

La Suisse intégrée au système aéronautique européen

Les bénéfices d'une participation à l'AESA et au Ciel unique européen

C'est sur la pointe des pieds que la Suisse est entrée le 1er décembre 2006 à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), organisme regroupant, outre les pays membres de l'UE, la Norvège, l'Islande et maintenant la Confédération. Bien qu'il n'ait pas fait les gros titres, cet événement revêt une grande importance pour l'aviation civile suisse puisque la Suisse reste de ce fait rattachée au système de réglementation et de surveillance européen, qu'elle avait intégré dans les années 90 en se joignant aux 40 pays européens affiliés aux Autorités conjointes de l'aviation civile (Joint Aviation Authorities; JAA). Les compétences de l'AESA se limitent actuellement à la certification des aéronefs, à l'agrément des organismes de conception, de production et de maintenance et plus généralement au maintien de la navigabilité des aéronefs. Elles sont toutefois appelées à s'étendre progressivement dans les années à venir pour englober l'exploitation des vols, le personnel aéronautique, les services de navigation aérienne et les aéroports. A terme, l'Agence fera office d'autorité centrale pour la sécurité de l'aviation européenne.

Un chantier de longue haleine

L'entrée à l'AESA aura d'importantes répercussions pour l'aviation suisse et réclame des efforts d'ajustement tant de la part de l'OFAC que de la part du secteur aéronautique. Bien que les normes de l'AESA découlent largement des réglementations des JAA, les modes d'action, les procédures, les compétences, les formulaires, les attestations et la fréquence des inspections changent parfois. Par exemple, l'AESA exige que tous les aéronefs fassent l'objet d'un examen de l'état tous les ans, alors qu'en Suisse, la fréquence de ces contrôles pour les appareils en exploitation non commerciale est de deux ans. Cette nouvelle réglementation entraîne des coûts supplémentaires aussi bien pour les propriétaires d'aéronefs que pour l'OFAC. Dans d'autres cas, l'AESA apporte une simplification des procédures: la reconnaissance mutuelle des papiers et certificats facilite la vente d'aéronefs d'un pays à l'autre. Autre exemple, les autorisations délivrées par l'OFAC aux organismes de conception, de produc-

tion et de maintenance étant également valables dans l'UE, les entreprises suisses ne sont pas pénalisées par rapport à leurs concurrentes.

Le passage du régime des JAA à celui de l'AESA ne se fera pas du jour au lendemain. L'OFAC a déjà préparé le terrain en négociant avec l'AESA des mesures transitoires pour les organismes de maintenance suisses; sans quoi, les entreprises suisses n'auraient plus été agréées dans l'UE à partir de l'automne 2005 et auraient dû en passer par un long et coûteux processus de certification. Une solution transitoire analogue a été trouvée pour la certification des aéronefs par le biais d'une coordination entre les procédures des JAA et de l'AESA. L'OFAC avait déjà obtenu de l'AESA le statut d'autorité de certification accréditée, statut dont elle jouissait déjà dans le cadre des JAA. Cette opération permettait de reconnaître sans autre formalité la conformité au nouvel acquis communautaire des autorisations établies par l'OFAC.





Une intégration encore à définir

Rien n'est encore définitivement établi quant à la forme que prendront les relations entre l'AESA et les autorités aéronautiques nationales dont l'OFAC. Certaines tâches sont déjà assurées par le siège de l'AESA à Cologne, comme la certification d'engins volants ou l'agrément des organismes de conception d'aéronefs ou d'éléments d'aéronef. D'autres comme l'essentiel des tâches touchant aux domaines techniques ont par contre été déléguées aux autorités nationales. L'OFAC continue donc d'effectuer l'examen de l'état des aéronefs, de délivrer des licences de mécanicien eurocompatibles, de certifier et d'auditionner des organismes de production et de maintenance.

Les modalités de la future collaboration entre les autorités nationales et l'AESA sont encore à l'étude. Il ne fait aucun doute que l'extension ces prochaines années des compétences de l'AESA ira de pair avec une intensification de la collaboration qui ne manquera pas d'influencer les activités de surveillance de l'aviation européenne. En principe, les activités de surveillance proprement dites devraient continuer à incomber aux autorités nationales.

La Suisse affirme sa présence dans le Ciel unique européen

Les portes du ciel européen se sont ouvertes pour la Suisse le 1er décembre 2006. En reprenant quatre règlements cadres, la Confédération a jeté les bases d'une participation active au projet de Ciel unique européen, qui vise à assurer l'efficacité et la sécurité dans la gestion de la circulation aérienne en Europe en prévision de la forte augmentation du trafic attendue ces prochaines années. Avec la mise en place de nouveaux systèmes techniques, le projet comprend aussi la redéfinition de l'espace aérien qui en constitue le cœur. Le champ de compétence des différents services de la navigation aérienne devrait ainsi à l'avenir être défini en fonction des flux de trafic, et non plus – comme c'est généralement le cas actuellement – en fonction des frontières nationales. Il est

prévu à cet effet de constituer des blocs d'espace aérien fonctionnels (Functional Airspace Blocks, FAB) qui s'étendraient sur plusieurs pays. Moin d'opérateurs devraient ainsi permettre de fluidifier le trafic. Dans un système de ce genre, les prestataires de services de navigation aérienne sont condamnés à coopérer entre eux sous peine de disparaître du ciel européen.

La Suisse participe à l'aménagement du futur espace aérien en collaborant à deux projets de constitution d'un FAB. Skyguide et les services français de la navigation aérienne ont rédigé une étude concluant à la faisabilité d'un FAB franco-suisse. Les deux pays sont en train de négocier un accord en ce sens. Par ailleurs, la Suisse et la France se sont associées à l'Allemagne, aux Pays-Bas, à la Belgique et au Luxembourg pour étudier la faisabilité d'un FAB commun qui devrait être baptisé Europe Central. Les résultats de l'étude technique sont attendus pour 2008. En outre, l'OFAC a certifié Skyguide en tant que prestataire de services de navigation aérienne et MétéoSuisse – en tant que prestataire de services de météorologie aéronautique conformes aux exigences du Ciel unique. Toutes les conditions sont donc réunies pour assurer la pérennité des services de navigation aérienne «made in Switzerland».

