

### L'aviation prise dans le maelström européen

Dix. C'est le nombre de directives ou de règlements portant sur l'aviation que l'UE a édicté, c'est-à-dire mis en vigueur, ou mis en consultation au sein de la Communauté. Ce chiffre illustre la vitesse à laquelle l'UE accroît son emprise réglementaire sur le secteur aéronautique. Cette cadence soutenue met les pays membres de l'Union à forte contribution et cela à trois niveaux. Premièrement, ils doivent être en mesure de fournir leur expertise, technique ou administrative, si possible déjà lors de la phase d'élaboration des réglementations. Ensuite, ils doivent examiner, souvent dans un délai très court, la compatibilité des projets avec les spécificités nationales. Enfin, ils doivent veiller à l'application et au respect des prescriptions décidées par Bruxelles.

La tâche de la Suisse est encore plus difficile. Depuis la conclusion de l'accord bilatéral sur le transport aérien, la Confédération fait de facto partie de l'UE pour ce qui est des questions aéronautiques. Autrement dit, les nouveaux règlements ou directives finissent tôt ou tard par déployer leurs effets dans notre pays, même si c'est par le biais du Comité mixte Suisse-UE. Ne faisant pas partie de l'UE, la Suisse ne peut cependant participer officiellement et formellement à l'édification de toute nouvelle législation. Autant dire, dans ces

conditions, que la défense des intérêts de l'aviation suisse sur la scène européenne est loin d'être une sinécure. En raison du caractère international de l'aviation, le bilatéralisme est la seule option raisonnable, la seule à même d'assurer la sécurité et la compétitivité de l'aviation civile suisse.

La principale mission de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) consiste dès lors à se faire le porte-parole des besoins de l'aviation suisse au sein de toutes les instances qui comptent (du groupe d'experts au Conseil d'administration de l'AESA) et à rallier ses partenaires à ses vues. Par bonheur, les représentants de la Suisse au sein des instances européennes jouissent d'une bonne réputation en tant qu'experts, ce qui facilite leur tâche. Cela mis à part, on constate que les relations internationales gagnent en importance. Non seulement à l'échelle de l'Union européenne, mais aussi au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Cette organisation entretient une coopération institutionnelle avec l'UE et elle offre, en raison de son caractère paneuropéen (en font partie les 25 membres de l'Union plus 17 autres pays), une base plus large pour définir les orientations de l'aviation civile européenne de demain.

L'OFAC aura à traiter plusieurs autres dossiers importants dans le courant de cette

année. A commencer par l'adaptation de la législation préconisée par le Conseil fédéral dans son Rapport sur la politique aéronautique. Les travaux de modification de la loi sur l'aviation et de plusieurs autres ordonnances ont déjà commencé. Au chapitre de la sécurité, notre office a procédé en 2005 à pas moins de 600 audits et inspections auprès des acteurs de l'aviation suisse. Nous comptons maintenir, voire augmenter cette cadence pour l'année en cours afin d'affiner notre radiographie de la sécurité du secteur aéronautique suisse et de définir les mesures susceptibles d'en améliorer le niveau. L'office dispose à cet effet de nouveaux instruments et d'un système de gestion de la sécurité qui lui permettent de traiter les questions de sécurité de manière globale et non plus de manière éclatée au moyen de mécanismes de contrôle ponctuels. Nous disposons désormais de moyens modernes grâce auxquels nous sommes en mesure de réagir en temps utile aux évolutions qui se dessinent en matière de sécurité.

Raymond Cron, directeur de l'OFAC