



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de la défense,
de la protection de la population et des sports DDPS

Armée suisse
Commandement des Opérations - Forces aériennes

CH-3003 Berne, FA, BM

Monsieur
Jean-Paul Schroeter
Président ARAS
Rue des Dailles 61
1950 Sion

Référence: Belegungspläne 2021
Votre référence:
Notre référence: BM
Dossier traité par: STK
Berne, le 30 mai 2021

Augmentation de l'altitude du plafond aérien au-dessus du Valais Central

Monsieur le Président,

Nous vous remercions pour votre courrier du 17 mai 2021. C'est bien volontiers que nous nous basons sur vos réflexions pour vous résumer plus simplement les explications détaillées de notre courrier précédent.

Il y a lieu de distinguer le niveau de puissance acoustique d'une source sonore et le niveau de pression acoustique engendré, également appelé niveau sonore, lié à la position de l'observateur, dit aussi lieu d'immission. Pour disserter sur les nuisances sonores perçues, c'est le niveau de pression acoustique qui est pertinent.

En ce qui concerne les phénomènes de réflexions et de réfractions des ondes sonores dans la vallée du Rhône, ceux-ci peuvent influencer le niveau de pression acoustique au lieu d'immission dans les deux sens, c'est-à-dire les amplifier ou les amortir. Ces phénomènes sont impossibles à modéliser raisonnablement pour un jet se déplaçant dans toutes les directions au-dessus de la vallée. Nos F/A 18 manœuvrant dans le secteur ne se déplacent pas seulement dans l'axe et au centre de la vallée, les hypothèses retenues dans nos calculs sont donc des plus raisonnables.

Nous vous donnons raison lorsque vous affirmez que le ressenti des personnes exposées à des ondes sonores est très subjectif. En prenant l'exemple des nombreux cols alpins valaisans, un motard les parcourant ressentira un grand bien-être face au vrombissement assourdissant de son moteur alors qu'un riverain se sentira fortement dérangé par son passage. Ce

Armée suisse
Divisionnaire Bernhard Müller
Bolligenstrasse 56, 3003 Berne
Tél. +41 58 464 38 02
bernhard.mueller@vtg.admin.ch

Référence:

même motard faisant une pause au sommet du col pesterait contre le court survol d'un F/A 18 même si celui-ci y produit moins de décibels que sa propre moto.

Il ne s'agit là plus d'acoustique physique mais bien de psychoacoustique. Vous comprendrez qu'il ne nous est pas possible de nous entretenir plus profondément de ces sujets intéressants mais complexes avec vous, devant réserver nos ressources pour les engagements pour lesquels nous sommes mandatés. Nous vous invitons dès lors à contacter par exemple l'office fédéral de l'environnement (OFEV), division bruit et RNI, ou encore l'EMPA, service "acoustics / Noise Control" à Dübendorf, si vous désirez de plus amples explications.

Concernant votre demande de relever le plancher du secteur d'entraînement, nous vous avons respectueusement et patiemment détaillé les raisons de l'impossibilité d'accéder à votre requête dans notre précédent courrier et nous regrettons que nos efforts n'aient pas abouti à une meilleure compréhension de votre part.

Il est impossible de décaler la bande verticale nécessaire vers le haut en raisons des lois de l'aérodynamique, qui ne se laissent malheureusement pas abroger par décision humaine. Un rehaussement du plancher reviendrait donc à diminuer l'espace vertical à disposition et rendrait le secteur peu utilisable. Nos pilotes, contrairement à l'exemple du motard qui produit des ondes sonores pour son plaisir individuel, remplissent eux des missions qui leurs sont ordonnées par nos autorités politiques au service de notre société. Pour cela ils doivent disposer d'un entraînement nécessaire minimal. Même en effectuant bon nombre de vols d'entraînement à l'étranger notamment pour diminuer les nuisances en Suisse, il n'est pas possible de renoncer à ce secteur TRA West. Nos pilotes doivent pouvoir effectuer des vols d'entraînement dans la topographie dans laquelle ils sont envoyé pour des missions réelles.

Il est vrai qu'environ 2/3 des avions de lignes traversant la Suisse sont seulement en transit, mais ils peuvent avoir décollé ou sont en approche d'un aéroport comme Milano Malpensa ou Frankfurt et ne se trouvent pas à une altitude de croisière. Le tiers restant représente les avions au décollage ou en phase d'approche sur un aéroport national. Avant la pandémie, il s'agissait d'environ 2000 transits et 1000 décollages/atterrissages par jour. Actuellement ces chiffres ont diminué mais les pourcentages sont restés environ constants.

La réalité des interventions effectuées par les avions de l'armée suisse entre début 2017 et mai 2021 montre une moyenne d'interventions ayant lieu à basse altitude, c'est-à-dire en dessous de 3'000 m/m, se montant à 76%. Vous conviendrez que des exercices effectués uniquement vers 11'000 m/m ne satisfassent pas les exigences posées à nos pilotes.

Nous sommes conscients que des émissions sonores, de quelque provenance soit-elle, peuvent engendrer des nuisances. Dans le cas des vols des Forces aériennes en Valais néanmoins, les normes en vigueur sont respectées et aucun impact inacceptable sur les cadastres de bruit n'a été constaté.

Nous vous remercions de bien vouloir comprendre que nous ne pouvons faire plus actuellement.

Meilleures salutations

COMMANDANT DES FORCES AERIENNES



Divisionnaire Bernhard Müller