



Naissance d'un nouvel OFAC

L'année 2004 a été marquée par la réorganisation complète de l'office, qui a fait peau neuve et comprend désormais trois divisions dédiées à la sécurité et une division chargée de la politique et de la stratégie aéronautique. Le nouvel organigramme est d'une part conforme au mandat politique, qui exigeait une séparation claire entre les domaines relevant de la sécurité et ceux relevant de la politique; d'autre part, il tient compte du principe «Safety first» (priorité à la sécurité). Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'office repose sur une structure moderne, tandis que tous les processus ont été redéfinis. L'OFAC est désormais armé pour assumer avec une efficacité accrue son rôle d'autorité de surveillance spécialisée dans le secteur aéronautique.

L'encadrement et l'équipe dirigeante ont également été renouvelés. Un nouveau directeur en la personne de Raymond Cron a pris les commandes de l'OFAC le 1^{er} mai, succédant à Max Friedli qui dirigeait l'office à titre intérimaire depuis septembre 2003. L'encadrement se compose actuellement pour un tiers de cadres déjà en place dans l'ancienne structure, pour un autre tiers de personnes recrutées à l'externe et pour le tiers restant de collaborateurs recrutés à l'interne. L'effectif total s'est accru de 60 collaborateurs, engagés principalement pour renforcer le domaine de la sécurité. Les Chambres fédérales ont accepté au

cours de la session d'été 2004 la demande en ce sens déposée par le Conseil fédéral. A la fin de 2004, près de la moitié des postes supplémentaires avaient été pourvus.

Au cours de l'année écoulée, l'OFAC a systématiquement mis en pratique sa nouvelle devise «Safety first». Il a par exemple ordonné l'allongement des intervalles entre avions au décollage et avions à l'atterrissage sur les pistes 14 et 16 de l'aéroport de Zurich, réduisant ainsi le risque de rapprochements dangereux en cas de remise de gaz. L'office a en outre demandé aux aéroports d'harmoniser les règles d'accès aux zones aéroportuaires non ouvertes au public, afin d'éliminer les lacunes existant sur certains sites. L'OFAC a également enjoint les entreprises de restauration à bord opérant dans les aéroports suisses d'améliorer leurs contrôles d'accès après que des inspections eurent mis en évidence des carences en matière de sûreté.

Opportunités et enjeux

La réorganisation représente pour l'OFAC une opportunité, mais aussi un défi. Un défi, car restructurer une organisation et éliminer ses dysfonctionnements tout en assurant les tâches courantes, en soi complexes, constitue une véritable gageure. Même avec du personnel supplémentaire, un tel projet ne peut être mené

à bien que si l'office fixe des priorités claires. Les prestations qui n'incombent pas obligatoirement à l'OFAC feront désormais l'objet d'une étude de faisabilité détaillée.

A la recherche d'un nouveau concept d'exploitation pour l'aéroport de Zurich

La question de l'aéroport de Zurich a de nouveau passablement sollicité l'OFAC l'année dernière. L'OFAC a examiné le règlement d'exploitation provisoire déposé par l'aéroport, qui reprend les modifications provisoires des dernières années. L'office en a approuvé certains éléments qui sont entrés en vigueur au premier trimestre 2005. L'espace aérien a en outre été remanié et deux zones d'attente ont été transférées de l'espace aérien allemand à l'espace aérien suisse. Après le rejet de l'accord aérien par la Suisse, l'Allemagne avait en effet annoncé son intention de supprimer ces zones au printemps 2005.

L'adoption du règlement d'exploitation définitif de l'aéroport de Zurich suppose l'établissement, dans le cadre du processus de coordination qui a été relancé en novembre, d'une «fiche de coordination relative au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique» (PSIA). Une première tentative en 2001/2002 s'était soldée par un échec. Comme la procédure de médiation envisagée successivement par la Confédé-

ration et censée impliquer de larges milieux n'a jamais vu le jour, le DETEC s'est finalement résolu à réactiver le processus de coordination. Réunissant un cercle restreint de participants, il doit jeter d'ici 2007 les bases du nouveau concept d'exploitation de Zurich. Afin d'augmenter ses chances de succès, les autorités ont demandé à l'Allemagne d'y prendre part. Celle-ci a toutefois rejeté l'idée d'une participation active au profit d'un accompagnement technique du processus.