

Janvier

L'OFAC annonce qu'il ne s'oppose pas à l'augmentation des redevances passagers demandée par l'aéroport de Zurich. Celles-ci passent à 36 francs (+11,50 francs) pour les passagers locaux et à 20 francs (+4,50 francs) pour les passagers en transit. L'office exige toutefois que cette mesure, dont l'entrée en vigueur était prévue pour avril, soit reportée jusqu'à la mise en service de la nouvelle aérogare «Dock Midfield» en automne.

Février

La Suisse et l'Allemagne ne renégocieront pas l'accord aérien. Les entretiens exploratoires n'ont pas permis au conseiller fédéral Moritz Leuenberger et à son homologue allemand, Manfred Stolpe, de rapprocher leurs points de vue.

Mars

Le Conseil des Etats, qui avait renvoyé le dossier à sa Commission des transports et des télécommunications lors de la session d'hiver, décide par 30 voix contre 13 de ne pas entrer en matière sur l'accord aérien avec l'Allemagne. Le Conseil fédéral devra donc notifier officiellement au gouvernement allemand que l'accord ne sera pas ratifié.

Les autorités canadiennes chargées d'enquêter sur les circonstances de l'accident du vol Swissair SR 111 le 3 septembre 1998 à Halifax publient leur rapport final. L'enquête approfondie n'a pas permis de déterminer avec certitude les causes de l'incendie qui s'est déclaré derrière le poste de pilotage de l'appareil. L'OFAC reprend quelque 50 recommandations de sécurité relatives au type d'avion accidenté, un McDonnell Douglas MD-11, et émises dans le cadre de l'enquête canadienne. De caractère contraignant, elles s'appliquent à Swissair de même qu'à Swiss.

Avril

L'Allemagne réagit au rejet de l'accord aérien par la Suisse: le Ministère allemand des transports annonce un renforcement des restrictions de vol qui prévoit de

prolonger d'une heure le matin et d'une heure le soir l'interdiction de survoler le sud de l'Allemagne durant la nuit. Toute approche de Kloten par l'Allemagne méridionale serait désormais prohibée entre 21h00 et 07h00 les jours de semaine. Afin d'éviter une interruption de l'exploitation durant ces deux heures, l'aéroport a déposé une demande de modification provisoire de son règlement d'exploitation, que l'OFAC approuve après avoir brièvement consulté les cantons concernés. Les avions sont autorisés à atterrir depuis l'est. Parallèlement, l'Allemagne annonce l'entrée en vigueur pour juillet d'une clause dérogatoire restrictive.

Mai

Le Conseil fédéral saisit la Commission européenne au sujet des mesures restrictives décidées par l'Allemagne concernant les approches de l'aéroport de Zurich, les nouvelles conditions étant nettement plus défavorables pour la Suisse que celles que prévoyait l'accord aérien. En prévision du durcissement du régime dérogatoire pour les approches par le nord, l'aéroport demande à l'OFAC d'autoriser les approches par le sud, afin, là aussi, d'écartier le spectre d'une interruption de l'exploitation à certains moments de la journée.

Juin

L'OFAC accueille favorablement la requête de l'aéroport de Zurich concernant les approches par le sud, aucune autre alternative ne permettant d'assurer la continuité de l'exploitation. Pour des raisons techniques, les approches par le sud ne seront toutefois possibles qu'à partir de la fin du mois d'octobre 2003. Dans le cadre de négociations menées à l'échelon ministériel, la Suisse a pu obtenir de l'Allemagne qu'elle reporte le durcissement du régime des dérogations prévu pour la mi-juillet. Les deux pays ont ainsi convenu que la nouvelle réglementation n'entrera effectivement en vigueur qu'avec l'introduction des approches par le sud à fin octobre. De son côté, la Suisse s'engage à respecter un calendrier comprenant notamment l'aménagement par étapes

d'ici à octobre 2004 d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) par le sud sur la piste 34. L'Allemagne annonce par ailleurs qu'elle supprimera les zones d'attente EKRIK et SAFFA au-dessus de son territoire à partir de février 2005.

Juillet

Conséquence des attentats du 11 septembre 2001, les Etats-Unis exigent des compagnies aériennes l'accès libre et automatisé aux données concernant les passagers. Un premier round de consultation a lieu entre les autorités suisses et américaines sur ce dossier. Les compagnies suisses sont dispensées de livrer les données en leur possession.

Août

Un examen de la procédure d'approche de l'aéroport de Lugano révèle que celle-ci contrevient aux normes internationales. L'OFAC établit un train de mesures en vue de corriger cette situation. Conséquence: plusieurs types d'appareils ne sont plus autorisés à atterrir sur l'aéroport tessinois.

D'un commun accord avec le DETEC, André Auer quitte ses fonctions à la tête de l'OFAC. L'intérim est assuré par Max Friedli, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT).

Septembre

Le DETEC met en place une procédure de médiation pour trouver un consensus pour l'exploitation future de l'aéroport de Zurich. Y sont conviés des représentants de la Confédération, des cantons, de l'aéroport de Zurich, de Swiss et de Skyguide. Aucun règlement d'exploitation définitif ne sera adopté pour l'aéroport de Zurich avant la fin de la médiation.

Octobre

L'OFAC ordonne la modification complète de la procédure d'approche à l'aéroport de Lugano afin de la rendre conforme aux normes internationales. La modification sera introduite en deux étapes, la première en novembre 2003, la seconde, deux ans

plus tard. Cette solution tient compte des impératifs techniques de la sécurité et des intérêts économiques du canton du Tessin.

Après avoir procédé à un examen de sécurité complet, l'OFAC donne son feu vert aux approches par le sud de l'aéroport de Zurich.

Novembre

L'OFAC et le Ministère allemand des transports précisent les modalités d'application de la clause dérogatoire figurant dans l'ordonnance allemande relative aux approches de l'aéroport de Zurich. Il s'agit d'éviter les incessantes modifications de la stratégie d'approche durant les heures d'interdiction de survol de l'Allemagne.

Décembre

Le Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation (BEAA) publie son rapport sur les circonstances de l'accident d'un appareil de la compagnie Crossair près de Nassenwil en janvier 2000. L'OFAC met en œuvre la plupart des recommandations de sécurité prescrites.

La Commission de l'UE rejette la plainte suisse contre les restrictions de vol décidées par l'Allemagne. Fermement convaincu que l'ordonnance allemande ne respecte pas le principe de proportionnalité et est discriminatoire, le Conseil fédéral décide de recourir auprès de la Cour européenne de justice.

Le Conseil fédéral nomme l'ingénieur bâlois Raymond Cron à la tête de l'OFAC. Il entrera en fonction au printemps 2004.

L'aéroport de Zurich dépose une demande de modification provisoire de son règlement d'exploitation. Celui-ci reprend les modifications provisoires introduites les années précédentes et devrait rester en vigueur jusqu'à la fin de la procédure de médiation.