
Directive

LR I-001 F

Attribution de zones réglementées (LS-R)

Bases légales :

Voir point 3.3

État :

Publication : 01.06.2017

Entrée en vigueur de la présente version : 01.06.2017

N° de la présente version : 1.0

Entrée en vigueur de la première version : 01.06.2017

Auteur :

Division Sécurité des infrastructures

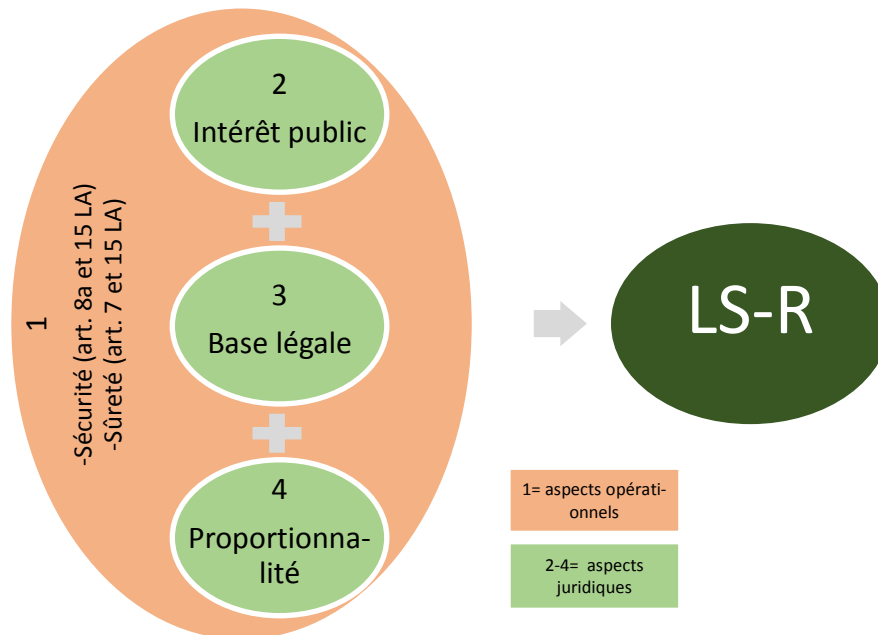
Approuvée par, le :

Direction de l'office, 15.05.2017

1. Objectif et but

La présente directive décrit la manière dont l'OFAC interprète et applique les bases légales dans le cadre de l'attribution de zones réglementées (*Restricted Areas* ; LS-R).

2. Schéma d'évaluation



Outre la condition fondamentale liée à la sécurité et à la sûreté (1), les conditions juridiques des points 2 à 4 doivent également être réunies avant d'attribuer une LS-R. Si les quatre conditions sont remplies, une LS-R doit être attribuée. En revanche, il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour refuser l'attribution d'une LS-R.

3. Explication des conditions 1 à 4

3.1 Condition fondamentale liée à la sécurité et à la sûreté

Le processus débute par une évaluation opérationnelle visant à démontrer que l'attribution d'une LS-R est justifiée compte tenu des critères de sûreté et de sécurité. Une LS-R peut être instituée pour les motifs de sécurité suivants :

- Manifestations publiques d'aviation : conformément à l'art. 89, al. 2 de l'ordonnance sur l'aviation¹, l'OFAC fixe les conditions et charges requises pour des raisons de sécurité et de bruit lorsqu'il autorise des manifestations publiques d'aviation. Cette évaluation ne conclut toutefois pas systématiquement à la nécessité de prévoir une LS-R. Une LS-R n'entre en ligne de compte dans le cas d'une manifestation publique d'aviation que si les règles prescrites à l'intérieur de l'espace aérien prévu pour la manifestation (p. ex. limitation de vitesse, principe *see and avoid*) sont impossibles à respecter dans le cadre d'une activité inscrite au programme

¹ RS 748.01

de la manifestation et que ce faisant les personnes participant aux démonstrations aériennes, les autres usagers de l'espace aérien ou les tiers au sol courent un danger.

- Manifestations exigeant des mesures de sûreté accrues comme le World Economic Forum (WEF) ou de grandes manifestations sportives. Dans ce cas, la LS-R est constituée en vertu d'une décision du Conseil fédéral (art. 7 de la loi sur l'aviation²).
- Péril en la demeure (art. 15 LA). Cette raison est d'ores et déjà invoquée en cas d'événements majeurs (p. ex. accidents, incendies de forêt) pour les opérations aériennes de lutte contre l'incendie et de sauvetage. La création d'une LS-R vise à empêcher la perturbation de ces opérations par le reste du trafic aérien (voir aussi le 3^e point du point 3.2).

3.2 Intérêt public

- Autorité nationale, l'OFAC doit toujours apprécier l'intérêt public dans une perspective nationale ou pour le moins suprarégionale dans la mesure où l'espace aérien suisse relève du domaine public. Des intérêts publics purement locaux ou limités à une région ne sauraient légitimer l'attribution d'un espace aérien se traduisant par un usage accru du domaine public.
- Si une demande est déposée par l'armée, l'OFAC considère que cette dernière a vérifié en amont que ladite demande répond effectivement à un intérêt public. Dans ce cas, l'OFAC n'évalue pas l'intérêt public car il présume que les Forces aériennes agissent toujours dans l'intérêt national et en accord avec leur mandat (police de l'air, dissuasion).
- Une demande de LS-R ne répond pas valablement à un intérêt public, ni à un impératif de sécurité aérienne lorsque par sa propre activité le requérant crée un danger pour les autres usagers de l'espace aérien, des personnes ou des biens matériels au sol (« position de garant ») et fait valoir dans le même temps que la constitution d'une LS-R atténuerait, voire éliminerait les risques et le danger dont il est la source et qu'il agit ce faisant dans l'intérêt public et de la sécurité. Il faut en principe s'abstenir de créer un danger.
- S'agissant des manifestations publiques d'aviation, l'OFAC estime que l'attribution d'une LS-R répond en général à un intérêt public national lorsque l'affluence escomptée sur la durée de la manifestation dépasse les 7000-10 000 spectateurs. Selon l'évaluation actuelle de l'OFAC, les manifestations de cette importance servent à promouvoir l'aviation civile. Ces chiffres reposent sur une analyse de l'affluence aux manifestations aériennes en 2014 et en 2015. L'OFAC se réserve le droit de réexaminer ces chiffres de temps à autre. Ces seuils ne s'appliquent pas aux manifestations qui ne sont pas dédiées à l'aviation mais auxquelles les Forces aériennes participent p. ex. avec la Patrouille Suisse (p. ex. compétitions de ski du Lauberhorn). Ici, le principe énoncé au point 2 ci-dessus s'applique, à savoir que l'OFAC n'évalue pas l'intérêt public.

3.3 Base légale

Une décision d'attribution d'une LS-R se fonde sur les bases légales suivantes :

- Art. 7 LA : dans l'intérêt de l'ordre et de la sécurité publics ou pour des raisons militaires, le Conseil fédéral peut interdire ou restreindre d'une façon temporaire ou permanente l'usage de l'espace aérien suisse ou le survol de certaines zones.
- Art. 8a LA : l'OFAC établit la structure de l'espace aérien. Les recours formés contre la structure de l'espace aérien n'ont aucun effet suspensif.

² RS 748.0

- Art. 15 LA : des mesures spéciales de police, en particulier pour garantir la sécurité de l'aviation et combattre le bruit des avions, sont prises par l'OFAC au moment où il accorde une autorisation ou par une décision particulière.
- Art. 10 de l'ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA³) : l'OFAC peut établir des zones réglementées au sens de la règle SERA.3145⁴ afin de garantir la sécurité aérienne.
- Art. 6 de l'ordonnance concernant le service de recherches et de sauvetage de l'aviation civile (ORSA⁵) : l'office règle la circulation aérienne dans les zones où s'effectuent des opérations de recherches et de sauvetage d'aéronefs, ou des opérations de secours au moyen d'aéronefs en cas de catastrophes. Il peut interdire ou restreindre le survol de ces zones par les aéronefs qui ne sont pas indispensables au déroulement des opérations.

3.4 Proportionnalité

La proportionnalité est établie lorsque toutes les exigences suivantes sont remplies :

- **Aptitude** : elle est donnée lorsque le moyen choisi est propre à atteindre le but visé – ici écarter tout danger pour la sécurité et la sûreté publiques (adéquation).
Par exemple, si les règles prescrites à l'intérieur de l'espace aérien prévu pour la manifestation (p. ex. limitation de vitesse, principe *see and avoid*) sont impossibles à respecter dans le cadre d'une activité inscrite au programme de la manifestation, la constitution d'une LS-R est à même de protéger les personnes participant aux démonstrations aériennes, les autres usagers de l'espace aérien ou les tiers au sol contre les dangers.
A contrario, la constitution d'une LS-R qui ne procurerait aucun bénéfice en termes de sécurité et de sûreté publiques serait inadéquate.
- **Nécessité** : elle est donnée lorsqu'entre plusieurs moyens adaptés, est choisi celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts en cause (moyen le moins intrusif possible, interdiction de prendre des mesures excessives).
Il s'agit ici de vérifier si la publication d'une zone dangereuse (LS-D), moins contraignante pour le reste du trafic, ne serait pas plus indiquée.
De plus, la durée et l'étendue spatiale d'une restriction de la circulation dans l'espace aérien ne doivent pas être excessives : le champ d'application d'une LS-R se limitera à la zone nécessaire pour garantir la sécurité aérienne et la restriction ne durera que le temps nécessaire.
- **Proportionnalité au sens étroit** : elle est donnée lorsque les atteintes nécessaires sont proportionnées à l'objectif visé (relation entre les atteintes et l'objectif). Il faut procéder à une pesée entre les intérêts particuliers d'une part et les intérêts publics d'autre part. À ce titre, on examinera également si la mesure est économiquement supportable.
On mettra ici en balance d'un côté les intérêts publics pour l'activité à l'origine de la restriction de l'espace aérien, de l'autre, les intérêts des autres usagers de l'espace aérien à circuler sans entraves dans l'espace aérien.

³ RS 748.121.11

⁴ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, annexe

⁵ RS 748.126.1

4. Émoluments

L'émolument de décision dû pour la constitution d'une LS-R est déterminé en application de l'art. 5 de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC⁶). En vertu de l'art. 5, al. 4, OEmol-OFAC et conformément à la pratique, les restrictions de l'espace aérien décrétées à la demande des Forces aériennes ne donnent lieu à aucun émolument.

5. Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} juin 2017.

Office fédéral de l'aviation civile

Martin Bernegger, vice-directeur
Chef de la division Sécurité des infrastructures

Fiona Lombardi,
Responsable par intérim de la section
Espace aérien

⁶ SR 748.112.11