



«Dans l'optique d'un développement durable, le Conseil fédéral s'engage en faveur d'une politique aéronautique cohérente, globale et prévoyante. L'aviation suisse a pour vocation prioritaire d'établir les meilleures liaisons possibles entre la Suisse et les principaux centres européens et mondiaux.» C'est en ces termes que le gouvernement ouvrait son Rapport sur la politique aéronautique suisse publié en décembre 2004 lequel dressait pour la première fois depuis cinquante ans un état des lieux de l'aviation suisse.

Outre une radiographie complète de la situation et une analyse du problème, le Rapport présente les grandes orientations que le Conseil fédéral entend donner à l'aviation civile suisse. Les Chambres fédérales ont débattu et pris acte du rapport en 2005. Ensuite, le mandat a été donné au DETEC et à l'OFAC de mettre en œuvre les mesures requises et plus particulièrement de s'atteler à la révision du droit aérien. Il s'agit:

- d'envisager la modernisation de la loi sur l'aviation en y intégrant des dispositions sur le développement durable, la sécurité, la desserte, la compétitivité et l'intégration internationale.
- d'étudier la possibilité d'affecter à l'avenir les recettes provenant de la taxation sur le kérosène frappant le trafic aérien au financement

de mesures en faveur de la protection de l'environnement, de la sécurité et de la sûreté dans le transport aérien.

- de conclure des accords avec les Etats voisins – France, Allemagne, Italie – portant sur les services de la navigation aérienne, y compris sur la question de l'indemnisation des prestations fournies.
- de concrétiser la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et au Ciel unique européen (Single European Sky, SES).
- en ce qui concerne les aéroports nationaux, d'étudier la possibilité de transférer les compétences en matière de planification et d'opérer un transfert de tutelle des cantons à la Confédération.
- en ce qui concerne l'aéroport de Zurich, de poursuivre le processus de coordination du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et d'entamer des pourparlers avec l'Allemagne au sujet du régime des approches et des décollages.
- d'adapter les bases légales en vue de privilégier l'état de la technique («Best Practice») en lieu et place des règles techniques (normes et recommandations).
- de créer les bases légales nécessaires à la mise en place d'un système de comptes rendus d'événements volontaires et confidentiels, en vue d'augmenter la sécurité.
- d'étudier la possibilité de garantir des liai-

sons aériennes entre le Tessin et le reste de la Suisse.

- d'étudier les adaptations législatives nécessaires en ce qui concerne les procédures liées aux mesures de protection contre le bruit.
- de dissoudre la Commission fédérale de la navigation aérienne, organe consultatif du Conseil fédéral. Son rôle peut être rempli au besoin par d'autres organismes spécialisés.

#### **Priorité à la sécurité et à la compétitivité**

Ces mesures n'ont pas toutes la même importance pour l'avenir immédiat de l'aviation suisse. Qui plus est, leur mise en œuvre suppose la modification de réglementations de nature différente, ce qui signifie également des procédures différenciées. Les mesures portant sur la sécurité et la compétitivité sont prioritaires. Les premières décisions importantes sont déjà tombées en 2005 avec le feu vert du Parlement à la participation de la Suisse à l'AESA et à l'entrée en vigueur des bases légales relatives à l'instauration d'un système de déclaration non punitive des événements.

Les travaux en cours portent sur l'introduction dans la loi sur l'aviation de dispositions relatives au développement durable, à la sécurité, à la desserte, à la compétitivité et à l'intégration internationale, ainsi que sur le transfert

à la Confédération des compétences de planification des cantons et des communes dans le domaine des aéroports nationaux. Des pourparlers ont également été engagés avec les pays voisins au sujet des services de navigation aérienne tandis que des entretiens exploratoires sont menés avec les services allemands sur le régime des approches et des décollages à l'aéroport de Zurich intéressant le territoire allemand. Toujours en ce qui concerne l'aéroport de Zurich, le processus de coordination PSIA se poursuit comme prévu. La Suisse et l'UE ont éliminé les derniers obstacles à une participation de la Suisse au Ciel unique européen. Il s'agit maintenant pour l'OFAC de procéder en 2006 à la certification de Skyguide, comme prestataire qualifié de services de navigation aérienne.

#### **Taxe sur le kérosène: modification constitutionnelle en perspective**

La mesure la plus complexe à mettre en œuvre est celle qui vise à réaffecter une partie des recettes provenant de la taxation du kérosène au financement de mesures en faveur de la protection de l'environnement, de la sécurité et de la sûreté dans le transport aérien. Ces recettes – entre 40 et 60 millions de francs par année – viennent aujourd'hui pour l'essentiel grossir le compte routier, le reste allant directement dans la caisse générale de la Confédération. La clé de répartition des recettes entre les différents

secteurs de l'aviation doit encore être définie. L'utilisation des droits sur les carburants étant régie par la Constitution fédérale, le projet suppose au préalable une modification constitutionnelle qui devra être soumise au peuple. Il faudra ensuite modifier la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, modification sur laquelle le Parlement sera appelé à se prononcer. En fin de compte, la nouvelle réglementation ne pourra pas entrer en vigueur avant plusieurs années.

