

Se ménager une place dans le ciel européen

Jamais à court d'abréviations cabalistiques, l'aviation européenne nous a gratifié à la fin de l'année dernière d'un FABEC. FABEC pour Functional Airspace Block Europe Central, c'est-à-dire le futur espace aérien géré en commun par les services de la navigation aérienne belges, français, allemand, néerlandais, luxembourgeois et suisses. Le FABEC est un des projets mis en chantier dans le cadre du Ciel unique européen voulu par l'UE et destiné à réaménager l'espace aérien du continent en réponse à son engorgement programmé - si tant est que la progression annoncée du trafic aérien de 50% sur dix ans se vérifie.

Le Ciel unique européen est censé d'une part, simplifier un espace aérien qui ressemble à un patchwork; d'autre part, raccourcir les distances couvertes par les avions par l'utilisation de routes plus directes, ce qui se traduira également par des économies de carburant et donc un meilleur bilan environnemental - une nécessité absolue en ces temps où il est partout question de réduire les émissions de substances nuisibles pour le climat, comme le CO₂.

Mais il est une autre raison pour laquelle le FABEC est important pour la Suisse et Skyguide, le prestataire national de services de navigation aérienne: ce projet offre à notre pays une place dans le futur paysage européen du contrôle aé-

rien. Car à la longue, face aux profonds bouleversements qui s'annoncent avec le Ciel unique, Skyguide aurait été bien en peine de conserver sa compétitivité en se limitant à proposer ses services dans un espace relativement petit comme la Suisse. En signant aux côtés des cinq autres pays associés une déclaration d'intention en novembre dernier, la Confédération a manifesté sa volonté de poursuivre la construction du FABEC. Les parties ne seront toutefois réellement liées au regard du droit qu'après ratification d'un traité international.

Cet automne, les citoyens suisses auront à se prononcer pour la première fois depuis longtemps sur un objet lié à l'aviation : la modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale. La modification vise à mettre fin à la préséance indue dont jouit le trafic routier par rapport au trafic aérien. Actuellement, le produit de l'impôt sur les carburants frappant les vols intérieurs et les vols privés qui n'alimente pas la caisse fédérale sert à financer la construction du réseau routier. Le trafic aérien, en revanche, est oublié.

La nouvelle version de l'article constitutionnel affecte à l'aviation une partie des fonds présentement dévolus aux routes. Quelque 40 millions de francs par an seraient ainsi dégagés pour financer des mesures en faveur de la sécurité, de l'environnement et de la sûreté. La Confédération contribue ce faisant - même si c'est dans un ca-

dre restreint - à élever encore davantage le niveau de sécurité de l'aviation suisse tout en améliorant la compétitivité, conformément aux principes directeurs énoncés dans le Rapport sur la politique aéronautique. Cet objet mérite donc d'être soutenu par le souverain.

Peter Müller, directeur de l'OFAC

