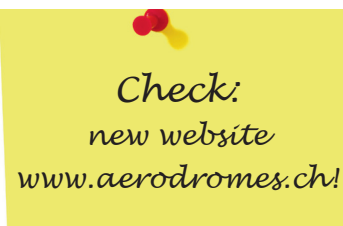


# BULLETIN

## Juin 2013



### «Sans aérodomes, pas de transport aérien – sans transport aérien, pas d'aérodomes»



*Chers membres  
Il n'est probablement guère possible de mieux résumer le lien entre les infrastructures et leurs «clients». Pour tous les acteurs du transport aérien, dans tous ses domaines, il y a égale-*

*ment d'autres analogies: l'exploitation – que ce soit en tant qu'entreprise ou en tant que club – est devenue plus exigeante, plus complexe et plus coûteuse. De nouvelles lois, de nouvelles normes et dispositions, mais aussi un contexte économique de plus en plus tendu constituent des conditions cadre tout sauf rassurantes. L'association suisse des aérodomes (ASA) s'engage avec force pour que les petits et moyens aérodomes puissent, eux aussi, se développer – et contribuer, finalement, à la bonne santé de l'ensemble du transport aérien suisse. L'ASA ne saurait, toutefois, y parvenir seule; la coopération explici-*

*te et le partenariat avec les autres acteurs sont indispensables.*

*La collaboration avec Aerosuisse, la Fédération faitière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses, est particulièrement importante. Nous recherchons le soutien politique à travers un engagement accru dans la politique nationale et régionale, et une nouvelle structure de communication doit permettre aux petits et moyens aérodomes d'être mieux entendus, à l'interne comme à l'externe. Mais il s'agit aussi de définir des priorités, afin de permettre un travail clairement structuré et concentré sur les thèmes importants, plutôt que des poussées d'hyperactivité sur des thèmes pris au hasard. A travers des secteurs correspondants – et un renforcement au niveau du personnel –, le comité de l'ASA a créé le plus grand avantage possible pour les membres.*

*Nous en sommes convaincus: des aérodomes performants permettent un transport aérien sûr et profitable, avec tous ses secteurs!*

*Cordialement, votre Charles Riesen, vice-président ASA*

#### Les engagements et activités actuels du comité en 2013

- Coopération et coordination sur des législations internationales, codirection de l'ERAC
- Mise en place de conseils juridiques pour les membres
- Coordination avec des associations suisses, collaboration au comité d'Aérosuisse
- Collaboration pour des questions concernant le contrôle aérien
- Présidence du GASCO
- Sièges dans le Board of CHIPS, GPS Navigation
- Sièges dans le Swiss Aviation Leadership Team (SALT)
- Amélioration des modalités de la FSTA, art. 86 Cst.
- Apport d'informations pour le forum OFAC-AG
- Apport d'informations pour la journée des chefs d'aérodomes à l'OFAC
- Contre une surréglementation
- Travaux politiques/lobbying
- Communication renforcée à l'extérieur et à l'intérieur
- Organisation de manifestations pour les membres



**L'ASA: votre association pour des aérodomes forts et à même de se développer durablement!**



## Financement spécial du trafic aérien (rapport 2012 concernant la procédure d'approbation)

Le rapport de l'OFAC, publié récemment, concernant la procédure d'approbation 2012 propose des informations détaillées sur l'utilisation des moyens provenant de l'impôt à la consommation sur les carburants, selon art. 86 Cst. Comme le montre la récapitulation ci-dessous, l'OFAC a pu approuver 70 demandes sur les 95 traitées – c'est-à-dire près des trois quarts. Les principales raisons

des refus résident, pour cet office fédéral, dans une efficacité insuffisamment démontrée des mesures et dans des propositions pas assez développées ou inefficaces. Le rapport complet peut être téléchargé sur [www.bazl.admin.ch/experten/regulation/03308/index.html?lang=fr](http://www.bazl.admin.ch/experten/regulation/03308/index.html?lang=fr) ainsi que sur notre site Internet, sous la rubrique «Documents».

Domaine des demandes	Demandes traitées	Demandes approuvées	Contributions demandées	Montants demandés des demandes approuvées	Contributions accordées et aide financière
Protection de l'environnement	30	24	54 mio. fr.	40.7 mio. fr.	23.4 mio. fr.
Sûreté	18	14	7.9 mio. fr.	5.0 mio. fr.	4.0 mio. fr.
Sécurité	47	32	45.2 mio. fr.	8.1 mio. fr.	6.3 mio. fr.
Total	95	70	107.1 mio. fr.	53.8 mio. fr.	33.7 mio. fr.
Contributions (art. 37f, let. a)					26.0 mio. fr.

Utilisation des moyens provenant de l'impôt à la consommation sur les carburants

## Compétitivité du transport aérien suisse – mesures

Un groupe de travail d'AEROSUISSE a élaboré un document de base remarquable avec des propositions de mesures pour tous les domaines du transport aérien dans notre pays et l'a présenté à la direction du Swiss Aviation Leadership Team (SALT). Pour cela, il s'est basé principalement sur l'étude Intraplan «Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse» d'octobre 2012, dont le principal constat est que «... le transport aérien suisse est clairement défavorisé par rapport à l'étranger, dans le domaine des conditions cadre politiques et fiscales».

Les propositions d'AEROSUISSE s'adressent à toutes les instances et autorités fédérales qui conçoivent et mettent en œuvre les conditions cadre de l'aviation, dont notamment la révision de la loi sur l'aviation. Ainsi, les exigences découlant du catalogue de mesures doivent également être intégrées dans la révision partielle II de la LA.

Le document de travail distingue des mesures générales et des mesures spécifiques, dans les 6 domaines suivants: aviation commerciale, aérodromes et aéroports, entretien et production, contrôle aérien, formation et recherche, et aviation générale/légère.

Parmi les nombreuses mesures proposées, les exemples suivants méritent tout particulièrement d'être relevés, pour le domaine d'activité de l'ASA:

- Dans le domaine «aérodromes et aéroports», on attend notamment du législateur suisse qu'il utilise de manière cohérente la marge de manœuvre existante pour l'application des dispositions internationales en

fonction des spécificités suisses. Une attente que l'ASA a depuis longtemps déjà inscrit dans son agenda. Dans ce cadre, l'accent est mis, notamment, sur les normes et recommandations contenues dans l'annexe 14 de l'OACI. L'application à la lettre de celles-ci peut conduire à des entraves absurdes aux déroulements d'exploitation, voire empêcher toute exploitation.

- L'attention de l'OFAC et de skyguide est attirée sur le fait que, lors de la conception de nouvelles procédures d'approche (CHIPS), il faut éviter la création de nouveaux espaces aériens contrôlés, car ceux-ci réduiraient encore la flexibilité de l'espace VFR, déjà fortement limitée. De plus, d'augmentation de la densité du trafic qui en résulterait augmenterait le risque de collision.

- Dans le domaine «aviation générale/légère», on demande à l'OFAC une sensibilité accrue dans la fixation des tarifs pour l'aviation légère et les vols non commerciaux. En font notamment partie la formation de base, les vols d'entraînement, le sport aérien, l'aviation de loisirs, etc. L'objectif est, si possible, une diminution des coûts dans ce secteur sensible, mais au moins le maintien du niveau de coût actuel. C'est également, là, une attente de l'ASA.

Nous observons et soutenons très attentivement l'effet de cette intervention, dans la mesure où l'avenir de nos aérodromes et de l'infrastructure de l'aviation suisse dépend en grande partie de son succès. Nous rendons compte des progrès réalisés dans ce domaine dans le cadre d'une politique d'information coordonnée.

### ● Aiming Point

**Controller:** «Kindly report your heading»

**Pilot:** «Of course, 080»

**Controller:** «Confirm, you are off course?»

**Pilot:** «Negative, we are on course, of course»

**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).**