



Dans le jargon des économistes, la «volatilité» exprime l'état d'un secteur économique sujet à d'imprévisibles et brusques changements et dont la valeur des titres oscille sur les marchés internationaux comme un navire à la merci des flots. Ouvert à la concurrence mondiale, le secteur aérien entre assurément dans cette définition. Mais à la différence d'autres domaines, il se caractérise également par une évolution rapide de la technologie. La cadence de développement que rencontre les domaines techniques pose un défi non seulement à l'industrie aéronautique, mais aussi aux autorités de surveillance. D'une part, elles doivent s'assurer qu'elles disposent de suffisamment de personnel qualifié; d'autre part, elles doivent veiller à ce que la législation ne reste pas trop à la traîne des nouvelles évolutions techniques, des exigences d'un marché globalisé ou tout simplement des exigences du public en matière de sécurité et de performance du transport aérien.

Renforcer la loi sur l'aviation

L'OFAC a entamé un véritable marathon. Compte tenu des objectifs fixés par le Conseil fédéral dans le rapport sur la politique aéronautique paru fin 2004, mais aussi des évolutions sur le plan international ainsi que des tendances qui se dessinent, l'office a élaboré plusieurs projets de révision de loi et d'ordonnances. Le chantier le plus important touche la loi sur l'aviation.

Selon l'objectif fixé par le Conseil fédéral, qui entend que l'aviation suisse maintienne un niveau de sécurité élevé, la révision de la loi sur l'aviation permettra, d'une part, si nécessaire aux autorités, compte tenu de l'état de la technique, de définir des exigences techniques plus sévères que les normes internationales. Pour réagir rapidement aux mutations, l'OFAC sera ainsi habilité à édicter des dispositions techniques d'exécution, pour des motifs de sécurité ou afin de mettre en œuvre de nouvelles normes internationales.

Plusieurs articles de la loi sur l'aviation concernant de nouvelles règles en matière de régulation du marché seront, d'autre part, adaptés. A la différence de ce que prévoit la loi actuelle, la Confédération ne se contentera plus de surveiller la politique des aéroports en matière de redevances, mais approuvera également les tarifs. Au chapitre du financement des mesures visant à prévenir les actes criminels (sûreté), la loi prévoit que chaque aéroport crée un fonds alimenté par une redevance spéciale par passager et destiné à financer toutes les mesures de sûreté à l'exception des prestations relevant de la souveraineté de l'Etat. Actuellement, les aéroports prennent en charge la majeure partie des dépenses de sûreté.

Afin de financer les services de navigation aérienne, il est aussi prévu de classer les aérodromes par catégories. Les redevances dues pour chaque atterrissage et décollage pratiquées par les aérodromes de même catégorie répondraient ainsi à des critères uniformes. Ce modèle doit permettre d'améliorer la vérité des coûts dans le domaine du financement des services de navigation aérienne. Notamment, les subventions croisées entre l'aéroport de Zurich et les aérodromes régionaux disparaîtraient.

Une taxe de surveillance pour améliorer le rapport entre coûts et recettes

Pour être en mesure de remplir durablement sa mission de surveillance sur l'aviation dans un monde d'une complexité croissante, l'OFAC va se doter de 44 postes supplémentaires. Le Conseil fédéral a approuvé en 2007 une première tranche de 20 postes. Il a toutefois exigé que cette augmentation d'effectif soit sans incidence budgétaire et que les redevances perçues par l'office soient revues à la hausse. L'ordonnance sur les émoluments de l'OFAC élaborée à cet effet est entrée en vigueur début 2008. De par les recettes supplémentaires qu'elle génère, cette ordonnance est censée permettre à l'office de couvrir 13% de ses coûts contre 10% actuellement. L'office répond ce faisant à la revendication du Conseil fédéral, du Parlement et du Contrôle fédéral des finances, qui souhaitent que l'office amé-





liore son taux d'autofinancement. Parallèlement une idée de nouvelle taxe de surveillance, inscrite dans le projet de révision de la loi sur l'aviation, devrait également permettre d'améliorer ce taux. Elle serait uniquement versée par les aéroports, les compagnies aériennes, les écoles d'aviation ainsi que les organismes de production et de maintenance. Les pilotes et les propriétaires d'aéronefs en seraient exemptés. Cette nouvelle taxe permettrait de financer les vingt-quatre postes restant sans incidence budgétaire et ceci toujours dans l'objectif de remplir les conditions posées par le Conseil fédéral.

La révision de la loi sur l'aviation devrait être mise en consultation d'ici à l'automne pour figurer au menu des Chambres fédérales dans le courant de 2009. Parallèlement, plusieurs ordonnances subissent également un reliftage comme l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne, l'ordonnance sur le transport aérien ou le règlement concernant les licences du personnel navigant, pour n'en citer que quelques-unes. De plus, le Conseil national, conseil prioritaire, a accepté de modifier l'art. 86 de la Constitution afin qu'une partie du produit de l'imposition sur le kérosène soit affecté non plus au trafic routier mais au trafic aérien.

Pour terminer, la nouvelle teneur de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique est entrée en vigueur en mars. Elle précise notamment les droits et obligations des chefs d'aéroport et donne compétence à l'OFAC de déroger aux restrictions concernant le vol de nuit sur les aéroports suisses dans le cadre de manifestations internationales et pour des motifs de sécurité. Une étape de plus sur la voie d'une législation moderne.