

# BULLETIN

## Décembre 2013



L'ASA souhaite à ses membres un Joyeux Noël et beaucoup de succès dans la nouvelle année!

## Pouvons-nous remédier à la surréglementation de l'aviation générale?

Chers membres

*Il y a longtemps que nous nous posons cette question. En avons-nous le pouvoir? Est-il réel? Quelle mouche a bien pu piquer les politiciens de l'UE et de l'AESA? Ne se rendent-ils donc pas compte de ce que leurs décisions entraînent? Lors de la réunion annuelle d'une association jumelle à Berlin, le 30.10.2013, un membre vétérane de la commission de transports de l'UE nous a enfin expliqué pourquoi bien des choses étaient allées de travers et comment on pourrait remédier à l'avenir à l'évidente surréglementation et à ses lourdes conséquences économiques qui ne font que s'aggraver. L'espace économique de l'Union européenne doit fonctionner comme un marché unique. Or ce n'est possible que si tous les combattants se retrouvent à armes égales. Il faut harmoniser les pratiques en réglementant toutes les branches, commencer par les grandes entreprises et redescendre progressivement jusqu'au niveau des PME en tenant compte des mêmes exigences que pour les grandes entreprises – en les dotant donc des mêmes armes – et ce, avec l'assurance que l'utilité des mesures prises soit supérieure aux nuisances qu'elles provoquent.*



*Or, ce qui se passe est précisément l'inverse, comme nous le savons. Les dommages collatéraux sont supérieurs aux bienfaits de ces mesures. À cela s'ajoute encore l'incapacité endémique des pays européens à faire baisser leur taux de chômage bien trop élevé. Il est aussi évident que les grandes entreprises tendent à investir principalement dans des pays non-européens. L'amélioration du marché du travail repose donc avant tout sur le secteur des PME, justement là où l'on est entraîné d'anéantir des emplois dans toutes les branches par une surréglementation forcenée.*

*Ce constat vient apparemment d'être fait à Bruxelles. On vient d'y «découvrir» que l'harmonisation en vue du marché unique dans le secteur des PME n'était pas aussi bien prise en considération que dans les grandes entreprises. L'AESA nous demande désormais d'analyser les conséquences de la surréglementation dans les petits et moyens aérodomes d'Europe, et de suggérer des mesures correctives.*

*Notre suggestion est de transformer un maximum de règlements en simples recommandations! Ce serait déjà le moyen de corriger le tir de manière assez satisfaisante. C'est ce que nous cherchons à faire depuis des années. Ce sujet se retrouvera certainement sous les feux de la rampe en 2014, au côté des questions de sécurité.*

Werner Ballmer, président de l'ASA

## Lueurs à l'horizon

Les points de vue exprimés, les nouvelles perspectives annoncées et les enseignements tirés sont-ils les indices d'un véritable changement sur le front de la réglementation? Aperçu des activités de l'ASA au cours de ces derniers mois.

Andreas Fuhrmann

Dans notre bulletin d'août dernier, nous nous sommes apparemment montrés désarmés face au mépris que témoignent les autorités bruxelloises aux PME du secteur aérien européen. Conformément à la finalité de notre association, nous avons pourtant réaffirmé notre intention de poursuivre le combat malgré les sombres perspectives que nous avons soulignées: «Malgré cette perte douloureuse de souveraineté, l'Association Suisse des Aérodomes 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.»<sup>1</sup>

L'Association Suisse des Aérodomes a entretemps redoublé d'efforts dans les domaines suivants:

- La coordination de ses activités avec celles de ses homologues européens. Objectif: augmenter l'effet de levier pour gagner en influence.
- La sensibilisation des associations jumelles en Suisse et d'Aerosuisse. Objectif: améliorer notre solidarité pour mieux coordonner nos actions.
- Un soutien à l'OFAC dans ses démarches visant à transposer la Loi sur l'aviation.
- Un travail d'information et de persuasion dans les milieux politiques nationaux. Objectif: prendre part à la transposition des règlements internationaux dans les dispositions applicables au transport aérien en Suisse.

Nous avons obtenu des résultats surprenants dans ces ➤

quatre domaines stratégiques, au point de pouvoir annoncer avec un peu d'optimisme qu'une brèche s'ouvre enfin devant nous. La plupart des résultats présentés ci-dessous sont le fruit des initiatives d'ASA, plus précisément de Werner Ballmer et Charles Riesen. Penchons-nous donc sur leurs réalisations:

En octobre dernier, Werner Ballmer a rapporté d'intéressantes constatations et propositions de la journée de notre groupe d'intérêt allemand IDR<sup>2</sup> à Schönhofen. Gernot Kessler, responsable du Rulemaking Airports de l'AESA, a notamment admis la chose suivante:

**«Nos décisions ont entraîné de fâcheuses conséquences pour l'aviation générale européenne. Nous nous en sommes rendu compte. L'aviation générale a été surréglementée.»**

Nous avons hâte de voir quels seront les effets de ce constat. Le représentant des autorités n'a pas épargné les États pour autant:

**«Les autorités nationales utilisent trop peu leur marge de manœuvre!»,** a-t-il constaté avant d'insister devant les personnes directement concernées sur le fait que:

**«Le triangle Industrie, Autorités nationales, EASA doit mieux fonctionner et se voir renforcé.»**

Ces affirmations pertinentes laissent augurer une modification de la philosophie présidant à la réglementation et nous encourageant à garder le cap que nous poursuivons vaillamment. Cette journée nous a par ailleurs permis de rencontrer une personnalité importante pour la réalisation de nos objectifs, à savoir Ulrich Stockmann, ancien député européen, membre de la commission des transports pendant de longues années. Ses convictions et recommandations s'harmonisent en grande partie avec celles de l'ASA. Stockmann a accepté l'invitation en Suisse du président de notre association. Nous espérons l'accueillir en qualité de conférencier lors de l'assemblée générale de l'ASA.

Retour au pays: nous nous réjouissons vivement du soutien que nous témoignent les associations jumelles suisses, elles aussi durement confrontées à la surréglementation. L'AOPA, l'ASEA, l'EBAA, l'AeCS et Pilatus Flugzeugwerke ont contribué à ce que la fédération faïtière Aerosuisse joue un rôle plus actif dans la lutte contre la surréglementation et dans le renforcement des PME du secteur aérien suisse. Cette offensive a été instiguée par l'ASA.

Le bilan du dernier Forum de l'aviation générale de l'OFAC est également positif et encourageant. La longue liste de sujets à traiter qui résulte de ce dialogue constructif exprime une réelle bonne volonté. Nous recommandons la lecture du protocole du Forum rédigée par l'OFAC et de la liste actuelle de sujets à traiter sur notre site internet [www.aerodromes.ch](http://www.aerodromes.ch).

Qu'est-il advenu, au juste, des motions des conseillers nationaux Joder et Wasserfallen, et qu'a obtenu l'ASA jusqu'à présent sur le front politique? Charles Riesen, responsable de cette partie de nos activités, s'explique:

Dans la justification de son avis de rejet de la motion relative aux fonds provenant du FSTA, le Conseil fédéral s'est réservé

la possibilité d'envisager une modification du cadre législatif si le principe du volontariat représentait un obstacle insurmontable. Un ajustement a déjà eu lieu sur le plan de la sûreté dans les aérodromes régionaux. Bien qu'elle ait été rejetée, la motion Joder a donc suscité un changement positif. Le 14.11.2012, le Conseil fédéral a également recommandé de rejeter la motion «Simplifier la réglementation pour accroître la rentabilité de la navigation aérienne en Suisse». Cette dernière n'a pas encore été traitée en plenum. Le Conseil fédéral justifie ainsi sa position:

«Récemment, l'OFAC a en outre déclaré à plusieurs reprises que les prescriptions de l'OACI qui n'ont qu'un caractère de recommandation sont uniquement reprises dans le droit national si l'amélioration de la sécurité est prouvée et si les mesures qui y sont liées sont proportionnelles. Ces efforts sont aussi reconnus par les acteurs de l'aviation suisse.»

La motion Wasserfallen a ainsi contribué à sensibiliser les autorités en les encourageant à mieux utiliser leur marge de manœuvre et à respecter le principe de la proportionnalité prévu par l'article 5 de la Constitution fédérale.

Lors de plusieurs manifestations regroupant des parlementaires nationaux influents, l'ASA a clairement attiré l'attention sur la problématique de la proportionnalité de la réglementation et sur l'opportunité d'un cadre juridique favorisant la compétitivité de l'aviation suisse.

L'un des principaux «chantiers» de l'ASA est le projet de révision partielle II de la Loi sur l'aviation. La LA révision II se découpe en 5 parties concernant essentiellement l'infrastructure du transport aérien suisse et son exploitation:

1. Influence de la Confédération sur les aéroports nationaux
2. Infrastructure, PSIA, surveillance
3. Procédures
4. Service de la navigation aérienne
5. Autres dispositions

L'ASA a pris part dès 2012 à la consultation sur la LA II en précisant les attentes des aérodromes suisses. Le calendrier initialement prévu pour la révision de la loi a été décalé, certains paragraphes ayant pu être biffés au préalable. L'ASA exerce également une influence sur le «Rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique» LUPO 2. L'association défendra expressément les intérêts des petits et moyens aérodromes. Nous vous renvoyons à la rubrique «Législation aérienne» de notre site internet [www.aerodromes.ch](http://www.aerodromes.ch).

Aux activités du comité de l'ASA évoquées dans le présent bulletin s'ajoutent encore les précieuses contributions d'autres membres du comité: par exemple l'engagement de Daniel Ruhier au sein du GASCO, celui de Beat Häni au profit des structures d'espace aérien et bien entendu d'innombrables réunions, coups de fil, courriels et informations fournies aux membres de l'association. Nous y reviendrons en temps voulu. Nous tenons également à remercier les aérodromes pour le chaleureux accueil réservé jusqu'à présent à notre nouveau directeur, Jorge Pardo!

<sup>1</sup> Bulletin ASA d'août 2013

<sup>2</sup> Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. Deutschlands (ASA en est membre et W. Ballmer est co-président)

## Aiming Point

«Nous vivons tous sous le même ciel, mais nous n'avons pas tous le même horizon.»

Citation de Konrad Adenauer

**Le nouveau site Internet de l'association [www.aerodromes.ch](http://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](mailto:info@aerodromes.ch).**