
Directive LR I-004 F

Objet :

Établissement de zones interdites, de zones réglementées et de zones dangereuses (directive PRD)

Référence du dossier : BAZL / 054.3-20/4/17/10/20/6/2

Bases légales :	<p>Annexe 2 OACI, Règles de l'air, chapitre 1 (définitions) et paragraphe 3.1.11</p> <p>Annexe 11 OACI, chapitres 1 et 6</p> <p>Art. 7 du règlement d'exécution (UE) 2019/947 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord</p> <p>Règlement d'exécution (UE) 2020/469 modifiant le règlement (UE) n° 923/2012, le règlement (UE) n° 139/2014 et le règlement (UE) 2017/373 concernant des exigences applicables aux services de gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne, à la conception des structures d'espace aérien et à la qualité des données, et à la sécurité sur les pistes et abrogeant le règlement (UE) n° 73/2010</p> <p>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 (SERA)</p> <p>Art. 7, 8a et 15 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0)</p> <p>Art. 6 de l'ordonnance concernant le service de recherches et de sauvetage de l'aviation civile (ORSA ; RS 748.126.1)</p> <p>Art. 10, let. a et b, de l'ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA ; RS 748.121.11)</p> <p>Art. 11, al. 6, 16, let. a, 17 et 22 de l'ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS ; RS 748.941)</p> <p>Art. 5 de l'ordonnance sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11)</p> <p>Ordonnance générale sur les émoluments (OGE mol ; RS 172.041.1)</p>
Destinataires :	<p>Usagers de l'espace aérien, aérodromes, Forces aériennes (dans la mesure où elles sont impactées), Skyguide et demandeurs de modifications de l'espace aérien</p>
État :	<p>Entrée en vigueur de la présente version : 12. Mars 2024</p> <p>N° de la présente version : 2.0</p> <p>Entrée en vigueur de la première version 01. Juin 2017</p>
Auteur :	<p>Division Sécurité des infrastructures</p>

Approuvée le/par : 26. février 2024 / Direction de l'OFAC

Table des matières

1	Définitions et abréviations	4
2	But.....	6
3	Zones dangereuses (<i>Danger Areas, LSD</i>)	7
3.1	Principe et objectifs	7
3.2	Règles	7
3.3	Spécifications et pratique	7
4	Zones réglementées (<i>Restricted Areas, LSR</i>)	9
4.1	Principe et objectifs	9
4.2	Règles	9
4.3	Spécifications et pratique	11
4.4	Établissement de zones LSR lorsque la sûreté est en jeu.....	12
4.5	Établissement de zones LSR lorsqu'il y a péril en la demeure	13
5	Zones interdites (<i>Prohibited Area, LSP</i>).....	14
5.1	Principe et but.....	14
5.2	Exemples pratiques	14
6	Processus de modification de l'espace aérien	14
7	Publication des zones LSP, LSR et LSD	14
8	Émoluments	15
9	Entrée en vigueur.....	15

1 Définitions et abréviations

ADP CH	Airspace Design Principles Switzerland
AIP	Aeronautical Information Publication (publication d'information aéronautique)
Engins volants	Aéronefs et engins balistiques (p. ex. projectiles, fusées, fusées anti-grêle)
ATC	Air Traffic Control (contrôle de la circulation aérienne)
CTR	Control Zone (zone de contrôle)
DABS	Daily Airspace Bulletin Switzerland (bulletin quotidien de l'espace aérien suisse)
FA	Forces aériennes
fedpol	Office fédéral de la police
IFR	Instrument Flight Rules (règles de vol aux instruments)
LA	Loi fédérale sur l'aviation (RS 748.0).
LoA	Letter of Agreement (lettre d'accord)
LSD	Zone dangereuse (<i>Danger Area</i>). Un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.
LSP	Zone interdite (<i>Prohibited Area</i>). Un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.
LSR	Zone réglementée (<i>Restricted Area</i>). Un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.
MAA	Military Aviation Authority
NOTAM	Avis aux aviateurs (<i>Notice to Airmen</i>)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OACS	Ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales (RS 748.941)
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
ORA	Ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (RS 748.121.11)
ORSA	Ordonnance concernant le service de recherches et de sauvetage de l'aviation civile (RS 748.126.1)
OSAv	Ordonnance sur l'aviation (RS 748.01)
Pol. cant.	Police cantonale
SAR	Recherche et sauvetage (<i>Search and Rescue</i>)
Sécurité	Sécurité aérienne
SERA	Règles de l'air européennes normalisées (<i>Standardised European Rules of the Air</i>)
SID	Départ normalisé aux instruments (<i>Standard Instrument Departure Route</i>)
SMUH	Service médical d'urgence par hélicoptère

STAR	Arrivée normalisée aux instruments (<i>Standard Arrival Route</i>)
Sûreté	Mise en danger de personnes ou de biens au sol
TMA	Région de contrôle terminale (<i>Terminal Control Area</i>). Une région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS à proximité d'un ou de plusieurs aérodromes importants.
TRA	Zone temporairement réservée (<i>Temporary Reserved Area</i>)
VFR	Visual Flight Rules (règles de vol à vue)

2 But

La structure et l'organisation de l'espace aérien suisse sont par principe établies en fonction des exigences du trafic aérien. L'appendice 1 ORA décrit les classes d'espace aérien et leurs principaux domaines d'utilisation. Outre les classes ordinaires, des espaces comme les TMA (établies pour les besoins des approches et départs IFR sur certains aérodromes) ou les CTR (pour les besoins de l'exploitation des aérodromes contrôlés) sont établis afin de fluidifier et de sécuriser le trafic aérien. À ces espaces s'ajoutent des espaces spécifiques comme les zones réservées aux entraînements des Forces aériennes (TRA).

Pendant la période estivale et lorsque les conditions météorologiques sont favorables, on s'attend en général à davantage de trafic VFR, p. Ex. à un trafic accru de vol à voile ou de vol libre dans les Alpes et le Jura. Les régions à forte densité de trafic sont signalées sur les cartes aéronautiques, p. ex. spots dédiés au vol libre. Il peut toutefois arriver que la structure de l'espace aérien et les règles qui lui sont associées soient (temporairement) inadaptées et qu'il faille alors établir une zone interdite (LSP), réglementée (LSR) ou dangereuse (LSD). D'autres activités comme les exercices de tir de l'armée ou des projets de recherche peuvent également nécessiter l'établissement d'une telle zone.

Les zones LSP, LSR ou LSD sont établies par voie de décision de l'OFAC ou du Conseil fédéral afin de garantir la sécurité ou la sûreté¹ :

- L'OFAC établit les zones LSD et LSR lorsque la sécurité est en jeu.
- L'OFAC établit les zones LSR en cas de péril en la demeure.
- Le Conseil fédéral établit les zones LSP ou LSR lorsque la sûreté est en jeu ou pour des raisons militaires.

La présente 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 LSD). Il peut s'agir d'une activité dans les airs ou d'une activité au sol susceptible de perturber le trafic aérien dans une zone spécifique. Les zones LSP, LSR ou LSD peuvent être permanentes ou temporaires.

Pour davantage de précisions sur la conception des zones LSP, LSR et LSD, on se référera à la directive sur l'espace aérien suisse « Principes en matière de conception de l'espace aérien suisse » (ADP CH, [RL LR ADP I-003 fr](#)).

La présente directive décrit également les principes régissant la publication ainsi que les émoluments dus.

¹ Voir à ce propos les définitions au ch. 1

3 Zones dangereuses (*Danger Areas, LSD*)

3.1 Principe et objectifs

L'OFAC peut établir des zones LSD afin de garantir la sécurité aérienne dans les régions où le trafic aérien risque d'être supérieur à la normale et donc de prendre un caractère inhabituel ou dans les cas où le trafic aérien présente une complexité ou des caractéristiques sortant de l'ordinaire.

Les zones LSD visent à accroître la conscience (*awareness*) des usagers de l'espace aérien et à leur permettre de modifier à temps leur comportement en vol dans l'intérêt de la sécurité, p. ex. en redoublant de vigilance, en réduisant leur vitesse ou en optant pour un itinéraire adapté. Les usagers doivent être en mesure d'identifier et d'éviter les dangers.

3.2 Règles

Les zones LSD ne restreignent pas le trafic aérien. Il est possible d'y circuler sans autorisation ni restriction. Les zones LSD ne modifient pas la classe de l'espace aérien dans lequel elles sont établies et les usagers de l'espace aérien se conforment aux règles de l'air associées à la classe en question.

Les zones LSD sont exclusivement établies dans les espaces aériens de classe G et E. Les zones LSD sont superflues dans les espaces aériens de classe C et D puisque les services ATC compétents y assurent le contrôle de la circulation aérienne.

Lorsqu'une zone LSD concerne des activités récurrentes, elle peut être activée par intermittence.

3.3 Spécifications et pratique

Les exemples décrits au tableau 1 illustrent les cas où, par expérience, l'établissement de zones LSD entre en ligne de compte, ainsi que les critères de décision de l'OFAC.

Type de modification de l'espace aérien	Exemples	Critères de décision
Volume de trafic nettement plus élevé que la normale	Forte activité parachutiste Départs au treuil de planeurs de pente hors d'un aérodrome Championnats de vol à voile ou de vol libre	Le volume de trafic risque-t-il d'être nettement supérieur à la normale ? L'activité a-t-elle lieu dans une zone particulière pour le reste du trafic aérien ? Est-ce que ce volume de trafic inhabituel réclame une vigilance accrue (<i>awareness</i>) des autres usagers de l'espace aérien ? → Il est possible d'établir une zone LSD.
	Meeting d'aéromodélisme	Les autres usagers de l'espace aérien ne sont pas en mesure de percevoir les aéromodèles. → Il n'est pas indiqué d'établir une zone LSD.

	Concentration d'aéronefs	Risque de trafic accru sur des aérodromes. → Il n'est pas indiqué d'établir une zone LSD.
Trafic nettement plus complexe que la normale	Une zone concentre un fort trafic et une variété d'activités.	Stimuler la vigilance au moyen de symboles sur les cartes est insuffisant. Les performances et comportements en vol varient énormément d'un usager de l'espace aérien à l'autre. → Il est possible d'établir une zone LSD.
	Trafic accru et davantage complexe sur un aérodrome.	Les zones LSD ne sont pas adaptées pour réduire la complexité. → D'autres mesures doivent être envisagées.
	Vols de mensuration ou de nuit.	Il y aura certainement des vols isolés et les appareils effectueront des manœuvres particulières. → Il n'est pas indiqué d'établir une zone LSD.
	Exploitation de drones (en catégorie « spécifique »)	En règle générale, les drones sont incapables de se conformer aux principes « see & avoid » et « see and be seen ». Comme les autres usagers de l'espace aérien ne sont pas en mesure de percevoir les drones, les zones LSD n'offrent aucune garantie en matière de sécurité aérienne. → Il n'est pas indiqué d'établir une zone LSD.

Tableau 1 Aperçu des cas où une zone LSD peut être établie.

4 Zones réglementées (*Restricted Areas, LSR*)

4.1 Principe et objectifs

Afin de garantir la sécurité aérienne et la sûreté des personnes et des biens au sol ou pour des raisons militaires, l'utilisation en tout ou partie de l'espace aérien peut être limitée en établissant à cet effet des zones réglementées (zones LSR) assorties de conditions d'utilisation spéciales. Une zone réglementée vise à atténuer le risque de rapprochement non voulu ou de collision entre les activités se déroulant dans la zone et les autres usagers de l'espace aérien.

4.2 Règles

Conformément à la règle SERA.3145 et à la définition de la zone réglementée figurant au chapitre 1 de l'Annexe 11 OACI, l'OFAC est habilité à fixer des conditions particulières à l'utilisation des zones LSR. Il peut notamment prévoir des règles de l'air qui diffèrent des conditions générales d'utilisation de la classe d'espace aérien ou de la structure d'espace aérien dans laquelle se trouve la zone LSR. L'utilisation de l'espace aérien concerné peut ainsi être réservée à certains usagers pour certaines finalités, tandis que, sauf exception, les autres usagers n'ont pas le droit d'y circuler. Les vols de recherche et de sauvetage ou les vols d'ambulance urgents (SMUH) sont par exemple admis dans les zones LSR en application des procédures prévues dans la Publication d'information aéronautique (AIP) au chapitre ENR 5.1 – §1.1.

Une zone LSR n'abroge normalement pas les classes d'espace aérien existantes. Il est toutefois possible de définir d'autres conditions d'utilisation/règles de l'air et de modifier la classe d'espace aérien dans le cadre de la décision établissant la zone LSR. Il est également possible d'abroger une classe d'espace aérien en fixant des conditions d'utilisation/des règles de l'air spécifiques par voie de décision.

Quatre conditions, qui sont détaillées ci-après, doivent être réunies pour que l'OFAC établisse une zone LSR :

- Base légale
- Sécurité²
- Intérêt public
- Proportionnalité

Ces quatre conditions de base doivent être considérées comme cumulatives. Une LSR ne peut être établie que si ces quatre conditions sont remplies.

4.2.1 Base légale

L'établissement d'une zone LSR exige une base légale. En l'occurrence, il s'appuie sur les art. 8a LA et 10, let. a, ORA. L'OFAC établit la structure de l'espace aérien et peut délimiter une zone LSR afin de garantir la sécurité aérienne.

4.2.2 Sécurité

Le processus débute par une évaluation opérationnelle visant à démontrer que l'établissement d'une zone LSR se justifie au nom de la sécurité.

L'évaluation opérationnelle par l'OFAC consiste à vérifier l'évaluation des risques qui accompagne la demande de zone LSR. Le requérant doit démontrer que la sécurité des usagers de l'espace aérien ne

² Pour les zones LSR établies par le Conseil fédéral pour raisons de sûreté, cf. point 4.4.

participant pas aux activités envisagées ne peut être assurée qu'en leur interdisant ou en leur restreignant l'accès à l'espace aérien concerné.

Du point de vue de la sécurité, une zone LSR peut se justifier dans les cas suivants :

- Activité d'appareils volants ou autre activité qui représente un risque inacceptable pour les usagers de l'espace aérien ne participant pas à ces activités de sorte que l'utilisation de la zone LSR leur est interdite ou n'est admise que sous certaines conditions et charges.
- Incapacité à respecter les règles de l'air, p. ex.
 - o impossibilité de respecter le principe « see & avoid » ou
 - o exploitation nocturne d'aéronefs feux de position éteints
- les règles de l'air peuvent être respectées, mais l'utilisation est réservée à certains usagers familiers des particularités locales et des conditions d'utilisation (LoAs).

4.2.3 Intérêt public

L'activité pour laquelle une zone LSR est requise – en particulier sa finalité – doit répondre à un intérêt public. Il faut tenir compte des points suivants :

- Une demande de zone LSR ne répond pas valablement à un intérêt public 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 et fait valoir dans le même temps que l'établissement d'une zone LSR atténuerait, voire éliminerait les risques et le danger dont il est la source. C'est le but de l'activité qui doit être d'intérêt public. De manière générale, il faut éviter de créer un danger.
- L'espace aérien suisse relève du domaine public. Il est régi par la législation fédérale et l'intérêt public doit dès lors toujours être appréhendé dans une perspective nationale ou pour le moins suprarégionale. Des intérêts publics purement locaux ou limités à une région ne sauraient légitimer l'attribution d'un espace aérien pour un usage accru du domaine public³.
- Les activités de recherche et de développement portant sur des technologies, procédés ou services qui pourraient bénéficier à la collectivité sont susceptibles de répondre à un intérêt 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).
- S'agissant des manifestations publiques d'aviation, l'OFAC estime que l'établissement d'une zone LSR répond en général à un intérêt public national lorsque l'affluence escomptée sur la durée de la manifestation est d'au moins 7000-10 000 spectateurs. L'OFAC estime que ce genre de manifestation sert à promouvoir l'aviation civile⁴.

4.2.4 Proportionnalité

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

³ On entend par usage accru du domaine public (ici l'espace aérien) l'usage qui n'est plus conforme à la destination ou compatible avec l'intérêt public et qui restreint significativement les autres usagers sans pour autant les exclure.

⁴ L'OFAC se réserve le droit de soumettre de temps à autre ces chiffres à une vérification. Ces seuils ne s'appliquent pas aux manifestations qui ne sont pas dédiées à l'aviation et auxquelles les Forces aériennes participent, p. ex. avec la Patrouille Suisse (p. ex. compétitions de ski du Lauberhorn). Ici, le principe énoncé au point 3 ci-dessus s'applique, à savoir que l'OFAC n'évalue pas l'intérêt public.

- **Adéquation** : elle est donnée lorsque le moyen choisi est propre à atteindre le but visé – ici, écarter tout danger immédiat pour la sécurité publique (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 zone LSR 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 LSR qui ne procurerait aucun bénéfice en termes de sécurité publique 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 LSD, 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 zone LSR se limitera à la zone nécessaire pour garantir la sécurité aérienne et la restriction ne durera que le temps nécessaire.

- **Acceptabilité**: 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.

4.3 Spécifications et pratique

Le tableau 2 décrit les cas dans lesquels l'OFAC répond en principe favorablement aux demandes d'établissement d'une zone LSR, étant entendu que l'évaluation se fait naturellement toujours au cas par cas.

Type de modification de l'espace aérien	Exemples	Critères de décision
Incapacité à respecter les règles de l'air (comme le principe « see & avoid », des limitations de vitesse dans les espaces aériens de classe E et G, etc.)	Drones militaires ou civils	Les drones ne sont en règle générale pas visibles par les autres usagers de l'espace aérien. → Il est possible d'établir une zone LSR.
	Démonstrations et entraînements des Forces aériennes (p. ex. Patrouille Suisse)	Ces activités sont dangereuses pour ceux qui les exécutent, les autres usagers de l'espace aérien ou les tiers au sol. → Il est possible ⁵ d'établir une zone LSR.
	Manifestations publiques d'aviation	Ces activités sont dangereuses pour ceux qui les exécutent, les autres usagers de l'espace aérien ou les tiers au sol ⁶ .

⁵ Il convient si possible de ne pas établir de zones LSR situées entièrement dans des espaces de classe C ou D. Si tel devait toutefois être le cas, il faut que le service du contrôle de la circulation aérienne compétent et le requérant définissent et appliquent des dispositifs éprouvés pour garantir la sécurité aérienne (p. ex. carte radar de la zone sur les écrans, tracé propre à prévenir les collisions).

⁶ Aux termes de l'art. 89, al. 2, OSAV, l'OFAC fixe les conditions et obligations requises pour des raisons de sécurité et de bruit lorsqu'il autorise les manifestations d'aviation.

		→ Il est possible d'établir une zone LSR.
	Activités aéronautiques spéciales : p. ex. essais menés par des constructeurs aéronautiques suisses	La supervision de l'espace aérien n'est pas assurée. → Il est possible d'établir une zone LSR.
Activité qui représente un risque inacceptable pour les usagers de l'espace aérien ne participant pas à l'activité	Danger représenté par une activité sol-air : <ul style="list-style-type: none"> - zones de tirs militaires - ballons captifs - engins balistiques (p. ex. fusées) 	Danger pour les usagers de l'espace aérien. → Il est possible d'établir une zone LSR.
Modification des règles en vigueur dans un espace aérien pour un type particulier d'aéronef	Zones de vol à voile dans lesquelles les distances minimales par rapport aux nuages sont réduites pour certains usagers de l'espace aérien	Danger pour les usagers de l'espace aérien. → Il est possible d'établir une zone LSR.
Changement de classification d'un espace aérien dans un espace aérien donné	Zone LSR pour planeurs dans une TMA/CTR (p. ex. Berne)	Danger pour les usagers de l'espace aérien. → Il est possible d'établir une zone LSR.

Tableau 2 Aperçu des cas où une zone LSR peut être établie.

4.4 Établissement de zones LSR lorsque la sûreté est en jeu

Lorsque la sûreté est en jeu (événements réclamant un renforcement des mesures de sûreté) ou pour des raisons militaires, une zone LSR ne peut être établie que sur décision du Conseil fédéral. La circulation aérienne dans une telle zone LSR est admise sous certaines conditions.

L'évaluation opérationnelle est réalisée par les Forces aériennes tandis que la responsabilité du processus incombe à la MAA (cas où ce genre de zone LSR est établi : Forum économique mondial [WEF], tenue de conférences internationales, visite papale, etc.).

4.5 Établissement de zones LSR lorsqu'il y a péril en la demeure

L'OFAC peut établir en urgence des zones réglementées pour garantir la sécurité aérienne en cas d'incident ou d'accident aux conséquences dangereuses pour les usagers de l'espace aérien ou pour protéger les opérations de recherche, de secours ou de sauvetage lors de catastrophes.

Conformément à la pratique, l'OFAC établit ces zones dans les cas suivants (liste non exhaustive) :

Type de modification de l'espace aérien	Exemples	Critères de décision
Incident ou accident pouvant avoir des conséquences pour le reste du trafic aérien	Contamination chimique ou nucléaire, danger d'explosion, fumée ou incendie	Danger pour les usagers de l'espace aérien → Il est possible d'établir une zone LSR.
Incident ou accident susceptible de provoquer une forte présence des médias (hélicoptères, drones)	Accident d'avion, de train, catastrophes naturelles (telles que les éboulements, les glissements de terrain, les tremblements de terre, etc.)	Danger pour les usagers de l'espace aérien et/ou souci de faciliter le sauvetage et les opérations de secours → Il est possible de d'établir une zone LSR.
Incident ou accident déclenchant des opérations aériennes de recherche, de sauvetage ou de secours	Sauvetage en cas d'accident d'avion, catastrophes naturelles (telles que les éboulements, les glissements de terrain, les tremblements de terre, etc.)	Faciliter les opérations de sauvetage et de secours. → Il est possible d'établir une zone LSR.

Tableau 3 Aperçu des cas où une zone LSR peut être établie en cas de péril en la demeure.

5 Zones interdites (*Prohibited Area, LSP*)

5.1 Principe et but

Une zone LSP vise à interdire le trafic aérien dans une partie de l'espace aérien afin d'assurer la sécurité et la sûreté (des personnes et des biens) au sol ou pour des raisons militaires. Elle est établie par le Conseil fédéral.

5.2 Exemples pratiques

Quelques exemples de zones LSP établies conformément à la pratique par le Conseil fédéral : arrêté du 21 avril 1969 concernant les Landsgemeinde (Landenberg [ob Sarnen] OW, Will an der Aa [bei Stans] NW, Hundwil AR, Appenzell AI et Glarus GL).

6 Processus de modification de l'espace aérien

Les demandes tendant à l'établissement de zones LSD ou LSR sont déposées conformément à la directive LR I-005 « Processus de modification de l'espace aérien » (Airspace Change Process, [ACP](#)).

Lorsqu'il est question d'établir une zone LSR de manière urgente afin de garantir la sécurité nationale ou dans des cas d'urgence (péril en la demeure), il sera dérogé au processus précité. fedpol, les polices cantonales, les Forces aériennes et l'OFAC sont seuls habilités à demander l'établissement d'une zone LSR en urgence.

Les zones LSP ne peuvent être établies que par voie d'arrêté du Conseil fédéral et ne sont pas soumises au processus de modification de l'espace aérien susmentionné, mais à un processus de la MAA.

7 Publication des zones LSP, LSR et LSD

Les zones LSP et certaines zones LSR dont l'établissement est décrété par le Conseil fédéral (cf. chap. 2) sont établies par voie d'arrêté du Conseil fédéral. Les zones LSR établies par l'OFAC (au nom de la sécurité ou en cas de péril en la demeure) sont notifiées par voie de décision, tandis que les zones LSD sont établies par l'OFAC sans faire l'objet d'une décision.

Les zones LSP, LSR et LSD sont activées par voie de message NOTAM et sont représentées sur la carte du DABS. Un tel espace aérien doit couvrir un rayon d'au moins 0,2 km ou un polygone d'un diamètre minimal correspondant. De plus amples informations concernant la publication de messages NOTAM figurent sur le site Internet de l'OFAC à la rubrique Informations aéronautiques et dans le formulaire « NOTAM form for originator ».

Actuellement, seules les zones LSD et LSR permanentes et activées au moins toutes les deux semaines ou 25 fois par an sont publiées sur les cartes aéronautiques⁷. Des variantes de publication alternatives sont à l'étude par Skyguide, les représentants des associations et l'OFAC et seront mises à jour en temps voulu.

⁷ On entend par zone permanente une zone dont les dimensions (latérales, verticales) ne se modifient pas et qui est activable indéfiniment (activation récurrente année après année)

8 Émoluments

L'émolument de décision dû pour l'établissement d'une zone LSR est déterminé en application de l'art. 5 OEmol-OFAC. 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. L'OFAC peut fixer un émolument pour l'établissement d'une zone LSD (cf. OGEmol).

9 Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 12.03.2024 et remplace la directive LR I-001 F « Attribution de zones réglementées (LS-R) » du 1^{er} juin 2017.

Office fédéral de l'aviation civile

Martin Bernegger
Vice-directeur
Chef de la division Sécurité des infrastructures

Gianpaolo Cecchin
Chef de la section Espace aérien