

# Transposition dans la législation du Rapport sur la politique aéronautique

Une mise en œuvre en plusieurs étapes

Fin 2004, le Conseil fédéral dresse pour la première fois depuis cinquante ans, un état des lieux de l'aviation civile suisse dans son Rapport sur la politique aéronautique. Ce rapport contient 23 principes directeurs portant sur des domaines aussi divers que la réaffectation des revenus de l'impôt sur le kérosène, la participation de la Suisse à des projets européens – tels le Ciel unique européen ou l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) – en passant par les compétences en matière de planification des aéroports nationaux. Les mesures préconisées par le Conseil fédéral visent à maintenir les meilleures liaisons aériennes possibles entre la Suisse et les principaux centres de l'Europe et du reste du monde et à garantir un niveau de sécurité élevé par rapport aux autres pays européens. Qu'en est-il aujourd'hui de la réalisation des objectifs fixés par le Conseil fédéral?

## Un premier pas a été franchi

Plusieurs mesures ont déjà été mises en œuvre. La Suisse fait partie depuis le 1er décembre 2006 de l'AESA et du Ciel unique européen, les avions Ecolight sillonnent le ciel de la Confédération et en instaurant un système de compte rendu non punitif, l'OFAC a amorcé dans le secteur aéronautique une transition vers une «culture juste» en matière de compte rendu d'incidents affectant la sécurité (cf. page 4).

## Affecter les revenus de l'impôt sur le kérosène à l'aviation

Le Conseil fédéral a mis en consultation auprès de nombreux cercles son projet visant à réaffecter les revenus de l'impôt sur le kérosène frappant les vols intérieurs. La partie de ces revenus, qui alimentent actuellement le compte routier, devraient à l'avenir financer des mesures en faveur de la protection de l'environnement, de la sécurité et de la sûreté dans l'aviation. Cet argent pourrait servir à indemniser les riverains des aéroports incommodés par le bruit du trafic aérien ou être investi dans l'amélioration du contrôle des passagers et des bagages sur les aéroports. Il pourrait également entrer dans le financement des services de navigation

aérienne des aéroports régionaux ce qui permettrait de réduire les subventions croisées entre les services de navigation aérienne des aéroports nationaux et ceux fournis sur les autres installations aéroportuaires.

Des 60 millions de francs que rapporte au total annuellement l'impôt sur le kérosène, près de 20 millions alimentent aujourd'hui la caisse fédérale. Les 40 millions restants, versés actuellement pour les routes, serviraient ainsi pour une part (20 millions) à financer les crédits que la Confédération alloue déjà aujourd'hui à l'aviation – à l'instar des contributions aux organisations de l'aviation civile internationale et à Eurocontrol (organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne) et de l'engagement de gardes de sûreté à bord des avions commerciaux suisses (les fameux Tigers). Il resterait donc encore quelque 20 millions de francs pour financer de nouvelles mesures en faveur de l'environnement, de la sécurité et de la sûreté. Ce dossier sera traité par le Parlement en automne 2007 au début de la nouvelle législature. Le peuple sera appelé à se prononcer sur cette modification constitutionnelle probablement en 2008. Il faudra encore par la suite modifier la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire avant que l'aviation ne touche cet argent.

## Les principes transposés dans la législation

Certaines des mesures préconisées par le Rapport sur la politique aéronautique exigent une modification de la loi sur l'aviation et de plusieurs ordonnances. L'objectif consiste à réviser en profondeur la législation en coordonnant plusieurs révisions partielles. La plus importante des modifications concerne la loi sur l'aviation. Débattue au Parlement en 2008, elle vise à incorporer des principes tels que le développement durable, la sécurité, la desserte de la Suisse par les airs, la compétitivité et l'intégration internationale de l'aviation civile suisse. Ce faisant, les principales conclusions du Rapport sur la politique aéronautique seront directement transposées dans la législation.



Il est prévu également de renforcer la législation afin que l'OFAC soit en mesure de réagir rapidement aux mutations du paysage aéronautique et soit habilité à édicter selon une procédure simplifiée (ordonnance de l'office) certaines réglementations nécessaires en matière de sécurité et de politique aérienne. En outre et compte tenu de l'objectif fixé par le Conseil fédéral de maintenir la sécurité de l'aviation suisse à un niveau élevé, l'OFAC doit avoir davantage de liberté pour mettre en œuvre, en cas de besoin et subsidiairement aux normes internationales, des mesures de sécurité plus sévères tenant entre autre compte des derniers progrès de la technique.

De même, un volet du premier paquet de révisions porte sur la création d'un fonds de financement des mesures de sûreté, dont les coûts se sont envolés ces dernières années. La Confédération propose que chaque aéroport suisse instaure son propre fond alimenté par une nouvelle redevance de sûreté. Ce mécanisme doit permettre de financer toutes les mesures de sûreté hormis les prestations relevant des prérogatives exclusives de l'État.

Le projet simplifie enfin les démarches administratives pour les compagnies aériennes. Suivant une proposition de la Commission de gestion du Conseil des États - suite à l'enquête sur la débâcle de Swissair -, il est prévu de ne plus limiter la durée de validité de l'autorisation d'exploitation accordée aux transporteurs aériens. Ce faisant, la Suisse se mettrait ainsi au diapason de la législation européenne. Actuellement, les autorisations délivrées par l'OFAC sont limitées à cinq ans, renouvelables sur demande de la compagnie.

### **Un troisième paquet encore ouvert**

Les autres projets de mise en œuvre du Rapport sur la politique aéronautique sont répartis dans deux autres paquets de révision. Le second paquet comprend des adaptations de plusieurs ordonnances (ordon-

nance sur l'infrastructure aéronautique, règlement concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique, ordonnance sur les services de la navigation aérienne, ordonnance sur les taxes perçues par l'OFAC). Les travaux s'étaleront jusqu'en 2009. Le contenu du troisième paquet n'est pas encore définitivement établi, mais contiendra une révision supplémentaire de la loi sur l'aviation. Les modifications envisagées exigent une préparation approfondie, notamment en ce qui concerne la compétence en matière de planification des aéroports nationaux et le statut de ces derniers.

