



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

à la simple question Léonard Studer – Question concernant la pollution sonore due à l'aviation

Rappel de la simple question

Des habitants ont fait part de bruits dérangeants de moteurs d'avions les week-ends au-dessus d'Aigle et ailleurs dans le Chablais ou le Canton. Certains avions passent plusieurs fois au-dessus de la ville, peut-être pour gagner de l'altitude. Certains avions tirent des planeurs. Certains vont et viennent, d'autres ne font que de passer et d'autres encore font de l'acrobatie. Bref, un bruit de tondeuses volantes permanent, y compris le dimanche alors que des tondeuses terrestres sont obligées au silence.

On sait qu'une partie de la solution réside dans la révision du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et des fiches spécifiques de chaque aérodrome ou aéroport. Mais ceci n'est pas réellement à la portée de l'habitant dérangé par le bruit.

Ainsi, les personnes dérangées par ces nuisances sonores sont assez démunies. D'où la question :

- Quels moyens d'action les personnes concernées ont-elles pour signifier le dérangement et pour que les Autorités travaillent à trouver rapidement une solution ?*

*3 novembre 2020
(Signé) Léonard Studer*

Réponse du Conseil d'Etat

Comme décrit dans le Plan directeur cantonal (PDCn), les infrastructures aéronautiques sont concentrées sur un nombre limité d'emplacements pour répondre aux exigences de l'exploitation, de l'économie régionale et de maîtrise des nuisances. Dans le domaine des vols d'affaires, de tourisme et de travail, des vols de formation et de perfectionnement, ainsi que ceux liés à l'aviation sportive, le Canton dispose d'une infrastructure-clé, soit l'aéroport régional de Lausanne "La Blécherette", ainsi que des trois aérodromes d'Yverdon-les-Bains, de La Côte (Prangins) et de Bex.

La question de ces aéroports civils est du ressort de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et est traitée dans les fiches du Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA). Dans le cas de l'aérodrome de Bex, la fiche PSIA précise, au chapitre "Rôle et fonction de l'installation", que cette installation est un champ d'aviation existant depuis 1916 et servant avant tout à l'aviation sportive. Il a pour fonction le trafic commercial limité et non commercial (vols à moteur et à voile, instructions générales, vols d'hélicoptères et parachutisme occasionnel).

La courbe de bruit la plus restrictive fournie avec la fiche de l'aéroport (Valeurs de Planifications (VP)) pour un Degré de Sensibilité II (DS II) n'inclut aucun bâtiment d'habitation. A la connaissance de l'administration cantonale, le bruit des aéronefs, bien que pouvant être désagréable, respecte les valeurs définies dans l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). Les autorités cantonales n'ont donc aucune base légale pour agir.

Néanmoins, et pour répondre à la question, l'OFAC a été interpellé à ce sujet et a fait parvenir la réponse suivante :

"L'utilisation de l'espace aérien suisse est en principe libre et ouverte à tous dans le respect de la réglementation aérienne. La législation fixe des limites à l'utilisation de l'air, par exemple des interdictions de vol durant certains horaires ou des hauteurs minimales de vol selon le type de zones et le genre de vols (vol libre, vol d'acrobatie, etc.). Par ailleurs, chaque aérodrome édicte un règlement d'exploitation, qui fixe son organisation, les modalités concrètes d'exploitation (par exemple les horaires et les types de vols autorisés) et les prescriptions particulières d'utilisation, de même que les procédures d'approche et de départ des aéronefs. Ledit règlement est soumis à l'approbation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), qui vérifie dans le cadre d'une procédure la conformité du règlement aux lois, au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et au cadastre d'exposition du bruit. Il jouit dans ce cadre d'un certain pouvoir d'appréciation et effectue en plus une pesée des intérêts privés, publics et de l'aérodrome, sous l'angle notamment du principe de la proportionnalité. Pour le surplus, comme autorité de surveillance, l'OFAC a pour mission générale de veiller à l'application et au bon respect des dispositions du droit aérien et des règlements d'exploitation adoptés, par le biais notamment d'audits. L'OFAC demande régulièrement aux aérodromes d'établir des rapports sur leurs activités, qui sont analysés par la suite. De plus, lorsqu'ils constatent des infractions au droit aérien, les gestionnaires d'aérodrome notamment sont tenus de les signaler à l'OFAC. Les particuliers sont également habilités à porter plainte en cas d'infraction présumée à une loi ou au règlement d'exploitation, auquel cas il y a lieu de communiquer des informations telles que l'immatriculation de l'aéronef concerné (HB-...), le type d'aéronef, la nature de l'infraction ainsi que la date, l'heure et le lieu exacts."

Par conséquent, et indépendamment de la révision du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, les particuliers peuvent adresser à l'OFAC leurs plaintes en cas d'infraction présumée, en mentionnant les informations qui permettent de l'identifier, telles que l'immatriculation de l'aéronef concerné, le type d'aéronef, la nature de l'infraction, ainsi que la date, l'heure et le lieu exacts.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 janvier 2021.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean