BULLETIN
Août 2013

Check:
new website
www.aerodromes.ch!

Ne devons nous nous en prendre qu'à nous-même?

Chers membres
Dans l'article suivant «Salade bruxelloise» nous rendons compte sans fioritures de l'expérience des représentants de l'AG face aux autorités de l'UE. Cela était nécessaire.
Tous ceux qui vont prendre connaissance des rapports qui dominent dans ce domaine vont sans aucun doute se demander: «Comment est-ce possible, ne sommes-nous pas, au moins en partie, également responsables de cette situation?»
Voilà déjà plusieurs années que l'ASA a constaté qu'une grande partie de la déraison législative venait de Bruxelles. Nous nous sommes régulièrement demandés comment intervenir plus efficacement. Contrairement aux aéroports nationaux et aux grandes compagnies aériennes, il y a apparemment, à Bruxelles, un problème de perception de l'aviation générale. Qu'est-ce que l'AG? Que comprend l'AG? L'aviation d'affaires en fait-elle partie ou non? Quelle importance les activités de l'AG ont-elles au sein de la navigation aérienne? La définition selon laquelle «tout ce qui n'est pas trafic de ligne ou charter» est en effet compréhensible pour les spécialistes, mais pas forcément ni pour des tiers, ni pour la politique. La notion d'AG doit être précisée par des compléments tels que l'aviation d'affaires, le travail aérien, les vols de sauvetage, les vols d'hélicoptère, la formation, les vols non commerciaux, etc.
Contrairement aux compagnies aériennes et aux compagnies charter, qui ont des structures de grandes entreprises, l'AG est constituée avant tout de PME, y compris dans le domaine des infrastructures. Des collaborations entre les associations, tant au plan national que – encore plus – au plan international sont par conséquent indispensables. Ce n'est qu'ainsi que l'importance pour l'économie public peut être mise en évidence. En Suisse, pratiquement toutes les associations de l'AG sont membres de l'association faîtière Aérosuisse. Mais que fait Aérosuisse pour l'AG au niveau européen? Sans être indécent, on peut constater: très peu, jusqu'ici. Il y a certainement un grand potentiel d'amélioration.
Comme nous le constatons régulièrement, des changements positifs ne peuvent guère être obtenus au moyen d'entretiens directs avec l'administration, que cela soit au plan national ou européen. Pour cela, il faut l'intervention de la politique. Et c'est là que se situe la tâche principale de l'association faîtière Aérosuisse, au plan national comme au plan européen.
Il s'agit d'avoir une influence politique grâce aux informations du système d'alerte, actuellement déjà en fonction, et cela directement auprès des parlementaires compétents à Berne et à Bruxelles. En plus, les activités internationales de l'OFAC doivent être accordées aux besoins et intérêts de l'AG. Cette approche discutée depuis déjà fort longtemps doit être mise en pratique de manière cohérente.
A côté de tous les autres thèmes nationaux actuels tels que la 2ème révision de la LA, la structure de l'espace aérien, skyguide national, etc., il faut se concentrer sur l'essentiel : Nous devons parvenir à retrouver, à maintenir et à accroître la compétitivité et le bien-fondé des entreprises de l'AG. Nous serons jugés d'après nos résultats!

Werner Ballmer, président ASA

Salade bruxelloise – bref condensé

Andreas Fuhrimann

Divers indices suggèrent que même les responsables des plus hautes autorités et instances politiques ne prennent pas au sérieux les besoins de l'aviation générale (AG) – du trafic aérien individuel. Cette crainte n'est pas nouvelle. Une entrevue qui s'est récemment déroulée à Bruxelles semble confirmer cette thèse de façon terrifiante. Vous trouverez ci-après un extrait d'un compte-rendu fort instructif paru dans la revue «Pilot und Flugzeug»[1]:
Le 19 juin a eu lieu à Bruxelles une première audition des représentants de l'AG par des représentants du parlement de l'UE, de la Commission de l'UE et de l'AESA. Les initiateurs de cette rencontre étaient l'IAOPA et l'AOPA Allemagne. Cette manifestation était intéressante dans la mesure où elle a mis en évidence les causes des directives superflues qui nuisent à toute une branche industrielle d'un continent entier en négligeant les besoins d'une branche économique non négligeable et d'une partie de la population[2].
Le président européen de l'IAOPA et un membre de l'AOPA France ont décrit, au début de la rencontre, de façon impressionnante les conséquences dévastatrices pour l'AG que l'application des règles pour le transport aérien avait eues jusqu'ici. (Citation: «Des règles absurdes et extrêmement coûteuses sont édictées, alors que même les ›

propres études de l'AESA disent qu'elles n'apportent pas le moindre gain de sécurité!»)

Le plus haut responsable de l'aviation de la Commission de l'UE[3] a dévoilé aux représentants présents de l'AG sa vision de la situation: La Commission de l'UE est perçue par l'AG comme un «requin» qui dévore peu à peu l'aviation générale. Ce n'est toutefois pas l'intention de la Commission de l'UE. Immédiatement après sa déclaration, le directeur de l'Aviation de la Commission de l'UE quittait la table ronde, sans même écouter une seule question d'un représentant de l'AG ou d'un parlementaire de l'UE.

Le deuxième représentant de la Commission de l'UE[4] a présenté quelques mesures, destinées à montrer que les autorités avaient compris les préoccupations de l'AG. En y regardant de plus près, il s'agit pourtant seulement d'annonces d'atténuation des conséquences jusqu'ici les plus graves de la réglementation de l'UE. Après quelques questions critiques, ce membre de la Commission a, lui aussi, pris le large au milieu de la conférence.

La discussion avec le représentant de l'AESA[5] a aussi dévoilé son approche, soulignée par des tentatives de justification techniquement peu convaincantes. Il conclut en affirmant que la sécurité ne devait en aucun cas être menacée par le seul fait que des exploitants d'aérodromes avec des pistes plus courtes connaîtraient des difficultés financières.

Le déroulement de cette audition n'a pas mis en évidence un intérêt particulier de la Commission pour un retour d'information du secteur. Les représentants de la Commission de l'UE, notamment, n'ont même pas tenté de justifier les réglementations actuelles ou au moins de les expliquer. Ils ont admis sans détour que ces réglementations avaient des effets extrêmement négatifs pour l'AG. Le plus haut responsable de la Commission a même montré un désintérêt flagrant pour la problématique («one rule does not fit all») et pour un retour d'information des personnes concernées. Telles sont les principales impressions des participants à cette rencontre.

Et en Suisse? Quel rôle joue notre Office fédéral compétent? Est-ce une impression que la marge de manœuvre disponible n'est souvent pas utilisée pour les besoins suisses et que même, quelques fois, certains points sont intégrés de façon plus qu'hâtives dans nos lois nationales? Est-ce exact que la plupart des responsables, des chefs et des spécialistes de l'OFAC n'ont, aujourd'hui, pas de formation aéronautique pratique, raison pour laquelle ils sont incapables d'évaluer toutes les conséquences de ce qu'ils fabriquent?

Quoi qu'il en soit, les critiques que l'on peut entendre en Suisse sont étonnamment similaires à celles de nos voisins européens. Ainsi Daniel Affolter, président de l'AOPA Suisse, décrit très justement les effets de l'avalanche réglementaire comme un «Highspeed Stall» législatif pour l'aviation générale. L'ASA partage sa perception, selon laquelle «toujours plus de lois et de directives ne mènent pas à plus, mais à moins de sûreté et de sécurité». Notamment du fait qu'une impression délétère s'établit chez les pilotes, comme quoi la sécurité d'un vol est garantie pour peu qu'ils respectent les prescriptions. Daniel Affolter confirme que les membres de son association se plaignent également et régulièrement «de la constante et ingérable augmentation des réglementations, qui ne sont souvent ni logiques et ni nécessaires» et qu'il constate qu'un nombre au-dessus de la moyenne de pilotes cessent de voler pour cette raison.

Les personnes concernées de l'AG, qui sont menacés de se noyer dans le flux de régulations irraisonnables et disproportionnées, se remémorent volontiers le temps d'avant la signature des accords bilatéraux I, lorsque l'Office fédéral avait encore une manière de penser et de faire orientée selon les besoins des clients, et ce de façon partenariale et où le bon sens, le respect mutuel et la responsabilité propre étaient plus qu'estimés. Et ils repensent au temps où le législateur tenait encore compte de manière appropriée de l'aviation générale, que ce soit en tant qu'employeur ou comme fournisseur de pilotes pour la relève. Est-ce vraiment, là, un rêve irréaliste d'une autre époque?

Malgré cette perte douloureuse de souveraineté, l'Association Suisse des Aérodromes ne va en tout cas pas baisser les bras dans ses efforts pour avoir de meilleures conditions pour l'aviation générale en Suisse. Nous allons encore devoir conclure des alliances plus étroites avec nos partenaires nationaux et internationaux. Nous nous efforcerons de pouvoir regagner l'OFAC en tant que défenseur compréhensif et courageux des intérêts d'une minorité importante de l'aviation civile suisse.

[1] Jan Brill, «Pilot und Flugzeug» 07/2013
[2] En Europe (sans la Turquie, l'Ukraine, la Biélorussie et sans les héliports), le CIA World Factbook comptait, en janvier 2012, un total de 3687 places d'aviation dont env. 30 grands aéroports
[3] Matthew Baldwin, Director of Aviation de la Commission de l'UE
[4] Filip Cornelis, Head of Aviation Safety de la Commission de l'UE
[5] Jules Kneepkens, Rule Making Director der l'AESA

Parlement européen	Législatif Peut accepter ou refuser les lois seulement **comme un tout (!)**
AESA	Agence indépendante Tous les états de l'UE sont des membres de l'AG avec droit de vote La Suisse est membre **sans** droit de vote
Souveraineté de la Suisse	La Suisse, de par la signature des accords bilatéraux I, a cédé sa **souveraineté législative pour l'aviation** à l'UE, donc aussi à l'AESA, et s'est engagée à reprendre tous les règlements tels quels.
Commission de coordination	Une commission de coordination suisse-européenne est prévue, dans l'accord, pour le traitement des divergences et des souhaits. Elle n'a toutefois pas les compétences nécessaires pour déployer des effets.

Le nouveau site Internet de l'association www.aerodromes.ch, avec beaucoup d'actualités, d'informations et de documentations est en ligne. Veuillez également noter la nouvelle adresse électronique de l'association: info@aerodromes.ch.

Aiming Point

L'homme est la seule créature qui est capable de prendre un repas chaud en vol!