

## Des milliers d'heures supplémentaires

**Canton** » 1603 jours de vacances pas encore pris et 10 692 heures supplémentaires. C'est ce que totalisaient, à eux tous, les 120 cadres supérieurs de l'Etat de Fribourg, au 31 décembre 2018. Le Conseil d'Etat livre cet état des lieux dans une réponse à une question de Gabriel Kolly (udc, Corbières) et Ursula Krattinger-Jutzet (ps, Guin). Dans leur texte, les deux députés s'étonnent du «montant exorbitant» inscrit dans les comptes 2018 pour le départ à la retraite d'un chef de service et demandent des explications sur les pratiques en vigueur.

«La rémunération des heures supplémentaires des cadres supérieurs dont la classification se situe en classe 28 et plus n'est due que pour les heures supplémentaires dépassant le seuil minimal de cent heures.»

Ce seuil se situe également en dessous de la limite maximale de trois cents heures par année», rappelle le Conseil d'Etat, citant la loi sur le personnel et le règlement ad hoc.

**Le temps de travail** des cadres, comme celui de tous les collaborateurs, est géré par un logiciel, précise l'Etat. Mais il n'est cependant pas possible d'inscrire les montants correspondants au budget, comme le demandaient les deux députés, puisqu'il est très rarement possible d'anticiper le nombre d'heures supplémentaires ou de vacances non prises qui devront être payées. «Ni le paiement des heures supplémentaires ni celui des vacances ne déstabilisent le budget prévu pour la rémunération du personnel de l'Etat», conclut la réponse. » **ARM**

## LAC DE TANAY

### SEPTUAGÉNAIRE DÉCÉDÉ

Un homme de 74 ans est décédé mardi après-midi sur le lac de Tanay (VS). Le septuagénaire d'origine fribourgeoise était parti naviguer sur le lac à bord d'un canot pneumatique. Il a été découvert inanimé sur la berge, alors que son embarcation était retournée et dérivait à quelques dizaines de mètres, a expliqué hier la Police cantonale du Valais dans un communiqué. Le Ministère public valaisain a ouvert une enquête pour éclaircir les circonstances du drame. **ATS**

Des infos et pas d'intox

LA LIBERTÉ

La police aérienne a tiré un premier bilan de son projet de surveillance permanente

# Des riverains toujours vigilants



L'armée de l'air a réalisé une démonstration sur la piste de l'aérodrome de Payerne lors d'une conférence de presse. Keystone

«MARIE NICOLET

**Payerne** » La nuit tombe sur la Broye. Dans un vrombissement assourdissant, deux jets F/A-18 quittent l'un après l'autre la piste de l'aérodrome de Payerne pour s'éloigner dans les airs. Ce décollage en alerte est organisé dans le cadre d'une conférence de presse qui vise à tirer un premier bilan de la police aérienne, dont les horaires s'étendent actuellement de 6 h à 22 h. La mise en œuvre du projet de surveillance permanente a été lancée en 2016; prévue en quatre étapes, elle en est à la troisième.

En début d'année, les vols nocturnes avaient fait grand bruit. L'Association des communes broyardes touchées par l'aérodrome de Payerne (ASIC) s'était élevée contre l'extension des entraînements de nuit les lundis et les mercredis, imposée au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Selon elle, l'action contreviendrait au règlement élaboré par les communes riveraines et l'armée. Les forces aériennes avaient expliqué que cette décision avait été prise afin de permettre un meilleur entraînement des pilotes. Cédric Péclard, président de l'ASIC, sou-

ligne que les doléances de l'association ont été entendues. En juillet, un premier compromis a été trouvé, et l'ASIC poursuit une période d'observation jusqu'à la fin de l'année. «Nous ne lâchons pas le morceau, mais notre but n'est pas de mener une procédure au tribunal. Cela couperait toutes possibilités de discussion», précise-t-il.

Malgré ce climat apaisé, une inquiétude persiste chez le président de l'ASIC: les *live missions*. Ces dernières consistent en des contrôles ponctuels des aéronefs d'Etats étrangers qui doivent avoir une autorisation diplomatique pour survoler le pays. «Ces missions sont trop floues, estime Cédric Péclard. J'ai peur qu'elles soient utilisées comme excuse pour des entraînements de nuit.» Benoît Studemann, commandant de la base aérienne de Payerne, rassure: «Nous ne le ferons pas. D'ailleurs, nous n'engageons pas de *live missions* durant le week-end. Nous essayons de respecter le calme dans la région.»

### Premières étapes rodées

De son côté, la police du ciel tire un bilan positif de ces trois premières étapes du projet de sur-

veillance aérienne 24 h/24, qu'elle estime «bien rodé».



«J'ai peur que les *live missions* soient utilisées comme excuse pour des entraînements de nuit» Cédric Péclard

Les jets décollent la plupart du temps de Payerne et, dans certaines circonstances, depuis Emmen ou Meiringen. Dans la Broye, une centaine de personnes – essentiellement de la région – ont été engagées depuis 2016. Les dernières sont encore

en formation. Les équipes qui rassemblent pilotes et mécaniciens, entre autres, travaillent par tranche de deux fois huit heures, durant sept jours d'affilée. «Nous dressons un bilan après huit mois à ce rythme, indique Benoît Studemann. Ensuite, nous prendrons une décision qui intégrera l'avis du personnel.» Depuis le début de l'année, la police du ciel a assuré 198 missions (comportant 13 *hot missions*, soit l'interpellation de pilotes qui violeraient la souveraineté de l'espace aérien helvétique, et 185 *live missions*), un nombre stable par rapport aux dernières années.

### 90% du trafic couvert

Actuellement, les avions sont prêts à l'engagement de 6 h à 22 h, un intervalle durant lequel 90% du trafic journalier sur le territoire suisse a lieu. Les 10% restants sont assurés par une surveillance électronique puis, en cas d'intervention, par les pays alentour selon les accords internationaux. Cédric Péclard se montre rassuré: «Au début, j'étais soucieux que le nombre de vol augmente lorsque la disponibilité 24 h/24 sera bouclée à la fin 2020, mais

j'ai compris que seuls 10% du trafic aérien a lieu la nuit.» Le changement qui pourrait intervenir est l'augmentation des entraînements pendant l'été, donc après 22 h, puisque entre juin et août les jours sont longs. «Nous allons respecter les règles. Le dernier décollage est à 21 h 15, et nous atterrissons au plus tard à 22 h», insiste Benoît Studemann.

Le développement du service de police du ciel se poursuivra jusqu'à fin 2020. Dès ce moment-là, deux avions seront disponibles 24 h/24, 365 jours par an. Une étape qui devrait intervenir dans les temps, selon le colonel EMG Jérôme d'Hooghe, chef de la police aérienne 24.

La flotte est-elle suffisante et en assez bon état pour tenir les horaires imposés dans le projet de surveillance aérienne 24 h/24? «Avec la police aérienne, nous n'augmentons pas le nombre d'heures de vol, souligne Benoît Studemann. Nous avons un crédit annuel de 5600 heures.» Un nombre calculé en multipliant le nombre de pilotes par 120 heures de vol par an. »

## EN 4 ÉTAPES

- 2016**  
1<sup>re</sup> étape: Les avions sont prêts à être engagés du lundi au vendredi de 8 h à 18 h, 50 semaines par année.
- 2017**  
2<sup>e</sup> étape: La présence des avions est étendue à 365 jours par an de 8 h à 18 h.
- 2019**  
3<sup>e</sup> étape: Les jets sont prêts à intervenir 365 jours par année, de 6 h à 22 h.
- Fin 2020**  
4<sup>e</sup> étape: les avions seront disponibles 24 h/24 durant toute l'année.

## L'Etat de Fribourg milite pour des pneus plus silencieux

**Bruit** » Le Conseil d'Etat répond à deux députés sur les moyens mis en œuvre pour lutter contre le bruit des véhicules.

Dans une question au gouvernement, les députés Simon Bischof (ps, Ursy) et Chantal Pythoud-Gaillard (ps, Bulle) interrogent les autorités sur les moyens mis en place pour lutter contre les nuisances sonores

entraînées par les véhicules. Ils questionnent sur les contrôles effectués et les encouragements à opter pour des catégories de pneus plus silencieux.

Au niveau du bruit, le Conseil d'Etat répond que des agents sont régulièrement formés à cette problématique et que des contrôles périodiques sont effectués. Un communiqué de la police, diffusé samedi der-

nier, fait d'ailleurs état d'une action en ce sens. Six véhicules ont été mesurés au-dessus de la limite homologuée.

**L'Etat se prononce** également sur la pose de radars anti-bruit. Selon lui, cela ne va pas sans poser des difficultés. «Contrairement aux limitations de vitesse applicables à tous genres de véhicules, les

émissions sonores maximales admises diffèrent selon le genre ou le modèle du véhicule».

Le gouvernement note encore qu'il est déjà intervenu auprès de l'Office fédéral de l'environnement et de l'Office fédéral des routes pour «la mise en place d'un système d'incitation financière à l'achat de pneumatiques plus silencieux». »

ANNE REY-MERMET

PUBLICITÉ

URSULA SCHNEIDER SCHÜTTEL

au Conseil national

PS LISTE 2



VIDÉO laliberte.ch