

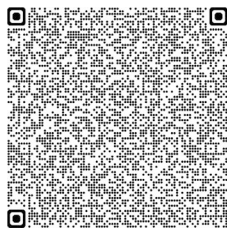
Modification de la structure de l'espace aérien 2027

La structure de l'espace aérien suisse est régulièrement réévaluée et modifiée, le cas échéant en fonction de l'évolution de l'aviation et de l'espace aérien afin d'en examiner l'adéquation. En application de l'art. 2, al. 1, de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA; RS 748.132.1), il est prévu de mettre en œuvre en 2027 les modifications décrites dans la présente circulaire d'information aéronautique (AIC). Ces modifications ont été réalisées à la demande de plusieurs requérants par l'Airspace Design Expert Team (AD ET) du High Level Airspace Policy Body (HLAPB) composé de l'OFAC, de la Military Aviation Authority (MAA), des Forces aériennes (FA) et de Skyguide. Les associations de l'aviation générale ont été informées au préalable par l'OFAC dans le cadre des réunions du National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC).

Les parties prenantes ont la possibilité d'exprimer leur avis sur les modifications présentées les concernant. Le présent document présente, illustrations à l'appui, la modification de la structure de l'espace aérien. Ces modifications peuvent être obtenues via le lien et/ou code QR suivants:

Les fichiers kml peuvent être téléchargés et affichés à partir de:

URL: <https://s.geo.admin.ch/81femvg7c0jm>



Les avis, dûment motivés, doivent être adressés par écrit d'ici au 4 octobre 2026 à.

Post: Office fédéral de l'aviation civile
Section Espace aérien
3003 Berne

Toute modification de l'espace aérien proposée s'applique sous réserve du résultat de l'évaluation de la sécurité et des risques (Safety Assessment) qui, pour des raisons de procédure et de délai, n'est pas encore entièrement achevée au moment de la mise à l'enquête de la présente AIC.

L'OFAC statue ensuite par voie de décision sur la modification de la structure de l'espace aérien en prenant en considération les divers avis adressés. Cette décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif fédéral.

Aucune correspondance n'est échangée sur les requêtes et les avis formulés dans le cadre de la consultation.

Publication des modifications de l'espace aérien pour 2027

Comme la Suisse publiera des modifications cartographiques l'année prochain, il a été décidé de publier les modifications de la structure de l'espace aérien en 2027, en même temps que les cartes aéronautiques, soit le 18 mars 2027. Cette pratique correspond aux arrangements conclus avec les pays voisins.

1. Adaptation de la TMA 5 Genève

Requête de structures d'espace aérien et motifs

En application de l'ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA; RS 748.121.11), les régions de contrôle terminales (TMA) avec fort trafic selon les règles de vol aux instruments doivent être rangées dans la classe d'espace aérien C.

Étant donné que sa structure n'a pas changé depuis 2001, et que le trafic n'a cessé de croître depuis tandis que de nouveaux types d'aéronefs aux performances inégales sont apparus, l'espace aérien concernant l'aéroport de Genève n'est plus adapté à la situation actuelle et doit donc être remanié. Une refonte complète est certes agendée pour l'année 2030, mais des améliorations à court terme s'imposent dans la mesure où, en raison de la densité du trafic, le service de la navigation aérienne est fréquemment amené à guider les avions à destination de l'aéroport de Genève à travers l'espace aérien de classe E.

Afin de pallier ce problème et de gérer en toute sécurité le trafic à destination de Genève dans une TMA de classe C, le contrôle de la circulation aérienne a demandé que la TMA 5 Genève soit abaissée de 7'500 ft AMSL à 6'500 ft AMSL. Cette mesure vise à éviter de gérer du trafic IFR dans des zones où circule du trafic VFR dont l'ATC ignore en principe la présence.

De plus, un radar primaire, très sensible et générant beaucoup de réflexions sur les écrans radar des contrôleurs de la circulation aérienne, a été mis en service à Genève il y a quelques années. Si l'on ajoute à cela l'effet des éoliennes existantes ou en projet dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050, l'abaissement de la TMA 5 Genève est plus que nécessaire dans la mesure où, pour atténuer ces réflexions, il a fallu envisager la création de non-automatique

track initiation zones (NAIZ). Si elles empêchent les réflexions sur les écrans radar causées par les éoliennes, ces NAIZ suppriment aussi l'affichage du trafic VFR s'il est suivi pour la première fois dans ces zones (p. ex. lorsqu'il est en vol ou lorsque le transpondeur est enclenché en vol, à l'intérieur des NAIZ). La multiplication des NAIZ empêche le contrôleur aérien d'avoir une vue complète de l'espace aérien, ce que l'ATC juge inacceptable.

Comme on l'a dit, il s'agit d'une solution temporaire dans l'attente de la refonte de la structure d'espace aérien concernant l'aéroport de Genève qui interviendra en l'année 2030 conjointement à la mise en œuvre du gestionnaire d'arrivées (AMAN), également prévu pour l'année 2030.

Des discussions sont en cours pour répondre aux besoins spécifiques d'autres usagers de l'espace aérien dans la région, notamment ceux au départ et à destination des aérodromes de Montricher et de Lausanne, qui sont les plus touchés par la perte de 1'000 ft d'espace aérien en classe E.

La requête de modification de l'espace aérien de la TMA 5 Genève ne modifie en rien la prise en charge du trafic IFR à destination de l'aéroport de Genève. En conséquence, il ne faut s'attendre à aucune modification des profils de vol et/ou des émissions de bruit.

TMA 5 Geneva

Dimensions verticales:	
Limite supérieure:	FL195
Limite inférieure:	6'500 ft AMSL
Classe d'espace aérien:	C
Activation:	H24

2. Adaptation de zones «LSR pour planeurs hors TMA» dans la région de Samedan

Des procédures IFR ont été introduites à l'aérodrome de Samedan (LSZS) à l'occasion des championnats du monde de ski alpin qui se sont tenus en 2017. De temporaires, ces procédures sont devenues permanentes en décembre 2019. Avec le temps, il est apparu qu'elles présentaient un degré de complexité trop élevé et laissaient à désirer sur le plan de la pilotabilité et de l'efficacité opérationnelle, dans l'environnement exigeant de l'Engadine. Aussi, un travail de redéfinition des procédures IFR pour LSZS a été lancé sur la base d'évaluations opérationnelles et d'analyses des risques. Les nouvelles procédures visent à améliorer l'accessibilité IFR, à diminuer la charge de travail du contrôle aérien par un recours accru à la navigation basée sur les performances (PBN) et à accroître l'efficacité opérationnelle. Il est prévu de mettre en œuvre ces procédures avec l'AIRAC du 26 novembre 2026.

Durant la phase de conception, il est apparu que des portions des nouvelles routes de vol IFR sont en conflit avec les zones «LSR pour les planeurs hors TMA» dans la région de LSZS. Afin d'assurer une cohabitation efficace et sans danger du trafic IFR et du vol à voile, il est nécessaire d'adapter les zones LSR concernées.

Il n'est pas prévu de modifier les procédures dans les environs immédiats de l'aérodrome de Samedan, de sorte que les profils de vol et le niveau de bruit restent inchangés dans cette région.

Étant donné que la modification de l'espace aérien prendrait effet à compter du 18 mars 2027 et que les «LSR pour les planeurs hors TMA» sont actives à compter du 1^{er} mars, les «LSR pour les planeurs hors TMA» actuelles doivent être suspendues par NOTAM du 1^{er} mars 2027 au 18 mars 2027.

Requête d'adaptation

Les zones «LSR pour les planeurs hors TMA» concernées par les nouvelles procédures IFR pour LSZS sont adaptées afin d'assurer une zone tampon suffisante entre routes IFR et activités véliques, conformément aux exigences de la directive de l'OFAC «Principes en matière de conception de l'espace aérien suisse» (ADP CH; version 1.1). Les changements suivants sont prévus:

- La LSR44 OBERALP est adaptée pour ménager un couloir central en direction de l'est au profit de la route STAR DETRI S afin permettre les vols dans l'espace aérien inférieur entre les attentes (holdings).
- La LSR54 CALANDA est adaptée en plusieurs endroits pour tenir compte des nouvelles procédures. La partie ouest est coupée en deux afin de ne pas interrompre la route STAR DETRI S, le centre est découpé compte tenu des dimensions du holding OLFIM et la partie est est légèrement adaptée pour permettre la procédure d'approche RNP RWY 21 depuis l'IAF FURFA.
- La LSR55 SERRA est adaptée sur son côté est pour permettre la procédure d'approche RNP RWY 21 depuis l'IAF VALAV.
- La LSR56 MUTTLER est entièrement supprimée pour tenir compte du holding ELMID.
- La LSR62 MISOX est associée au reste de la partie sud de la LSR 54 CALANDA après amputation.

Structures d'espace aérien

DLSR44 OBERALP	
Dimensions verticales:	
Limite supérieure:	FL105 / FL130 (MIL ON / OFF)
Limite inférieure:	2'000 ft AGL
Classe d'espace aérien:	–
DLSR54 CALANDA	
Dimensions verticales:	
Limite supérieure:	FL130 / FL150 (MIL ON / OFF)
Limite inférieure:	2'000 ft AGL
Classe d'espace aérien:	–
LSR55 SERRA	
Dimensions verticales:	
Limite supérieure:	FL130 / FL150 (MIL ON / OFF)
Limite inférieure:	2'000 ft AGL
Classe d'espace aérien:	–

LR6 MISOX	
Dimensions verticales:	FL130 / FL150 (MIL ON / OFF)
Limite supérieure:	2'000 ft AGL
Limite inférieure:	—
Classe d'espace aérien:	—

3. Adaptation des zones LSR existantes et création de nouvelles zones LSR pour les besoins de l'armée

Les modifications des zones réglementées militaires (zone LSR) et l'accroissement de leur nombre sont dictés par l'arrivée de nouveaux systèmes de mortier, de mini-drones et de défense contre les mini-drones et les drones.

Description des modifications

Les modifications mises en consultation concernent la modernisation de l'utilisation des zones LSR. Elles comprennent l'adaptation des possibilités d'utilisation des LSR existantes, la mise en place de nouvelles zones LSR compte tenu de l'extension des activités d'instruction et de test liées aux mini-drones, aux systèmes de défense contre les mini-drones (C-UAS) et aux munitions rôdeuses (système d'arme autonome hybride entre le drone de reconnaissance et le missile de précision), ainsi que l'adaptation de la limite supérieure de certaines zones LSR en raison de la mise en service de nouveaux systèmes de mortier. De plus, le nombre maximal de jours d'activation des zones concernées sera actualisé.

En premier lieu, les limites supérieures publiées de 4 zones LSR seront relevées afin de tenir compte de la mise en service de nouveaux systèmes de mortier et de leurs exigences de sécurité et de trajectoire (hauteur et parabole des munitions).

Deuxièmement, 8 nouvelles zones LSR dédiées exclusivement aux mini-drones, aux munitions rôdeuses et aux systèmes C-UAS seront constituées. Les possibilités d'engagement des nouveaux systèmes dans les zones LSR existantes, utilisées aujourd'hui uniquement pour des activités de tir, seront étendues.

À noter que la hauteur maximale de certaines zones est sujette à variation (p. ex. pour les tirs et les engagements de drones). La limite supérieure applicable est fonction de l'activité et sera communiquée par NOTAM et via le DABS. Lorsque seuls des mini-drones sont engagés, la limite supérieure la moins élevée sera en vigueur de manière à n'utiliser que l'espace aérien réellement nécessaire.

Les dimensions latérales et les limites supérieures des zones figurent dans les fichiers KML mis à la disposition des intéressés (voir supra page 1).

Le nombre maximal de jours d'activation des zones concernées sera fixé sur la base de la planification des activités de l'armée suisse et des expériences tirées des activations précédentes.

Motifs

L'utilisation étoffée des zones LSR est nécessaire pour répondre aux besoins de l'armée suisse en matière de «tirs» et pour tenir compte de l'extension des possibilités d'engagement des mini-drones militaires et des munitions rôdeuses, de la mise sur pied de capacités dans l'engagement des systèmes de défense contre les mini-drones (C-UAS) et du rôle accru des mini-drones en tant que forces d'appui. La situation géopolitique démontre la pertinence et l'utilité de ces adaptations et souligne la nécessité de disposer de moyens et de capacité d'engagement en rapport.

L'adaptation des limites supérieures publiées des zones de tir est notamment dictée par la mise en service de nouveaux systèmes de mortier, à savoir les mortiers 16 et 19, dont les caractéristiques balistiques et l'utilisation tactique diffèrent de celles des systèmes antérieurs. Ces adaptations visent à faire en sorte que les trajectoires balistiques restent à l'intérieur des volumes d'espace aérien publiés lorsqu'ils sont actifs, afin que le niveau de sécurité requis pour l'établissement de l'espace aérien suisse soit garanti conformément aux exigences civiles pour les autres usagers de l'espace aérien.

S'agissant des mini-drones, les premières zones LSR ont avant tout été créées dans le contexte de la mise en place des nouvelles capacités. Cette étape avait pour but l'acquisition de compétences ou, pour le dire autrement, la constitution progressive d'un capital de compétences, de procédures et d'expérience en vue d'une exploitation structurée et en toute sécurité de ces systèmes dans un cadre clairement défini. Elle est maintenant close. La prochaine étape consiste à passer à une utilisation à large échelle des mini-drones au sein de l'armée suisse, non plus dans l'optique de la mise en service des systèmes, mais en vue d'un usage étendu pour l'instruction, l'entraînement et l'intégration progressive dans les activités des formations de milice et professionnelles concernées.

Cette évolution exige davantage d'espaces aériens dédiés disponibles dans une variété de sites et compatibles avec les différents profils des missions. Cela se traduit d'une part par la création de nouvelles zones exclusivement dédiées aux mini-drones, aux munitions rôdeuses et aux systèmes C-UAS; de l'autre, par l'extension des possibilités d'engagement dans les zones de tir existantes, utilisables à la fois pour les activités de tir et pour les activités des mini-drones. Il s'agit ce faisant de permettre à la troupe de se former, de s'entraîner et d'accomplir des activités spécifiques, y compris des engagements en mode BVLOS (vols hors vue directe), toutes activités qui, tant qu'aucune autre mesure d'intégration offrant toutes les garanties de sécurité ne sera disponible, ne peuvent avoir lieu pour l'essentiel que dans les zones LSR.

À noter que les jours d'activation indiqués s'entendent comme des valeurs maximales. Ils reflètent la planification actuelle de l'armée suisse et il n'est pas dit que ce contingent de jours sera forcément utilisé chaque année. Il s'agit d'un plafond pour une publication transparente correspondant aux besoins de planification de l'armée suisse.

Liste des zones concernées

Les modifications décrites supra concernent les zones réglementées suivantes (zones LSR):

Zones réglementées existantes dont la limite supérieure publiée est adaptée

Désignation	Activités	Limites supérieures (en ft AMSL)		Nombre maximal de jours d'activation (par année)
		Mini-drones	Tirs	
LSR5 Bière	MIL UAS, C-UAS and/or FRNG ACT	5'500	6'500 / 7'500	100
LSR7 Hongrin	MIL UAS, C-UAS and/or FRNG ACT	9'500	7'500 / 16'500	100
LSR14 Sântisalpen/Obertoggenburg Nord	MIL UAS, C-UAS and/or FRNG ACT	12'500	6'500 / 8'500 / 12'500 / 16'500	100
LSR57 Rossboden/Rheinsand (Chur)	MIL UAS, C-UAS and/or FRNG ACT	5'500	12'500	90

Nouvelles zones réglementées dédiées uniquement aux mini-drones, aux munitions rôdeuses et aux systèmes de défense

Désignation	Activités	Limites supérieures (en ft AMSL)		Nombre maximal de jours d'activation (par année)
		Mini-drones	Tirs	
LSR Geissalp	MIL UAS et/ou C-UAS	7'500	NIL	40
LSR Chirel	MIL UAS et/ou C-UAS	9'500	NIL	65
LSR Thun	MIL UAS et/ou C-UAS	4'500	NIL	65
LSR Bodenänzi	MIL UAS et/ou C-UAS	5'500	NIL	40
LSR-Hunds-Chopf	MIL UAS et/ou C-UAS	4'500	NIL	40
LSR Val Torta-Posmeda	MIL UAS et/ou C-UAS	10'500	NIL	30
LSR St. Luzisteig	MIL UAS et/ou C-UAS	5'500	NIL	80
LSR Walenstadt	MIL UAS et/ou C-UAS	3'500	NIL	80

Zones réglementées existantes qui accueilleront également à l'avenir des activités de mini-drones, de munitions rôdeuses et de systèmes de défense

Désignation	Activités	Limites supérieures (en ft AMSL)		Nombre maximal de jours d'activation (par année)
		Mini-drones	Tirs	
LSR4 Lac de Neuchâtel (Forel)	ACFT FRNG / MIL UAS / C-UAS	3'500	8'900	35
LSR8 Dammastock	Air-Air FRNG / MIL UAS / C-UAS	14'500	28'000	35
LSR10 Färmelberg	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	9'500	15'500	55
LSR11 Zuoz / S-charf	Anti-ACFT FRNG / MIL ACFT ACT / MIL UAS / C-UAS	13'500	31'500	35
LSR31 Gadmen	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	10'500	16'500	55
LSR37 Sustenpass	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	11'500	16'500	55
LSR38 Glauenberg-Wasserfallen	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	7'500	17'500	95
LSR40 Wasserfallen	A/G FRNG / MIL ACFT ACT / MIL UAS / C-UAS	9'500	10'500	35
LSR41 Chaichtal	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	11'500	15'500	65
LSR45 Chlialp	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	10'500	16'500	65
LSR46 Maetteli	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	9'500	15'500	65
LSR47 Val Piana Cavagnolo	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	9'500	15'500	55
LSR48 Mundaun Nova	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	8'500	15'500	55
LSR49 Val Cristallina	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	10'500	25'500 / 36'500	70
LSR50 Val Nalps	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	10'500	15'500	65
LSR51 Val Rondadura	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	10'500	15'500	65
LSR52 Val Curtegn	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	11'500	15'500	65
LSR53 Albula Alpen E	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	11'500	15'500	55
LSR57 Rossboden/Rheinsand (Chur)	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	5'500	12'500	90
LSR58 Frauenfeld	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	3'500	6'500	105
LSR59 Wichlen	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	10'500	15'500	200

Zones réglementées existantes dont seul le nombre maximal de jours d'activation est adapté

Désignation	Activités	Limites supérieures (en ft AMSL)		Nombre maximal de jours d'activation (par année)
		Mini-drones	Tirs	
LSR9 Hinterrhein	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	9'500	16'500 / 20'500 / 25'500 / 40'000	135
LSR12 Simplon	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	14'500	22'500	65
LSR16 Isone 1	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	8'500	10'500	80
LSR17 Isone 2	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	8'500	10'500	80
LSR18 Bure	MIL UAS, C-UAS et/ou FRNG ACT	4'500	NIL	100

Les dimensions latérales et les limites supérieures des zones figurent dans les fichiers KML mis à la disposition des intéressés (voir supra page 1).

Adaptation 2027 de la structure de l'espace aérien suisse par l'Office fédéral de l'aviation civile; droit d'être entendu

Conformément aux art. 8a de la loi du 21 décembre 1948 sur l’aviation (LA; RS 748.0) en relation avec l’art. 2, al. 1, de l’ordonnance du 18 décembre 1995 sur le service de la navigation aérienne (OSNA; RS 748.132.1), il incombe à l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC) d’établir la structure de l’espace aérien. La structure de l’espace aérien suisse est régulièrement réévaluée et modifiée, le cas échéant en fonction de l’évolution de l’aviation et de l’espace aérien afin d’en examiner l’adéquation. À ce titre, des modifications permanentes de la structure de l’espace aérien suisse, que nous soumettons à votre appréciation par la présente, sont envisagées pour 2027. Les modifications en question ont été réalisées à la demande de plusieurs requérants par l’Airspace Design Expert Team (AD ET) du High Level Airspace Policy Body (HLAPB) composé de l’OFAC, de la Military Aviation Authority (MAA), des Forces aériennes (FA) et de Skyguide. Les associations de l’aviation générale ont été informées au préalable par l’OFAC dans le cadre des réunions du National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC).

Les milieux concernés se voient par la présente accorder la possibilité de prendre position avant l’adaptation effective de la structure de l’espace aérien.

Les adaptations envisagées portent sur les espaces aériens suivants:

– **Adaptation de la TMA 5 Genève:** Étant donné que sa structure n’a pas changé depuis 2001, et que le trafic n’a cessé de croître depuis tandis que de nouveaux types d’aéronefs aux performances inégales sont apparus, l’espace aérien concernant l’aéroport de Genève n’est plus adapté à la situation actuelle et doit donc être remanié. Une refonte complète est certes agendée pour 2030, mais des améliorations à court terme s’imposent dans la mesure où, en raison de la densité du trafic IFR (Instrument Flight Rules), le service de la navigation aérienne est fréquemment amené à guider les avions à destination de l’aéroport de Genève à travers l’es-pace aérien de classe E. Afin de pallier ce problème et de gérer en toute sécurité le trafic IFR à destination de Genève dans une TMA (Terminal Control Area) de classe C, le contrôle de la circulation aérienne a demandé que la TMA 5 Genève soit abaissée de 7500 ft AMSL à 6500 ft AMSL. Cette mesure vise à éviter de gérer du trafic IFR dans des zones où circule du trafic VFR (Visual Flight Rules) dont l’ATC ignore en principe la présence. La requête de modification de l’espace aérien de la TMA 5 Genève ne modifie en rien la prise en charge du trafic IFR à destination de l’aéroport de Genève. En conséquence, il ne faut s’attendre à aucune modification des profils de vol et/ ou des émissions de bruit.

– **Zones réglementées militaires (LSR):** Les modifications mises en consultation concernent la modernisation de l’utilisation des zones militaires LSR. Elles comprennent l’adaptation des possibilités d’utilisation des LSR existantes, la mise en place de nouvelles zones LSR compte tenu de l’extension des activités d’instruction et de test liées aux mini-drones, aux systèmes de défense contre les mini-drones (C-UAS) et aux munitions rôdeuses (système d’arme auto-nome hybride entre le drone de reconnaissance et le missile de précision), ainsi que l’adaptation de la limite supérieure de certaines zones LSR en raison de la mise en service de nouveaux systèmes de mortier. De plus, le nombre maximal de jours d’activation des zones con-cernées sera actualisé. En premier lieu, les limites supérieures publiées de quatre zones LSR seront relevées afin de tenir compte de la mise en service de nouveaux systèmes de mortier et de leurs exigences de sécurité et de trajectoire (hauteur et parabole des munitions). Deuxièmement, huit nouvelles zones LSR dédiées exclusivement aux mini-drones, aux munitions rôdeuses et aux systèmes C-UAS seront constituées. Les possibilités d’engagement des nouveaux systèmes dans les zones LSR existantes, utilisées aujourd’hui uniquement pour des activités de tir, seront étendues. À noter que la hauteur maximale de certaines zones est sujette à variation (p. ex. pour les tirs et les engagements de drones). La limite supérieure applicable est fonction de l’activité et sera communiquée par avis aux aviateurs (NOTAM) et via le Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS). Lorsque seuls des mini-drones sont engagés, la limite supérieure la moins élevée sera en vigueur de manière à n’utiliser que l’espace aérien réelle-ment nécessaire. L’utilisation étoffée des zones LSR est nécessaire pour répondre aux besoins de l’armée suisse en matière de «tirs» et pour tenir compte de l’extension des possibilités d’engagement des mini-drones militaires et des munitions rôdeuses, de la mise sur pied de capacités dans l’engagement des systèmes de défense contre les mini-drones (C-UAS) et du rôle accru des mini-drones en tant que forces d’appui. La situation géopolitique démontre la pertinence et l’utilité de ces adaptations et souligne la nécessité de disposer de moyens et de capacité d’engagement en rapport.

Une liste des communes concernées par thème dans le canton de Vaud est publiée en annexe.

Les tableaux ci-dessous récapitulent les modifications des LSR militaires :

Nouvelles zones réglementées dédiées uniquement aux mini-drones, aux munitions rôdeuses et aux systèmes de défense

Nom	Activités	Limites supérieures (en ft AMSL)		Nombre maximal d'acti-vations (par année)
		Mini-drones	Tirs	
LSR Geissalp	MIL UAS, C-UAS	7'500	NIL	40
LSR Chirel	MIL UAS, C-UAS	9'500	NIL	65
LSR Thun	MIL UAS, C-UAS	4'500	NIL	65
LSR Bodanlänzi	MIL UAS, C-UAS	5'500	NIL	40
LSR Hunds-Chopf	MIL UAS, C-UAS	4'500	NIL	40
LSR Val Torta-Posmeda	MIL UAS, C-UAS	10'500	NIL	30
LSR St. Luzisteig	MIL UAS, C-UAS	5'500	NIL	80
LSR Wälenstadt	MIL UAS, C-UAS	3'500	NIL	80

Nouvelles zones réglementées dédiées uniquement aux mini-drones, aux munitions rôdeuses et aux systèmes de défense

Nom	Activités	Limites supérieures (en ft AMSL)		Nombre maximal d'acti-vations (par année)
		Mini-drones	Tirs	
LSR Geissalp	MIL UAS, C-UAS	7'500	NIL	40
LSR Chirel	MIL UAS, C-UAS	9'500	NIL	65
LSR Thun	MIL UAS, C-UAS	4'500	NIL	65
LSR Bodanlänzi	MIL UAS, C-UAS	5'500	NIL	40
LSR Hunds-Chopf	MIL UAS, C-UAS	4'500	NIL	40
LSR Val Torta-Posmeda	MIL UAS, C-UAS	10'500	NIL	30
LSR St. Luzisteig	MIL UAS, C-UAS	5'500	NIL	80
LSR Wälenstadt	MIL UAS, C-UAS	3'500	NIL	80

Zones réglementées qui accueilleront également à l'avenir des activités de mini-drones, de muni-tions rôdeuses et de systèmes de défense

Nom	Nouvelles activités	Nouvelles limites supérieures (en ft AMSL)		Nouveau nombre maxi-mal d'activations (par année)
		Mini-drones	Tirs	
LSR4 Lac de Neuchâtel (Fore)	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement ACFT FRNG)	3'500	Inchangé	35 (non défini jusqu'à présent)
LSR8 Dammasstock	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement Air-Air FRNG)	14'500	Inchangé	35 (non défini jusqu'à présent)
LSR10 Färnelberg	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	9'500	Inchangé	55 (précédemment 25)
LSR11 Zuzo/ S-chanf	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement Anti-ACFT FRNG/MIL ACFT ACT)	13'500	Inchangé	35 (non défini jusqu'à présent)
LSR31 Gadmen	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	10'500	Inchangé	55 (précédemment 25)
LSR37 Sustenpass	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	11'500	Inchangé	55 (précédemment 25)
LSR38 Glaubenberg-Wasser-fallen	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	7'500	Inchangé	95 (précédemment 30)
LSR40 Wasserfallen	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement AG FRNG/MIL ACFT ACT)	9'500	Inchangé	35 (précédemment 25)
LSR41 Chaltchal	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	11'500	Inchangé	65 (précédemment 25)
LSR45 Chlaip	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	10'500	Inchangé	65 (précédemment 25)
LSR46 Maetel	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	9'500	Inchangé	65 (précédemment 25)
LSR47 Val Piana Cavagnolo	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	9'500	Inchangé	55 (précédemment 25)
LSR48 Mundau Nova	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	8'500	Inchangé	55 (précédemment 25)
LSR49 Val Cristallina	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	10'500	Inchangé	70 (précédemment 40)
LSR50 Val Nalps	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	10'500	Inchangé	65 (précédemment 25)
LSR51 Val Rondadura	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	10'500	Inchangé	65 (précédemment 25)
LSR52 Val Curtegn	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	11'500	Inchangé	65 (précédemment 25)
LSR53 Albulu ALPEN E	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	11'500	Inchangé	55 (précédemment 25)
LSR57 Rossboden/ Rheinsand (Chur)	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	5'500	Inchangé	90 (précédemment 25)
LSR58 Frauenfeld	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	3'500	Inchangé	105 (précédemment 80 x 0,5)
LSR59 Wichlen	MIL UAS, C-UAS (précédemment uniquement FRNG ACT)	10'500	Inchangé	Inchangé

Zones réglementées dont seul le nombre maximal d'activations est adapté

Nom	Nouvelle activité	Nouveau nombre maxi-mal d'activations (par an-rée)
LSR9 Hinterrein	C-UAS	135 (précédemment 100 pour LSR9/LSR7/LSR9 ensemble)
LSR12 Simplan	C-UAS	65 (non défini jusqu'à présent)
LSR16 Isone 1	C-UAS	80 (non défini jusqu'à présent)
LSR17 Isone 2	C-UAS	80 (non défini jusqu'à présent)
LSR18 Bure	C-UAS ~~et/ou~~ FRNG ACT	100 (non défini jusqu'à présent)

Document disponible:

Le document complet (titre: **AIC 003/2026 B**) comprenant de plus amples explications et des illustra-tions cartographiques peut être consulté sous <https://www.skybriefing.com/fr/aic-series-b> (à partir du 3 septembre 2026). Il est également joint au présent publication.

Remarque: les tableaux figurant dans ce document de l'AIC consacré aux LSR militaires sont présentés sous une forme légèrement différente (bien que leur contenu soit identique) de ceux qui ont été mis à jour récemment dans la présente lettre d'accompagnement. Il convient donc de consulter les deux documents de manière équivalente.

Les prises de position et leurs motivations sont à soumettre par courrier adressé à:

Office fédéral de l’aviation civile (OFAC), section Espace aérien, 3003 Berne dans les **30 jours** suivant la publication au Journal officiel du canton de Vaud.

Office fédéral de l’aviation civile