter la demande de modification de l'espace aérien (p. ex. modification du règlement d'exploitation, autorisation d'exploitation pour drones) doivent être obtenues séparément auprès de l'OFAC. Lorsqu'une demande est soumise à l'OFAC dans le cadre du framework briefing et qu'une modification de l'espace aérien y est prévue, la demande de modification de l'espace aérien n'est en principe traitée par l'OFAC qu'à l'issue de la procédure de coordination induite par le framework briefing. Pour les détails concernant le framework briefing, on renverra au lien suivant (rubrique Règlement d'exploitation) :

[Framework Briefing concernant l'établissement et la modification de procédures d'approche et de départ](#)

Les formalités concernant les demandes d'autorisation d'exploitation pour drones et l'audition sur la modification de la structure d'espace aérien liée à ces demandes peuvent avoir lieu parallèlement. La section UAS de l'OFAC traite les demandes d'autorisation portant sur des exploitations de drones en Suisse.

4.2. Directive PRD

La directive PRD énonce les conditions et le cadre général régissant l'établissement de zones LSP, LSR ou LSD :

[Directive Établissement de zones interdites, de zones réglementées et de zones dangereuses \(directive PRD\)](#)

Cette directive indique la manière dont l'OFAC interprète et applique les bases juridiques internationales et nationales relatives à l'établissement de zones LSP, LSR et LSD. Elle décrit les conditions que doit satisfaire l'activité prévue pour que l'utilisation d'une zone soit restreinte (LSR) ou qu'un danger soit porté à l'attention des usagers (dans le cas d'une zone LSD). Il peut s'agir d'une activité dans les airs ou d'une activité au sol.

4.3. Directive ADP CH

La directive ADP CH renseigne également sur la création de structures d'espace aérien :

[Directive ADP CH](#)

La directive ADP CH récapitule l'essentiel des réglementations et des pratiques en vigueur en Suisse concernant les aspects suivants : la conception des structures d'espace aérien avec l'attribution des classes d'espace aérien requises, les zones tampons d'activité et de service, les valeurs de protection pour les procédures de vol aux instruments (IFP), les pentes de montée pour les IFP et les concepts d'espace aérien.

La directive énonce également des règles générales quant à la manière de modifier les espaces aériens en appliquant les bonnes structures et classes d'espace aérien de même que les distances de sécurité (tampons), valeurs de protection IFP, pentes de montées IFP et concepts d'espace aérien requis.

5. Processus de modification de l'espace aérien

Cette partie s'attache à décrire le processus de modification de l'espace aérien appliqué en Suisse. Elle expose les différentes étapes du traitement des demandes de modification.

Si la modification de l'espace aérien concerne l'établissement d'un espace aérien U-Space, des démarches distinctes sont à effectuer à certaines étapes du processus. Elles seront détaillées explicitement plus avant.

5.1. Demande

a) Requérant

Ont qualité pour déposer une demande une personne, un groupe de personnes ou une organisation (p. ex. prestataire de services de navigation aérienne, exploitant d'aérodrome, usager de l'espace aérien, autres autorités à l'instar de la MAA).

L'OFAC est également habilité à déposer une demande de modification de l'espace aérien s'il le juge nécessaire (p. ex. compatibilité avec la réglementation, amélioration de la sécurité aérienne).

b) Formulaire « Demande de modification de l'espace aérien »

Les demandes de modification sont adressées au moyen du formulaire « Demande de modification de l'espace aérien ».

Le formulaire est disponible sur le site Internet de l'OFAC ([Airspace Change Request Form](#)).

Le formulaire dûment rempli (accompagné des toutes les pièces requises) est à adresser à l'OFAC par la poste (Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section Espace aérien, 3003 Berne) ou par courriel (airspacechangerequest@bazl.admin.ch).

L'OFAC est à la disposition des requérants pour clarifier les questions relatives au contenu de la demande, notamment les informations et les documents requis, avant que le formulaire et ses pièces annexes soient soumis.

- Pour les questions concernant l'espace aérien U-space, s'adresser à : rpas@bazl.admin.ch
- Pour les questions concernant les autres modifications de l'espace aérien, s'adresser à : airspacechangerequest@bazl.admin.ch

c) Données à renseigner dans le formulaire et pièces à joindre à la demande

Le formulaire « Demande de modification de l'espace aérien » (Airspace Change Request Form) est utilisé pour demander une modification de l'espace aérien. Les données suivantes doivent être renseignées :

- Coordonnées du requérant (pour les groupes ou organisations : indiquer les coordonnées d'une personne à contacter) :
 - prénom, nom ;
 - nom de l'organisation ou du groupe ;
 - type d'organisation ou de groupe ;
 - numéro de téléphone ;
 - courriel ;
 - adresse postale.
- Informations concernant la demande de modification de l'espace aérien :
 - structure d'espace aérien demandée ;
 - motif de la demande de modification ;
 - type d'activité ;
 - lieu :
 - description sous forme de coordonnée de point associée à un rayon ou à une définition

- de surfaces, justification comprise ;
 - au format WGS84 (degrés, minutes, secondes) avec une résolution d'au moins quatre décimales de seconde d'arc ;
 - Les données altimétriques doivent être indiquées à 100 ft près en altitude au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL) ou au-dessus du sol (AGL), justification comprise ;
 - les données doivent autant que possible être transmises sous forme numérique (*.xlsx, *csv).
 - période (heure UTC ou LT) ;
 - caractère temporaire (TEMPO) ou permanent (PERM) de la modification de l'espace aérien ;
 - dimensions horizontales et verticales de la zone tampon d'activité, justification comprise ;
 - concept d'exploitation (si tant que cela soit nécessaire et qu'il en existe déjà un) ;
 - Information sur les alternatives, options et préférences possibles.
- Liste des acteurs qui pourraient être affectés par la modification (p. ex. armée/Forces aériennes, aérodromes, services SMUH, associations de l'aviation légère) ;
- Informations sur les acteurs qui, le cas échéant, ont déjà été impliqués ou doivent encore l'être dans le cadre de la modification demandée ;
- Conséquences éventuelles sur la capacité de l'espace aérien (p. ex. provoquer des retards) ;
- Évaluation des risques (de sécurité) pour les autres usagers de l'espace aérien qui comprendra :
- la description et la classification des risques inhérents à l'activité/l'exploitation pour les usagers de l'espace aérien ;
 - l'évaluation de la nécessité et de l'adéquation de la modification de l'espace aérien en tant que mesure d'atténuation ;
 - d'autres mesures d'atténuation éventuelles.

Remarque : les risques peuvent être p. ex. évalués au moyen de la méthode SIRA.

- Autres autorisations qui pourraient être requises (p. ex. autorisation d'exploitation pour UAS). Prendre également en considération les autorisations qui sont délivrées par d'autres autorités ;
- Liste des publications aéronautiques qui devraient être modifiées (indiquer le titre de la publication sans entrer dans les détails [chapitres ou sections à modifier, etc.]) ;
- Lorsque la demande est mise en consultation (audition) par voie de circulaire d'information aéronautique (AIC) (cf. point 5.4 ci-dessous), le requérant est tenu de soumettre à l'OFAC un projet de texte complet (y compris les graphiques) contenant les informations essentielles relatives à la modification envisagée de l'espace aérien. Le projet doit notamment :
- préciser clairement le but et les conséquences de la modification de l'espace aérien : qui est touché et dans quelle mesure ?
 - être rédigé de manière claire, concise et intelligible (dans une langue officielle ou en anglais) et comprendre des graphiques.

Le requérant est tenu de fournir les informations et la documentation requises dans le délai imparti (pour les délais, cf. point d) ci-dessous). Faute de quoi, l'OFAC se réserve le droit de rejeter tout ou partie de la demande de modification (des frais peuvent être dus).

d) Délais/temps nécessaire pour traiter le dossier

Le temps consacré à l'évaluation des modifications de l'espace aérien varie en fonction du type de demande (p. ex. zone LSD, zone LSR ou espace aérien U-space), de la durée de la modification (permanente ou temporaire) et des caractéristiques du projet (p. ex. activités récurrentes ou ponctuelles, étendue des vérifications à effectuer, demande de précisions auprès du requérant, etc.).

Le formulaire accompagné des pièces annexes qui sont déjà en la possession du requérant doit être adressé au plus tard :

	Structure d'espace aérien	Délai d'envoi	Informations supplémentaires
Modification temporaire	Zone dangereuse (TEMPO LSD)	3 semaines avant entrée en vigueur/publication	
	Zone réglementée (TEMPO LSR)	3 mois avant entrée en vigueur/publication	
Modification permanente	Zone dangereuse (PERM LSD)	6 mois avant entrée en vigueur (dont 3 mois pour le processus de publication)	Lorsque la modification a des incidences sur le matériel cartographique (carte OACI, carte de vol à voile) : au plus tard le 1 ^{er} mars de l'année précédant l'entrée en vigueur souhaitée de la modification de l'espace aérien (ou en concertation avec l'OFAC) Remarque : en concertation avec l'AD ET, cette date peut être modifiée si toutes les autres étapes du processus d'espace aérien ne posent pas de problème (p. ex. accord au sein de l'AD ET, conception et publication de l'AIC).
	Zone réglementée (PERM LSR)	6 mois avant entrée en vigueur (dont 3 mois pour le processus de publication)	
Modification temporaire / Modification permanente	Autres structures d'espace aérien (p. ex. espace aérien U-space, CTR, TMA, TMZ)	Fixé d'entente avec le requérant	

5.2. Première évaluation de l'OFAC

- a) Le requérant adresse le formulaire à l'OFAC (cf. point 5.1, b)).
- b) L'OFAC enregistre la demande et attribue une référence (ACP20xx-0xx).
- c) L'OFAC réalise une première évaluation. Il vérifie que les données renseignées au moyen du formulaire sont exactes et complètes. La demande est également évaluée par rapport aux éléments suivants :
 - sûreté nationale ;
 - intérêt public (si zone réglementée cf. directive PRD) ;
 - intérêts publics dignes de protection (sécurité, sûreté, protection de l'environnement et de la sphère privée) ;
 - utilisation efficace de l'espace aérien (Flexible Use of Airspace [FUA]) ;

- priorités d'utilisation de l'espace aérien ;
 - besoins actuels et futurs des acteurs de l'aviation compte tenu des progrès techniques attendus ;
 - conformité avec le droit national et international et respect des directives (pratique de l'OFAC) ;
 - effets sur des entreprises, des particuliers ou l'économie ;
 - rapport coûts/utilité ;
 - pesée entre intérêts publics et privés divergents.
- d) L'OFAC informe le requérant du début du processus. L'OFAC peut en outre requérir un complément d'information ou inviter le requérant à exposer sa demande.
- e) L'OFAC informe le requérant lorsque, au terme de la première évaluation, il conclut à l'aune des points ci-dessus que la demande de modification de l'espace aérien ne peut pas être acceptée sur la base des éléments susmentionnés ou qu'un autre type de modification de l'espace aérien est mieux à même de satisfaire les buts indiqués dans le formulaire de demande (p. ex. création d'une zone réglementée réservée aux UAS au lieu d'un espace aérien U-space).
- f) Étape de processus « Adaptation des volumes d'espace aérien » U-space : l'OFAC informe le requérant lorsque, au terme de la première évaluation, il conclut à l'aune des points ci-dessus que le volume d'espace aérien objet de la demande doit être adapté (réduit, augmenté) dans ses dimensions latérales ou horizontales.
- g) L'OFAC charge Skyguide de vérifier les coordonnées soumises et d'élaborer une représentation visuelle de la structure d'espace aérien demandée, au cas où la demande n'émanerait ni de Skyguide ni de la MAA/des Forces aériennes.

5.3. Évaluation de l'AD ET

- a) L'OFAC soumet la demande (formulaire de demande accompagné des pièces annexes) à l'AD ET une fois que Skyguide (qui a le statut de créateur de données pour les ACR) aura fourni une représentation visuelle de la structure d'espace aérien qui fait l'objet de la demande et aura contrôlé les données. L'AD ET examine la demande notamment sous l'angle de la sécurité, des capacités, de la faisabilité (temporelle), de l'influence sur d'autres structures d'espace aérien, les services de la circulation aérienne, la gestion de l'espace aérien et les procédures de vol.
- b) L'AD ET peut demander des informations et données supplémentaires ou inviter le requérant à exposer sa demande.
Lors de modifications significatives de l'espace aérien (p. ex. CTR/TMA ou zone LSR étendue), l'OFAC peut, à sa discrétion, associer en amont certains organismes parties au NAMAC à la recherche de solutions et à la conception de la modification de l'espace aérien dans la mesure où ces organismes sont particulièrement concernés par la modification considérée.
- c) L'OFAC statue sur les demandes tendant à la création d'une zone LSD après avoir entendu l'AD ET et éventuellement d'autres acteurs qui pourraient être concernés (p. ex. aérodromes ou service de la navigation aérienne). La décision est communiquée au requérant. L'acceptation (partielle) de la demande peut être assortie de charges.
- d) Lorsque la demande concerne la mise en place d'une autre structure d'espace aérien (p. ex. zone LSR, espace aérien U-space ou TMZ), l'AD ET peut proposer des modifications et/ou des charges qui seront coordonnées avec le requérant. La demande est ensuite traitée conformément au point 5.4.
- e) Étape de processus « Évaluation des risques » U-space : au terme de la première évaluation de l'AD ET, l'OFAC coordonne la réalisation d'une évaluation en deux étapes des risques du volume d'espace aérien défini. Les résultats de cette évaluation sont consignés dans un Risk Assessment File (RAF) et transmis à l'AD ET. Ce dernier peut proposer des modifications et/ou des charges qui sont coordonnées avec l'OFAC (et le requérant). La demande est ensuite traitée conformément au point 5.4.

5.4. Audition

Les milieux concernés doivent être entendus sur tout projet de modification de la structure de l'espace aérien suisse.

- a) L'OFAC mène une procédure d'audition. Les acteurs entendus varient en fonction de la nature de la demande. L'OFAC décide des modalités et de la durée de la procédure d'audition pour chaque demande de modification de l'espace aérien.
 - zone réglementée temporaire (TEMPO LSR) : National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC), organe consultatif du High Level Airspace Policy Body (HLAPB), ainsi que d'autres organismes concernés qui ne peuvent s'exprimer par l'intermédiaire d'un organisme partie au NAMAC (p. ex. aérodromes non membres de l'ASA) ;
 - modifications permanentes de l'espace aérien (PERM) : p. ex. par voie d'AIC adressée aux milieux concernés (notamment le NAMAC, les autorités, cantons et communes concernés).
- b) Au terme du délai imparti, l'OFAC examine les prises de position adressées.
- c) Une demande de modification de l'espace aérien peut être sujette à adaptation en fonction du résultat de la procédure d'audition. Dans ce cas, l'OFAC consulte le requérant et l'AD ET sur toutes les adaptations requises. Pour les modifications d'ampleur, le requérant est invité à remanier la documentation de la modification d'espace aérien afin d'y intégrer les adaptations requises. L'OFAC peut renoncer à mettre en consultation (audition) la documentation remaniée lorsque la ou les adaptations ont un impact mineur sur les acteurs concernés. Si la ou les adaptations ont un impact plus important que dans la version initiale, une nouvelle audition doit être organisée.

5.5. Décision

L'autorité statue sur la demande par voie de décision (qui peut être assortie de charges et de conditions générales), laquelle est notifiée au requérant et communiquée aux acteurs qui ont adressé une prise de position. La décision est généralement publiée dans la Feuille fédérale.

Elle donne lieu en principe à la perception d'un émolument (ordonnance générale sur les émoluments [OGEmol ; RS 172.041.1] et ordonnance sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile [OEmol-OFAC ; RS 748.112.11]).

5.6. Mise en œuvre

- a) Dès réception de la décision par courriel (cas des zones LSD), le requérant prépare la documentation utile aux fins de la modification des informations aéronautiques en vigueur (Publication d'information aéronautique [AIP], cartes aéronautiques et/ou Notice to Airmen [NOTAM]).

Il peut être fait appel à l'assistance de Skyguide (service Airspace Design) pour réaliser la documentation requise lorsque la modification est complexe ou de grande ampleur. Contact : ACP_Switzerland@skyguide.ch

- b) Conformément au processus de publication, le requérant transmet sa demande de publication (accompagnée des documents utiles) à l'OFAC, service LIFS au moyen du formulaire prévu à cet effet (formulaire de demande de publication ou formulaire NOTAM). Il mentionnera la référence du dossier d'espace aérien (cf. point 5.2 b) ci-dessus) au champ 5 « Base légale de la publication » du formulaire de demande de publication ou au champ 15 « REASON FOR REQUEST » du formulaire NOTAM.

Les publications relatives à la modification de l'espace aérien sont approuvées par l'OFAC conformément au processus de publication.

- c) Durant la phase de mise en œuvre, le requérant pourra s'il y a lieu être amené à exercer des activités de coordination à la demande l'OFAC ou de Skyguide.

Les membres de l'AD ET fournissent si besoin :

- des informations utiles pour la mise à jour des systèmes aérotechniques (comme les systèmes de gestion de vol et les systèmes de traitement des données de vol) ;
- des informations utiles pour l'organisation de la formation et de l'entraînement des personnes concernées par la modification (comme les pilotes et le personnel du contrôle aérien).

5.7. Évaluation

Lorsqu'une modification de l'espace aérien (en général une modification permanente) a été mise en œuvre, l'OFAC surveille et étudie lorsqu'il le juge utile son impact en collaboration avec le requérant, la MAA, les Forces aériennes et Skyguide (et éventuellement avec le NAMAC). Cet examen opérationnel est nécessaire pour maintenir la pleine intégrité de la structure de l'espace aérien suisse et l'application adéquate des principes régissant l'espace aérien. Les résultats peuvent être publiés dans une étude post-mise en œuvre.

6. Liste des abréviations

Abréviation	Signification
ACP	Airspace Change Process (processus de modification de l'espace aérien)
ACR	Airspace Change Request (demande de modification de l'espace aérien)
AD ET	Airspace Design Expert Team
ADP CH	Directive « Principes en matière de conception de l'espace aérien suisse »
AGL	Above Ground Level
AIC	Aeronautical Information Circular (circulaire d'information aéronautique)
AIP	Aeronautical Information Publication (Publication d'information aéronautique)
AMSL	Above Mean Sea Level
CTR	Control Zone (zone de contrôle)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
FUA	Flexible Use of Airspace (utilisation flexible de l'espace aérien)
H24	Service permanent de jour et de nuit
HLAPB	High Level Airspace Policy Body
HO	Service disponible selon les besoins de l'exploitation
HX	Pas d'heures précises de fonctionnement
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFP	Instrument Flight Procedures (procédures de vol aux instruments)
IFR	Instrument Flight Rules
LA	Loi sur l'aviation
LSD	Zone dangereuse
LSP	Zone interdit
LSR	Zone réglementée
LT	Local Time
MAA	Military Aviation Authority

Référence du dossier :

NAMAC	National Airspace Management Advisory Committee
NOTAM	Avis aux aviateurs
OACS	Ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
ORA	Ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs
OSAv	Ordonnance sur l'aviation
OSNA	Ordonnance sur le service de la navigation aérienne
PERM	Permanent
RAF	Risk Assessment File
SIRA	Safety Issue Risk Assessment
SMUH	Service médical d'urgence par hélicoptère
SORA	Specific Operations Risk Assessment
TEMPO	Temporaire
TMA	Terminal Manœuvring Area
TMZ	Transponder Mandatory Zone (zone à utilisation obligatoire de transpondeur)
UAS	Unmanned Aircraft System (système d'aéronef sans occupants)
UE	Union européenne
UTC	Universal Time Coordinated
WGS84	World Geodetic System 84