

Face au climat, l'aviation ne doit pas rester de glace

La protection du climat est sur toutes les lèvres. Les scientifiques qui analysent les phénomènes climatiques nous promettent un avenir plutôt sombre, les politiciens se querellent sur les mesures à adopter pour freiner le changement climatique, les entreprises font de leurs avancées en matière de production respectueuse du climat un argument publicitaire et les associations et organisations tentent d'inciter la population à adopter un comportement bénéfique pour le climat. Un seul mot d'ordre: «réduire les polluants et les substances nocives qui ont un effet direct sur le climat». Le principal agent incriminé est le dioxyde de carbone rendu directement responsable du réchauffement climatique.

Bien qu'il ne soit fait nullement mention de l'aviation dans le protocole de Kyoto, lequel fixe des objectifs clairs en matière de réduction des émissions de CO₂, et même si le trafic aérien est seulement à l'origine de 2% des rejets planétaires de CO₂, le secteur aéronautique international ne pourra pas rester longtemps à l'écart des efforts consentis en faveur du climat. La Confédération a donc adopté, en la matière, une stratégie sur trois axes: technique, opérationnel, infrastructurel et économique. Technique, car elle met l'accent sur le développement d'avions «verts» plus silencieux et moins polluants; opérationnel et infrastructurel puisqu'elle mise sur l'optimisa-

tion des procédures d'approche et de décollage ou en matière de sécurité aérienne et sur des liaisons aériennes plus directes ; économique, enfin, dans la mesure où la Confédération ne se contente pas d'introduire simplement des taxes et des émoluments supplémentaires ou de les augmenter, mais privilégie les mesures incitatives basées sur les mécanismes du marché, à commencer par des taxes d'atterrissage liées aux émissions ou des systèmes d'échanges de quotas d'émission. Pour avoir une chance d'être réellement appliqués, ces systèmes se doivent d'ailleurs de remplir une condition essentielle: ne pas provoquer de distorsion de la concurrence.

Convaincu que les mesures appliquées à l'échelon mondial renferment dans le domaine environnemental le potentiel le plus important, l'OFAC s'engage en premier lieu au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La Suisse siège avec quatorze autres pays dans un groupe de travail de haut niveau chargé de soumettre d'ici à l'année prochaine des propositions concrètes en matière de protection du climat.

En 2008, d'autres changements devraient aussi donner de l'élan à l'OFAC. D'une part, les divisions en charge de la sécurité aérienne recevront les 20 postes supplémentaires accordés par le Conseil fédéral et le Parlement. Ceci doit permettre à l'office d'accroître sa liberté de mou-

vement dans sa mission de surveillance devenue de plus en plus exigeante en raison de la multiplication des normes internationales – en particulier au niveau de l'UE. D'autre part, l'OFAC a rejoint les rangs des offices GMEB (Gestion par mandats de prestations et enveloppe budgétaire) de l'administration fédérale. La GMEB est la traduction du principe de la gestion par objectifs au niveau de la Confédération. L'office est ainsi en mesure d'allouer ses ressources en appliquant davantage des principes de l'économie d'entreprise et pouvoir ainsi mieux tenir compte de ses besoins. C'est un progrès dont il ne faut pas sous-estimer l'importance dans le contexte d'un secteur aéronautique dynamique et en perpétuelle mutation. Avec ses nouveaux instruments de gestion et de conduite et ses ressources supplémentaires, l'office est armé pour contribuer, comme le préconise le Conseil fédéral, à maintenir la sécurité de l'aviation suisse à un niveau élevé comparativement à celui des autres pays européens.

Raymond Cron, Directeur de l'OFAC

