

# Laisser la «fenêtre sur le monde» ouverte

L'aviation suisse a besoin de «conditions de vol» favorables pour se maintenir à son niveau de croisière. L'Etat y veille en instaurant un cadre réglementaire adéquat, comme la première révision partielle de la loi sur l'aviation qui est entrée en vigueur au printemps 2011. Celle-ci introduit de nouvelles règles de financement du service de la navigation aérienne et crée les bases légales permettant à la Confédération de subventionner l'instruction du personnel aéronautique. Ces mesures ont pour objectif de maintenir la sécurité de l'aviation suisse à un niveau élevé dans le contexte européen.

La deuxième révision partielle de la loi sur l'aviation mettra l'accent sur les infrastructures. Il est question de déléguer à la Confédération la compétence de spécifier si nécessaire pour chaque aéroport les exigences applicables au développement de l'infrastructure et de l'exploitation. Dans ce contexte, il pourrait s'avérer judicieux que la Confédération dispose sous certaines conditions d'un pouvoir d'influence correspondant, du moins sur les aéroports nationaux, ces derniers constituant des infrastructures d'importance nationale et de véritables «fenêtres sur le monde». Afin que les intérêts nationaux soient défendus au même titre que les intérêts régionaux, il est prévu que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) contienne des indications plus précises et plus contraignantes sur l'exploitation des aéroports.

Il est question également d'assouplir le régime d'autorisation pour les aéroports, plus précisément de faire en sorte que ces autorisations soient mieux adaptées au potentiel de développement, à la fonction et à la taille des différents aéroports. Concrètement, cela signifie qu'un aéroport national se verra accorder des droits et obligations plus étendus qu'un champ d'aviation desservi uniquement par de petits avions. Il est par ailleurs prévu de simplifier et d'accélérer les procédures d'autorisation.

La révision promet également d'introduire plus de concurrence dans le domaine des services de navigation aérienne. Il est ainsi prévu que les aéroports régionaux puissent choisir le prestataire qui assumera le contrôle des approches et des départs parmi une liste de prestataires certifiés par l'OFAC. Par contre, le service de la navigation aérienne sur les aéroports nationaux, de même que les contrôles en-route et dans les espaces aériens dédiés à l'entraînement des militaires resteront du ressort d'un prestataire unique.

L'OFAC a mis ces propositions en consultation auprès des milieux de l'aviation au printemps 2012. Elles ont été globalement bien accueillies, même si certaines prises de position sur l'un ou l'autre point divergent du tout au tout. L'OFAC mettra le projet de révision en consultation d'ici début 2013.

## Les limites de la cohabitation

*Le texte mis en consultation auprès des représentants de l'aviation a suscité des attentes qui ne pourront pas toutes être satisfaites. La grande aviation commerciale, l'aviation sportive et l'aviation légère, invoquant leur importance pour le développement de l'aviation suisse, ont revendiqué le libre accès à l'espace aérien et aux aéroports. La Confédération souhaite bien entendu permettre aux différents secteurs de l'aviation suisse de cohabiter. Mais cette volonté se heurte à de nombreuses difficultés, notamment du fait des capacités limitées de l'espace aérien et des surfaces au sol. L'OFAC réfléchit à ce propos à l'élaboration d'un «paysage aéroportuaire suisse», c'est-à-dire une représentation plus fine du type de trafic admis par catégorie d'aéroport. L'office dévoilera ses propositions à ce sujet au début de l'année prochaine.*



*Révision de la loi sur  
l'aviation, 2<sup>e</sup> acte*