



Incontournable AESA

A la fin des années 90, lorsque la Communauté européenne décida d'instituer l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), il était par trop évident que la Suisse, qui a toujours joué au sein des Joint Aviation Authorities (JAA) un rôle moteur dans l'élaboration et le développement de prescriptions techniques et opérationnelles visant à promouvoir la sécurité aérienne en Europe, ne pourrait se soustraire à cette évolution. Les normes des JAA s'appliquent d'ailleurs également en Suisse. La constitution d'une autorité européenne de l'aviation civile place notre pays, qui ne fait pas partie de l'UE, devant deux options. Premièrement, abandonner le processus d'intégration européenne largement accompli dans ce secteur et exposer ce faisant un secteur économique entier, traditionnellement marqué par son caractère transnational, aux risques de l'isolement. Deuxièmement, en adoptant suffisamment tôt une stratégie de participation à l'AESA, montrer clairement la volonté de la Suisse de participer à l'amélioration de la sécurité aérienne en Europe, ce qui garantira également un accès optimal de l'industrie aéronautique suisse au marché européen. Le Conseil fédéral a clairement opté en faveur de la seconde solution et invité les Chambres fédérales à accepter que la Suisse rejoigne l'AESA.

Le transport aérien, plus sûr et plus écologique

L'AESA est opérationnelle depuis 2003. Dotée d'une personnalité juridique propre, elle est indépendante dans le traitement des questions techniques et autonome sur les plans administratif et financier. Elle a essentiellement pour vocation le maintien d'un niveau élevé de sécurité dans l'aviation européenne. Dans les années à venir, elle ne sera plus seulement compétente pour la certification du matériel aéronautique, mais aussi pour l'exploitation des transporteurs aériens, la qualification du personnel aéronautique et la surveillance des avions de pays tiers exploités dans l'Union européenne. Les réglementations correspondantes sont en cours d'élaboration. Il est prévu, dans une phase ultérieure, de transférer à l'AESA la compétence en matière de sécurité des aéroports et de la circulation aérienne (services de la navigation aérienne). A terme, l'AESA deviendra le seul organisme compétent sur le plan européen en matière de sécurité technique et opérationnelle dans l'aviation civile.

Le 3 décembre 2004, la Suisse et l'Union européenne parvenaient à un accord de principe sur les modalités d'une participation de la Confédération à l'AESA. Le résultat des négociations peut être globalement qualifié d'équilibré. Il correspond aux objectifs que la Suisse s'était fixés et il est, sur le fond, pratiquement identique aux modalités négociées par l'Islande, et la Norvège, deux Etats membres de l'EEE. Le Parlement sera appelé à se prononcer sur la participation de la Suisse à l'AESA dans le courant de 2005.

L'AESA restera toutefois tributaire dans les prochaines années du soutien et des connaissances spécifiques des autorités nationales de

l'aviation civile. Sa création n'a donc pour l'instant aucune répercussion sur la structure de l'OFAC. Un démantèlement des autorités nationales ne pourra réellement s'envisager que lorsque l'AESA sera effectivement en mesure d'assurer elle-même les activités de surveillance.

Le ciel européen et la Suisse

De par sa position géographique, la Suisse constitue un nœud de trafic au cœur du système européen de navigation aérienne. Son intégration rapide – sans décalage par rapport aux autres pays de l'Union – dans le Ciel unique européen (Single European Sky, SES) revêt dès lors une haute importance pour l'Europe. Il y va concrètement de la mise en œuvre du futur système de contrôle aérien, qui contrairement à aujourd'hui répondra à une logique transnationale. Le redécoupage des espaces aériens induit par le SES doit permettre de fluidifier et de simplifier la circulation aérienne, ce qui aura également un effet bénéfique sur la sécurité.

L'objectif prioritaire de la Suisse, mentionné dans le Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, consiste à obtenir la gestion d'un bloc d'espace aérien couvrant la Suisse et les régions limitrophes. La Suisse se doit pour ce faire d'établir un cadre

opérationnel optimal, notamment en transposant dans les plus brefs délais l'acquis communautaire relatif au SES dans la législation nationale.

Certifier ou disparaître

Sur le chemin qui mène au SES, les pays européens se concentrent actuellement sur la procédure de certification des prestataires de services de navigation aérienne, menée par les autorités de surveillance nationales (ASN) et à laquelle Skyguide – le service de la navigation aérienne suisse – se soumettra en automne 2006.

En sa qualité d'ASN, l'OFAC sera chargé à l'avenir de certifier et de surveiller Skyguide, Météo Suisse et d'autres prestataires conformément aux critères de l'Union européenne. La certification est un passage obligé pour les entreprises qui souhaitent voir leurs prestations reconnues en Europe. Elles pourront de ce fait conclure des accords de coopération avec des partenaires étrangers en vue d'une gestion commune d'un bloc d'espace aérien. La certification constitue donc une condition importante de la survie des prestataires de services suisses dans le contexte européen et du maintien de leur position actuelle.