

**Janvier**

Le Conseil fédéral adopte les bases légales en vue de regrouper les services de la navigation aérienne civile et militaire en une seule entité, la société Skyguide.

**Février**

La Commission de gestion du Conseil national effectue une visite de l'OFAC. Elle s'informe alors de la nouvelle organisation de l'office, effective depuis le début de l'année.

**Mars**

La Fédération internationale des contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) tient sa 40e conférence annuelle à Genève.

**Avril**

La modification des compétences relatives à l'exécution des examens aéro-médicaux entre en vigueur. Elle règle l'attribution des examens des pilotes civils à l'institut aéro-médical de Dübendorf, chargé jusqu'ici de contrôler la santé des pilotes militaires.

A Berlin, le Président de la Confédération, M. Leuenberger, et le ministre allemand des transports, M. Bodewig, conviennent le 23 avril des grandes lignes de l'accord aérien: 100 000 survols au plus de l'Allemagne par année, une pause nocturne de 22h00 à 06h00 et l'interdiction de survol pendant les week-ends de 21h00 à 09h00.

**Mai**

Le DETEC accorde aux aéroports nationaux de Zurich et de Genève une nouvelle concession d'exploitation de 50 ans.

Réunion de la Commission mixte franco-suisse: celle-ci décide d'instituer un comité binational afin d'améliorer l'information réciproque relative à l'aéroport de Genève.

A l'aéroport de Bâle-Mülhouse, le terminal passagers „Y“ est mis en service.

**Juin**

Le directeur de l'OFAC, M. André Auer, et le directeur de la navigation aérienne française (DNA), M. Henri-Georges Baudry, signent à Paris l'accord franco-suisse sur la gestion du trafic aérien. Cet accord conserve à Skyguide le contrôle de la circulation aérienne sur une partie du territoire français à l'ouest de Genève.

A Berne ont lieu les neuvièmes négociations sur l'accord avec l'Allemagne.

**Juillet**

Les dixièmes négociations concernant l'accord ont lieu à Berlin. A l'issue de la 11e réunion, qui a lieu à Berne les 25 et 26 juillet, les délégations mettent fin aux négociations techniques.

**Août**

A Berne, deuxième rencontre à l'échelon ministériel, sans résultat tangible.

**Septembre**

La troisième rencontre des ministres, le 4 septembre à Berlin, aboutit à un accord sur tous les points litigieux. Les négociations, qui ont duré plus de trois ans, sont terminées.

Le 11 septembre, des terroristes s'emparent d'avions de ligne et les lancent contre les deux tours du World Trade Center à New York et contre le Pentagone à Washington, faisant plus de 3000 morts. Suite à ces attentats, les Etats-Unis verrouillent leur espace aérien pendant plusieurs jours. Comme les autres compagnies, Swissair doit dévier ses vols vers le Canada.

La 33e assemblée plénière de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est entièrement placée sous le signe des attentats qui ont frappé les Etats-Unis. La proposition de la Suisse tendant à taxer le kérosène dans le monde entier en fonction des polluants émis par les avions est rejetée.

Le Président de la Confédération, M. Leuenberger, et le ministre français des transports, M. Gays-

sot, signent une déclaration d'intentions pour le raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire.

**Octobre**

L'OACI publie les résultats de l'audit de sécurité qu'elle a réalisé à l'OFAC l'année passée. L'office y obtient généralement de bonnes notes, même si les examinateurs déplorent les ressources en personnel restreintes.

Les assureurs du monde entier ayant dénoncé les contrats après les événements du 11 septembre, le Conseil fédéral garantit aux compagnies suisses d'aviation la couverture de leur responsabilité civile au sol. Prolongée à deux reprises, cette garantie s'étendra jusqu'au 24 décembre.

Le 18 octobre, l'ambassadeur d'Allemagne, M. Reinhard Hilger, et le directeur de l'OFAC, M. André Auer, signent l'accord aérien. L'interdiction des vols de nuit sur l'Allemagne, première des mesures anticipées, entre en vigueur le lendemain.

Le premier entretien de coordination du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a lieu. L'intention est de présenter, pour l'été 2002, une nouvelle proposition de règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich.

**Novembre**

L'OFAC délivre l'autorisation d'exploitation à Balair Airlines SA. Cette filiale d'Hotelplan reprend pour le compte du voyageur le trafic charter de Balair, filiale de Swissair.

Une réunion d'experts sur la sûreté du trafic aérien a lieu à Montréal. Elle est présidée par M. Urs Haldimann, chef du Centre de compétences Affaires internationales à l'OFAC.

Au début de 2002, le service de recherches et de sauvetage (SAR) de l'aéronautique civile passera de l'OFAC à la Rega et aux Forces aériennes. Le Conseil fédéral adopte une ordonnance à cet effet.

Le 24 novembre, un appareil Crossair de type «Jumbolino» en vol d'approche vers l'aéroport de Zurich s'écrase près de Bassersdorf. Vingt-quatre des 33 occupants trouvent la mort. Suite à cette catastrophe, la procédure d'approche de la piste 28 est suspendue. Des vols de contrôle montrent toutefois que le radiophare omnidirectionnel fonctionne parfaitement. L'OFAC autorise alors à nouveau l'accès à la piste 28, mais sous réserve d'un niveau de visibilité minimale plus élevé, jusqu'à ce que les causes de l'accident soient connues.

La commission mixte de l'aviation instaurée par l'accord germano-suisse se constitue à Bonn. Elle devra suivre la mise en œuvre de l'accord entre les deux pays.

**Décembre**

Le Conseil fédéral adopte une ordonnance devant constituer la base légale des Services de transport aérien de la Confédération (STAC).

