



L'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien est en vigueur depuis juin 2002. En vertu de cet accord, les entreprises aéronautiques suisses jouissent des mêmes droits que leurs concurrents européens, d'éventuelles inégalités de traitement étant réglées dans le cadre du Comité mixte.

La Suisse contrainte à jouer d'adresse

Juridiquement et économiquement, les résultats sont probants puisque la Suisse, en signant l'accord en matière de transport aérien, a acquis le statut d'un membre de l'Union européenne, sans disposer il est vrai formellement d'un droit de co-décision, notamment sur l'évolution du droit européen, qui est aussi applicable en Suisse. Elle n'en exerce pas moins une certaine influence, mais à un autre niveau, celui des comités et groupes d'experts où elle dispose d'un statut d'observateur et peut y déléguer des représentants. Ce levier d'influence n'est de loin pas négligeable dans la mesure où la Suisse, tout comme les pays de l'Union, doit faire face à une croissance constante de la législation: rien que l'année dernière, la Commission européenne a mis en vigueur ou en consultation dix nouveaux textes dans le domaine aéronautique.

Si elle entend défendre ses intérêts et atteindre ses objectifs, la Suisse doit jouer d'adresse, louvoyant entre deux options: soit faire bloc avec des pays partageant les mêmes vues, soit amener les bonnes idées au bon moment en les défendant avec de bons arguments. La Suisse est certes écoutée à Bruxelles, mais seulement si ses propos sont convaincants. L'OFAC sera encore appelé à suivre activement les évolutions qui se dessineront dans l'UE et à tenter dans la mesure du possible d'en influencer le cours.

La participation à l'AESA se concrétise

La coopération avec l'UE franchira en 2006 une étape importante. Les Chambres fédérales ayant donné leur aval, la Suisse participera à la nouvelle Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Elle continuera ainsi à faire partie du système européen de surveillance du secteur aéronautique et les produits et services de ses entreprises seront reconnus dans les pays de l'Union. N'étant pas membre de l'UE, la Suisse n'a pas de droit de vote au sein de l'Agence. Le statut d'observateur qu'elle a obtenu au sein du Conseil d'administration lui permet toutefois d'y faire valoir directement ses intérêts ainsi que dans d'autres institutions de l'UE.

L'AESA a pour objectif de maintenir un niveau élevé et uniforme de sécurité aérienne dans les pays de l'UE, par le biais d'une harmonisation aussi avancée que possible des prescriptions. Disposant d'une personnalité juridique propre, l'Agence agit en toute indépendance sur les dossiers techniques et jouit d'une autonomie administrative et financière. L'AESA, dont le siège est à Cologne, a démarré ses activités en septembre 2003. Ses compétences recouvrent la normalisation, la certification des avions et des organismes de construction et de maintenance et l'uniformisation des règles et des normes.

Les compétences de l'Agence sont appelées à s'étendre à l'exploitation des compagnies aériennes, à la certification du personnel aéronautique et à la surveillance des avions non originaires d'un pays membre de l'AESA opérant dans l'UE. A terme, il est prévu que l'AESA régisse les aspects liés à la sécurité des aéroports et du contrôle aérien.

La Suisse en route vers le Ciel unique européen

Le Ciel unique européen (Single European Sky – SES) constitue un autre défi pour la Suisse dans la mesure où ce projet va bouleverser l'espace aérien continental. Par ce réaménagement, l'UE entend d'une part faire face à la croissance du trafic aérien prévue pour ces prochaines années et d'autre part garantir un niveau de sécurité élevé. A cet effet, les zones de contrôle aérien ne seront plus calquées sur les frontières nationales mais définies en fonction des flux de trafic. Le Ciel unique européen se fonde sur quatre règlements-cadres européens, déjà intégrés dans la législation Suisse. Quatre piliers qui définissent le cadre organisationnel du SES, précisent les exigences auxquelles doivent répondre les organismes de contrôle aérien, décrivent le réaménagement de l'espace aérien en fonction des flux de trafic et règlent l'interopérabilité des organismes de contrôle aérien.

Dans un premier temps, les organismes de contrôle aérien seront certifiés conformes aux critères du Ciel unique. Pour la Suisse, c'est l'OFAC qui sera chargé, dans le courant de l'année, de certifier Skyguide. Puis, l'espace aérien européen sera redécoupé en blocs d'espace aérien fonctionnels (Functional Airspace Blocks). La Suisse va rechercher la collabora-

tion des pays limitrophes pour obtenir la gestion d'un bloc suffisamment étendu. Les organismes de contrôle aérien respectifs ont déjà entamé des discussions exploratoires à ce sujet. Skyguide garde toutes ses chances dans la course au SES, fort de son expérience dans la gestion des espaces aériens par-delà les frontières nationales.

